



Uio • Universitetet i Oslo

# Rømte sjømenn i Latin-Amerika

## *Fordrukne ofre og lykkejegere i boardingmasternes rike*

Snorre Johann Marken

Masteroppgave i historie for lektorprogrammet

60 studiepoeng

institutt for arkeologi, konservering og historie

Det humanistiske fakultet

Høst 2020



# Forord

Det siste året som student ble et ganske annerledes år. Denne oppgaven bærer litt preg av det. Jeg vil rette en stor takk til min veileder Steinar Sæther, som med sitt gode humør og sin entusiasme har vært en god støttespiller. Jeg har satt pris på dine velmenende råd og konstruktive kritikk.

Oppe på riksarkivet på Sognsvann har de ansatte vist stor velvilje. I forlengelsen av det må jeg også få si takk til brukerne på arkivets nettforum for gode tips. Sender også en takk til Alexander ved NTNU for hjelp med tyding av vanskelig skrift. Sist, men ikke minst vil jeg også si «thank you» til Mike McGovern.

Vollen ungdomsskole har vært en glimrende arbeidsplass denne tiden. Takk til Frode som har utvist både tålmodighet med meg de dagene jeg hadde behov for vikar til klassen min og for hans iver etter å finne meg vikartimer det siste semesteret hvor jeg måtte prioritere studiene. Gleder meg til å begynne i jobb hos dere.

De mange årene på Helga Engs hadde selvfølgelig ikke vært noe uten Kjellern. Fredagsquizer, julebord og elleville blåturer er bare noe av de uforglemmelige opplevelsene jeg har hatt med mine venner og «kolleger» på studentpuben. Jeg er denne bula evig takknemlig.

Takk til «farsan», for interessante telefonsamtaler og for at han hadde trua når jeg hadde møtt veggen. Takk også til «brorsan» som med sine evigvarende telefonsamtaler fikk meg til å tenke på andre ting når masteren tok helt over. God bedring. Mamma og stefar fortjener også en enorm takk. I trange tider har de alltid prøvd sitt beste for å stille opp for meg. Dette er jeg veldig takknemlig for.

Celine - du har hjulpet mer enn du tror. Din tålmodighet har vært beundringsverdig. Tusen takk for all moralsk støtte! Og takk til Bodø/Glimt, som virkelig har feid all motstand av banen i år!

Grünerløkka, 13. november 2020



# Innholdsfortegnelse

<b>1 Introduksjon</b> .....	<b>10</b>
<b>Tematisering</b> .....	<b>10</b>
<b>Min oppgave</b> .....	<b>11</b>
<b>Problemstillinger</b> .....	<b>11</b>
<b>Struktur</b> .....	<b>12</b>
<b>Avgrensning</b> .....	<b>13</b>
<b>Hypoteser</b> .....	<b>14</b>
<b>Tidligere forskning</b> .....	<b>15</b>
Frem til 50-årene .....	16
Etter 50-årene til i dag .....	18
HULA-prosjektet.....	18
<b>2 Sjømennene rømmer i Latin-Amerika</b> .....	<b>23</b>
<b>Den norske handelsflåten og Latin-Amerika</b> .....	<b>23</b>
<b>Rømningsvesenet som et internasjonalt fenomen</b> .....	<b>25</b>
<b>Rømningsvesenet i den norske flåten</b> .....	<b>26</b>
<b>Rømningen tar seg opp i Latin-Amerika</b> .....	<b>28</b>
<b>Kort om rømningsvesenet i Rio de Janeiro</b> .....	<b>35</b>
<b>Den norske sjømannens karakter</b> .....	<b>38</b>
Intensjoner.....	39
Populæreffekten.....	40
<b>Maritime eventyrere</b> .....	<b>41</b>
<b>Hva holdt dem igjen?</b> .....	<b>42</b>
<b>Sjømannskirkens forebyggende arbeid</b> .....	<b>43</b>
Andre tiltak.....	45
<b>Oppsummering</b> .....	<b>46</b>
<b>3 Fem faktorer som drev sjøfolk fra sine skip i Latin-Amerika</b> .....	<b>47</b>
«Verdens verste by» .....	47
<b>1. Bedre hyrekontrakter på andre skip</b> .....	<b>50</b>
<b>2. Harde arbeidsforhold på norske skip</b> .....	<b>53</b>
<b>3. Boardingmasterne og «runnerplagen»</b> .....	<b>56</b>
Boardingmasteren Tommy Moore .....	57
<b>4. «Lasaronproblemet» og sjømenn på bommen</b> .....	<b>61</b>
<b>5. Skjult migrasjon</b> .....	<b>63</b>

Norsk innvandring til Latin-Amerika.....	65
<b>Oppsummering .....</b>	<b>69</b>
<b>4 Sjømennenes videre skjebner .....</b>	<b>72</b>
<b>De femti som rømte fra Bergen i Buenos Aires.....</b>	<b>72</b>
Veien fra rømningsprotokollene og ut til andre kilder .....	73
<b>Funnet i Latin-Amerika .....</b>	<b>77</b>
<b>Funnet i Nord-Amerika, Australia og Storbritannia .....</b>	<b>78</b>
<b>De som vendte tilbake til Norge .....</b>	<b>80</b>
<b>Oppsummering .....</b>	<b>80</b>
<b>5 Avslutning .....</b>	<b>83</b>
<b>Hovedresultater .....</b>	<b>83</b>
<b>Hypoteser .....</b>	<b>85</b>
<b>Oppsummering .....</b>	<b>86</b>
<b>Vedlegg .....</b>	<b>88</b>
<b>Referanseliste .....</b>	<b>95</b>

# Innledning

*Etter å ha gjort «straffarbeid» for den britiske marinen etter å ha rømt i Newcastle, Australia:*

Omtrent to uker etter det, ble vi kalt inn på kontoret alle mann og det samme befalet var klar til å bringe oss tilbake om bord på skuta. Vi gikk til kapteinen. Han fortalte oss hvilken grov feil vi hadde begått, for selv om de ikke hadde hatt arbeid til oss hadde vi fortsatt fått hyren og kosten vår. Selvfølgelig var vi alle enige om at vi gjorde en tabbe og at det aldri skulle gjenta seg igjen.

Vi satte seil for Valparaiso i Chile, med lovnader fra kapteinen om at alt vi trengte fra depotet hans kunne vi krite, akkurat som resten av mannskapet. Selvfølgelig utnyttet vi dette tilbudet. Turen gikk fint, spesielt med tanke på hva vi hadde vært gjennom, frem til vi nærmet oss havna i Valparaiso. Det er ei meget flott havn, hele byen er bygd i ei fjellskråning og det ser praktfullt ut på avstand. Skipet kan ikke fortøyes på kaia, på grunn av den høye sjøen, så vi ankret opp på redan og lasteprammer kom regelmessig og losset lasten vår. En lettelse for oss sjømenn. På kvelden kom bombåter innom skuta for å selge eller kjøpe alt man trengte. Selvfølgelig byttehandla vi mange av tingene vi hadde kjøpt fra skuta imot frukt og annet ting og tang. En av karene på bombåten fortalte oss at han kjente til en boardingmaster som kunne gjemme oss frem til skuta vår seilte videre. Så de faste seks blant oss ble enige om å takke ja til tilbudet hans, så den neste kvelden rundt midnatt ga han oss klarsignal. Natten etter var han der, så vi løfta ned eiendelene våre med et tau og deretter fulgte vi seks etter. Da vi kom i land på kaia tok vi med oss eiendelene bort til trikkedepotet. Det var trikk i 'Frisco òg, men de lignet ingenting på trikken i Valparaiso. Den gikk oppover i nesten 45 grader! Kontakten vår på bombåten anbefalte oss sjømannshjemmet til «Nigger» Thompson langt oppi åsen, hvor vi kunne se utover hele havna i Valparaiso. Eieren av hjemmet var en svær og kraftig, farget mann. Han visste alt om skipenes ankomster og avganger. Vi bodde der i tre uker før vi så skuta vår dra, slik at vi kunne gå ned fra åsen for å se oss rundt i byen. Det er en veldig fin by, en vanlig havneby.

I alle havner er det steder hvor sjømenn kan vanke, og jeg fant ut at det kom en tysk dampbåt om en dag eller to. Selvfølgelig måtte han dra rundt «hornet», for Panama-kanalen var enda ikke ferdig utgravd. Omtrent en uke senere ankom en tysk dampbåt, Burgergmaster Hackman.

Etter noen få dager hadde hele mannskapet forsvunnet. Sånn er sjømennene. Gresset er alltid grønnere på den andre siden. Dagen etter ble det etterlyst mannskap. Så boardingmasteren vår tok oss med om bord og vi tok oss hyre for tre år med en gang, for en tur tilbake til Sydney i Australia, i ballast for å hente frossent lammekjøtt til England. Jeg la planene mine etter det. Jeg hadde ikke noe imot å dra til Australia, for jeg hadde alltid hatt lyst til å se Sydney. Overfarten til Sydney var meget behagelig. For det meste malte vi lugarene, mellom vakter ved roret og i utkikken. Etter 54 dager så vi Diamond Head, innseilinga til havna i Sydney, som var det vakreste jeg noen gang hadde sett. Den er full av små seilbåter og ferger på tur tvers over bukta med orkester på hver eneste én av dem. Byen var den vennligste jeg opplevde på mine ferder. De tok nærmest imot hver eneste fremmed med åpne armer. Så vi forlot skuta og leide oss rom på et rent pensjonat, med en kafé og dansesal i underetasjen. Det var et av de beste øyeblikkene så langt. Bestyreren hadde også oversikt over alle skipenes avganger. Etter 10 dager fortalte han oss at en seilskute med 3 master skulle til San Francisco om noen dager. Så tre av oss tok oss hyre der og gikk om bord dagen etter. Og for en forskjell det var! Ingen kjefta på deg hvert eneste minutt.<sup>1</sup>

Dette var Ernst Hans Larsens siste tur. Han rømte i California. Han arbeidet på skipsverft og sagbruk i Oregon. Tidvis kjempet han mot malaria (trolig fikk han det i Demarara eller i Santa Rosalia). Han jobbet som kokk på Beverly Hills Hotel hvor han møtte Kate, som han senere giftet seg med. Hans datter skrev ned hans fortelling, rett før han døde i 1956

I oktober 2020 la jeg ut en annonse på Arkivverkets forum, hvor jeg etterlyste kilder som kunne si noe om nordmenn som rømte i Latin-Amerika. Responsen var ganske laber, men en bruker tipset meg om denne fortellingen. Herfra tok jeg videre kontakt med hans etterkommere i USA. Jeg spurte dem: hvorfor dro Ernst H. Larsen til i USA? Mike McGovern, gift med Larsens barnebarn, hadde ingen konkrete svar, men mente at vi måtte ta i betraktning at han bare var en gutt i 20-årene da han bestemte seg for å dra til Statene. Han hadde ifølge seg selv hatt en drøm om å dra til USA fra han var barn. Kanskje var det eventyret som lokket han. Forklaringen om hvorfor han ikke vendte tilbake igjen er kanskje lettere å etterprøve. Noen år senere ble USA rammet av den store depresjonen. Han var da ferdig som sjømann og måtte flytte mye rundt for å få endene til å møtes. Familien tror derfor

---

<sup>1</sup> Ernst Hans Larsen, transkribert av hans datter rett før hans død i 1956. Oversettelse ved Snorre J. Marken.



at trang økonomi var hovedårsaken til at han aldri dro tilbake igjen, men hevder også at han muligens hadde svake bånd til familien sin hjemme i Norge. Han så dem omtrent ikke etter at han begynte til sjøs.<sup>2</sup>

Ernst Hans Larsens historie vitner om en ung norsk sjømann, som ved flere tilfeldigheter endte opp med å seile rundt «hele verden» fordi han rømte. Han endte opp med å bosette seg i USA, men var slettes ikke alene om det. Faktisk rømte nærmere 4000 norske sjøfolk, bare i Latin-Amerika, fra 1870-årene til 1920-årene.<sup>3</sup> Historien til Ernst Hans Larsen er en av veldig få historier vi vet om som beskriver både selve rømningsforløpet og litt av tankegangen bak selve handlingen «det å rømme». Historien er fascinerende, men er dette en typisk rømningshistorie? Hva var det egentlig som fikk nordmenn til å rømme i disse fremmede havnebyene som lå så utrolig langt vekk fra det de kjente godt?

---

<sup>2</sup> Mailkorrespondanse med Mike McGovern. 10.11.2020.

<sup>3</sup> Tønnessen, 1951, s. 148.

# 1 Introduksjon

## Tematisering

Norge har med sin langstrakte kyst og sitt bosetningsmønster alltid vært en sjøfartsnasjon av betydelig størrelse. I 1875 var Norge verdens tredje største sjøfartsnasjon med over 60.000 sjømenn i aktiv tjeneste.<sup>4</sup> På samme tid led den norske flåten av at flere norske sjømenn rømte i land i utenlandske havner. Omfanget av rømte sjømenn var stort. Det hevdes at fra 1871 til 1915 rømte så mange som 41.500 sjømenn i bare amerikanske havner.<sup>5</sup> Mange av disse vendte etter hvert tilbake, enten til rederiet eller at de dukka opp igjen i Norge. Andre slo seg derimot ned i andre land og mange er inntil videre faktisk ikke gjort rede for.

Norske handelsskip var på denne tiden sterkt representert i latinamerikanske havner. Tallene over rømte sjømenn i Latin-Amerika er såpass høye at man ikke kan ignorere dem hvis man setter det i en sammenheng med det estimerte antallet som utvandra til Latin-Amerika. Et av spørsmålene som kan stilles er hvorvidt de rømte sjømennene kan ha utgjort en del av den migrasjonen som foregikk. Det dreier da om en såkalt «skjult migrasjon» - det vil si nordmenn som tok seg hyre på skip, for så å rømme når de var kommet over Atlanterhavet. Intensjonen var kanskje heller ikke alltid å migrere, men de utelates fra emigrantprotokollene ettersom de i utgangspunktet ikke hadde status som emigranter. Likevel kan det tenkes at en del av disse rømlingene faktisk endte opp som nettopp det – emigranter.<sup>6</sup>

Få av de norske sjøfolkene som rømte i Latin-Amerika har blitt gjort rede for i ettertiden og frem til i dag har dette blitt forsket lite på. I norsk sjøfartshistorie er dette et kapittel som er nokså underkommunisert. Temaet i seg selv er nokså overfladisk behandlet, med liten inngående bruk av kilder. Sett bort fra en håndfull historikere er det få verk eller artikler som prøver å forklare de omfangsrrike rømningene. Oftest er fenomenet som involverer titusener forklart med noen enkle påstander som sjeldent understøttes av noen grundigere analyser.

---

<sup>4</sup> Norges rederiforbund, 2014.

<sup>5</sup> Søbye, 2000, *Matrosene rømmer*.

<sup>6</sup> Dyvik, 2011, s. 29.

## Min oppgave

Dette er en historiefaglig studie av norsk sjøfartshistorie, hvor målet er å se på hvorfor norske sjøfolk rømte i latinamerikanske havner og hvor de ble av. Ut fra dette kan vi kanskje få et innblikk i et hittil nokså lite utforsket fenomen i norsk sjøfartshistorie. Ettersom så få nordmenn utvandra til Sør-Amerika, er det høye antallet rømte rapportert fra havnene derfra for stort til å ikke kunne settes i en sammenheng med øvrig migrasjonshistorie i denne verdensdelen. Utgjorde de rømte nordmennene en ukjent gruppe, såkalte «skjulte migranter», i den norske innvandrerbølgen? Dette er noen av spørsmålene jeg ønsker å besvare så godt jeg kan i denne oppgaven.

Oppgaven har også verdi som en egen studie av norske forbindelser med Latin-Amerika i utvandringstiden. Norske forbindelser og virksomheter i Latin-Amerika på denne tiden er lite studert og i mange tilfeller har det også vært lite inngående bruk av primærkilder i dette arbeidet. Med tilgjengeliggjøringen av arkivene til de norske utenriksstasjonene har man nå et enda større kildegrunnlag å jobbe med. Dersom rømningsvesenet kan kobles nærmere opp mot den norske migrasjonen så har også studien en slags overføringsverdi til norsk migrasjonshistorie.

## Problemstillinger

Hensikten er altså å redegjøre for, og drøfte eksisterende årsaksforklaringer, samt belyse dem ved bruk av primærkilder. Slik skal man forhåpentligvis få en mer sammensatt forståelse av rømningsvesenet i Latin-Amerika. Oppgaven skal også forsøke å se de rømte nordmennene i sammenheng med nordmennene som slo seg ned. Oppgaven blir dermed å forholde seg til følgende hovedproblemstillinger:

1) Hva fikk norske sjøfolk til å forlate sine skip i latinamerikanske havner?

Rømningsvesenet har tidligere blitt diskutert, både av norske historikere som et eget norsk fenomen og av andre utenlandske forskere i sine respektive land.<sup>7</sup> Tidvis kan disse også

---

<sup>7</sup> Det at norske sjømenn rømte var så dagligdags og omfattende at det i samtiden kaltes «rømningsvesenet» - nesten som om det skulle være organisert i et system.

utdype litt om noen av de få årsaksforklaringene som går igjen i forskningslitteraturen. Mye av forskningslitteraturen på dette området tar utgangspunkt i rømningsvesenet som foregikk i Nord-Amerika, ettersom at langt flere nordmenn og norske skip befant seg i disse havnene enn i Latin-Amerika. Denne oppgaven kommer også til å utdype rundt rømningsvesenet, men fokuset vil dreie seg om rømningsvesenet i Latin-Amerika. I denne sammenheng kommer funnene i primærkildene til sin rett, og vil forhåpentligvis si noe mer spesifikt om situasjonen i denne delen av verden. Dermed vil rømningsvesenet både undersøkes som et generelt fenomen og som et isolert fenomen i Latin-Amerika. Intensjonen er ikke å gjøre en komparativ analyse mellom nord og sør, men det er ikke til å unngå at mye av den tidligere forskninga har tatt utgangspunkt i nordamerikanske havner og at en dermed får et sammenligningsgrunnlag ut fra dette.

2) Utgjorde noen av de som rømte i Latin-Amerika en form for skjult migrasjon?

Historikere har tidligere pekt på at motivasjonen for mange rømte sjømenn kan ha vært å emigrere.<sup>8</sup> Med den store utvandringa til Amerika som bakteppe er det neppe tilfeldig at denne perioden også samsvarer med tiden hvor rømningsvesenet nådde sine toppår. Tallene for Latin-Amerika er som nevnt høye om man legger til grunn de moderne anslagene over totale utvandrede nordmenn til denne verdensdelen. Derfor mener jeg at det vil være naturlig å koble disse tallene opp mot det totale innvandrertallet på en hensiktsmessig måte. Tar man forbehold om dette vil det også være formålstjenlig å stille spørsmål om de rømte sjømennene utgjorde en større gruppe blant de øvrige norske innvandrerne.

## Struktur

Jeg har valgt å dele oppgaven inn i fire kapitler, i tillegg til dette introduksjonskapitlet. I kapittel to skal jeg forsøke å gi en oversiktlig forklaring på rømningsvesenet som et generelt fenomen, både utenfor og i Latin-Amerika. Her skal jeg også redegjøre for noen tendenser som vi kan se tilbake på i kapittel tre. Det tredje kapitlet kommer nemlig til å dreie seg om noen faktorer jeg mener påvirker rømningsvesenet i Latin-Amerika. Mens kapittel to handler mer om å avdekke tendenser og generelle faktorer for og imot, vil kapittel tre være en mer kategorisk undersøkelse hvor jeg vil drøfte noen av de eksisterende årsaksforklaringene på

---

<sup>8</sup> Tønnesen, 1951, s. 148.

rømningsvesenet. I det fjerde kapitlet skal vi ta for oss noen identifiserte sjømenn som rømte. Formålet her er å se om de kan oppfylle noen av kriteriene eller bekrefte/avkrefte noen av hypotesene jeg har fremsatt. Dette er i all hovedsak det kapitlet jeg kommer til å vektlegge i spørsmålet om sjømennene rømte for å utvandre til Latin-Amerika, selv om denne diskusjonen naturligvis også kommer til å forekomme i kapittel tre. Det siste kapitlet vil fungere som et sammendrag av oppdagelsene jeg har gjort i de andre kapitlene.

## Avgrensning

Dette er ei oppgave som tar for seg og gjennomgår rømningsvesenet i de latin-amerikanske havnene. Den geografiske avgrensingen kommer derfor til å være Latin-Amerika, nærmere bestemt Argentina og Brasil. Dette utelukker derimot ikke andre land i Latin-Amerika, men av det vi kjenner til i dag, er det mest sannsynligvis her det er mest å hente. De store arkivene fra de norske utenriksstasjonene i Rio de Janeiro og Buenos Aires er også nylig blitt frigitt, noe som byr på et unikt og omfangsrikt innblikk. Lange rømningsdokumenter eksisterer i disse arkivene. Dessverre skulle det vise seg at arkivene fra stasjonen i Rio de Janeiro måtte gjennomgå behandling, noe som ikke gjorde dem tilgjengelige før etter oppgaven måtte leveres. Av hensyn til dette ble det fort klart at Buenos Aires kom til å være et slags hovedfokus, av mange gode grunner. Chile, Uruguay, Cuba og Charlotte-Amalie i Dansk-Vestindia er andre interessante havner det kan være verdt å utforske. Man må ta forbehold om at den geografiske avgrensningen fortsatt dekker et enormt område, men eventuelle utvidelser vil i så fall la seg påvirke av kildegrunnet.

Rent tidsmessig vil det være hensiktsmessig å innskrenke til en bestemt periode, selv om at praksisen rundt det å rømme i land pågikk i over hundre år. Her igjen dikterer kildene en del av hva som er formålstjenlig å ha med i en slik oppgave. Konsultrapportene som nevner rømte sjømenn går så langt tilbake som til 1873.<sup>9</sup> Før det er det foreløpig ingen kjente kilder som omhandler dette fenomenet i Latin-Amerika. Derimot når fenomenet sitt største omfang i 1880-årene, før det stabiliserer seg noenlunde frem til første verdenskrig. Det er bred

---

<sup>9</sup> Indberetninger om Handel og Söfart i Aaret 1877 fra De forenede Rigers Konsuler. Disse rapportene finnes i dag inne på sidene hos Statistisk sentralbyrå og strekker seg helt frem til 1917.

konsensus om at 1920-årene representerer slutten for de store rømningsbølgene.

For å kunne spore selve sjømennene må man undersøke listene som er å finne i arkivene hos utenriksstasjonene. De tidligste listene man har funnet stammer fra 1888.<sup>10</sup> Antallet slike lister øker med tiden, men med tanke på hvilke år de største migrasjonsbølgene kom er det mest hensiktsmessig å avgrense til tiden rundt første verdenskrig. Derfor vil oppgaven konsentrere seg om rømningsvesenet Latin-Amerika fra 1880-årene frem til første verdenskrig. Da har man ei ramme som avgrenser, men samtidig ikke utelater for mye.

Sist, men ikke minst må vi også ta hensyn til hva som er å hente i kildene. For enkelhetens skyld har jeg valgt å konsentrere meg om norske sjømenn hjemmenværende i ett bestemt distrikt, nemlig Bergen. Valget av Bergen skyldes i all hovedsak to ting:

1) Sjømannsrullene fra Bergen er blant de veldig få rullene som er digitaliserte og søkbare over nett, noe som sparer meg for mye tid i forskningsarbeidet mitt. Det finnes ganske mange sjømannsruller fra hele landet som er scannet og lagt ut på nett, men å skulle spore opp sjømenn i disse rullene forutsetter at man blar i dem «for hånd», hvilket ville blitt et særdeles tidkrevende arbeid.

2) Bergenserne er godt representerte i listene over rømte sjømenn, så det er et rikt kildegrunnlag å ta utgangspunkt i. Det er en stor by og en hjemmehavn for mange skip som opererte i Latin-Amerika.

## Hypoteser

Tilstrømningen av nordmenn til Latin-Amerika har i ettertiden vist seg å være lav i forhold til andre verdensdeler. Dette henger sammen med årsaker vi skal komme tilbake til i kapittel 3. Rømningsandelen var også nærmest mikroskopisk satt i sammenheng med rømningen i andre land, selv om den utgjør en betydelig andel satt opp mot innvandringsantallet i Latin-

---

<sup>10</sup> Utenriksstasjonene førte egne protokoller over de innrapporterte sjømennene som rømte i de ulike havnene. I dette tilfellet er det snakk om rømningsprotokollene fra Buenos Aires, som foreløpig er de tidligste man har funnet i de nylig frigjorte arkivene fra Latin-Amerika. Her hadde da kapteinene ved de ulike skipene et eget ansvar for å innrapportere eventuelle rømninger.

Amerika. Lite tyder på at nordmenn søkte seg til Latin-Amerika, og selv om antallet rømte sjømenn er høyt for regionen, må også havnene sees i en større sammenheng. Flesteparten av de norske skipene gikk i trampfart mellom nord og sør, uten å vende tilbake til Norge på lang tid. Min hypotese er at mange av sjømennene som rømte i Latin-Amerika brukte havnene som en mellomstasjon for å komme seg til USA, hvor de fleste nordmennene ønsket seg. Selvfølgelig er det ikke utenkelig at noen valgte å la seg bosette i Latin-Amerika, men med tanke på at tilgjengeligheten på skip var stor, tror jeg at dersom motivet var å utvandre, så ville norske sjømenn dra nordover istedenfor å bli værende. Mye tyder på at Latin-Amerika hadde et ufordelaktig rykte, for eksempel Brasil, som i store perioder var herjet av gulfeber.<sup>11</sup>

Ifølge Tønnessen var hyrenivået lavt i Sør-Amerika.<sup>12</sup> Underveis i arbeidet med rømningsprotokollene la jeg merke til en spesiell detalj. Så å si alle de rømte hadde tilgodehavende beløp igjen av hyren sin. Mange av beløpene var ikke så rent små heller. Det vil si at de rømte fra garanterte penger, men spørsmålet er jo i så fall hva som kunne veie opp for dette. Et annet poeng var at skipene la seg nærmere land idet rømningen tok seg voldsomt opp. Det antyder at det er lett å rømme i disse havnene. Sannsynligvis benyttet man seg av såkalte boardingmastere. Jeg tror at mange fikk god hjelp til å rømme og at de rømte litt «tilfeldig». Jeg tror at en del ville prøve noe nytt og at noen kanskje også søkte seg til skip som kunne bringe dem til nye farvann. I denne sammenhengen tror jeg at boardingmasterne har spilt en større rolle enn tidligere antatt.

## Tidligere forskning

Her vil jeg kort presentere litteratur som er relevant for temaet. Mye av tematikken rundt problemet «rømte sjømenn» ble i mange år formidlet utenfor academia og med tanke på problemets omfang og norske myndigheters tidlige erkjennelse av problemet så er det fortsatt et nokså underkommunisert kapittel i norsk sjøfartshistorie. I all hovedsak kan man dele fortellingen om rømte sjømenn inn i tre kategorier:

---

<sup>11</sup> Isachsen, 1937, s. 71.

<sup>12</sup> Tønnessen, 1951, s. 158.

1) Noe som nevnes i biografier om sjømenn og/eller sjømannsliv. Ett typisk eksempel er for eksempel i boka «Sjøfolk forteller» av Svein Molaug fra 1977 hvor én eller flere sjømenn gjengir sine historier fra seilskutetiden. Disse kom det mange av i tiden før og etter krigen.

2) Egne avsnitt om selve rømningsvesenet. Disse finner man nærmest utelukkende i oversiktsverk over norsk sjøfartshistorie, slik som Tønnesen i «Den norske sjøfarts historie».

3) Artikler som diskuterer emnet i lys av ulike primærkilder eller tolkninger av disse. Barmann er som nevnt en tidlig bidragsyter i denne kategorien. I nyere tid kan Espen Søybye tjene som et godt eksempel.

Kort oppsummert vil det nok ikke være unøyaktig å påstå at det foreløpig ikke finnes noe større verk som omhandler temaet. Enn så lenge forblir det et tilleggstema i de fleste sammenhenger hvor det kan være formålstjenlig å diskutere det.

Om rømningsvesenet skal isoleres til en spesifikk region vil det i hvert fall ikke være en overdrivelse å si at det finnes veldig lite forskningslitteratur hvis man ser bort fra tilfellene i Nord-Amerika. For noen år siden valgte noen forskere gjennom et tverrfaglig prosjekt ved Universitetet i Oslo å se nærmere på denne tematikken i sammenheng med norske forbindelser til Latin-Amerika, og denne oppgaven kan sies å være en forlengelse av spørsmålene man stilte seg den gang da.<sup>13</sup>

## **Frem til 50-årene**

Konsulatene i Latin-Amerika sendte fra 1871 til 1896 inn årlige rapporter, såkalte konsulatberetninger, som inneholdt informasjon om blant annet skipsfarten og situasjonen for mannskapenes forhold, deriblant statistikk over de som hadde rømt. I tillegg til enkel statistikk inneholdt de ofte ei kort årsaksforklaring på hvorfor så mange hadde rømt. Disse rapportene vil bli nøyere beskrevet seinere i oppgaven. I tillegg til myndighetenes dokumenter må også Ole Gustav Barmann (1853-1938) trekkes frem. Hans bakgrunn som sjømannsprest i USA og Storbritannia gjorde at han ble satt til å undersøke fenomenet nærmere slik at man kunne få grundigere oversikt og større klarhet i årsakene bak problemet – dette på oppdrag fra

---

<sup>13</sup> «Desired immigrants - Frustrated Adventurers? Norwegians in Latin America, 1820 – 1940» var et forskningsprosjekt fra 2011 til 2014 som tok sikte på å bedre forståelsen av innvandringen til Latin-Amerika ved å bruke nordmenn før 1940 som et eksempel.



sjømannsmisjonen selv. Det som skiller Barmann fra andre «eksperter» på denne tiden er metodene han har brukt for å ferdigstille sin rapport. Barmann tok utgangspunkt i sjømannsruller, rapporter og annet tallmateriale fra mange ulike sjøfartsdistrikter.<sup>14</sup> Således gjorde han et omfattende grunnarbeid, som flere har kunnet ta utgangspunkt i, i senere tid.

Johan Nicolay Tønnesens avsnitt om det såkalte «rømningsvesenet» i *Den norske sjøfarts historie* i 1950 er et av de største bidragene til temaet. Det var i disse årene at rømningsvesenet begynte å få sin plass i sjøfartshistorien, og det meste av forskning som er blitt gjort videre, bygger i stor grad på forskningslitteraturen til Tønnesen og en håndfull andre historikere fra 50-tallet. Avsnittet er en del av et tre binds oversiktsverk. I Norge har flere slike oversiktsverk utkommet, men ingen har gått nevneverdig mer i dybden enn det Tønnesen gjorde i 1950. «Rømming 1850-1914 fra norske skip i fremmede havner», som er navnet på Tønnesens avsnitt, baserer seg på det samme tallmaterialet som Barman-manuskriptet.<sup>15</sup> Det er verdt å merke seg at Tønnesens overslag også drøftes av han selv. Språk i kildematerialet var kjent allerede da, og Tønnesen påpeker nettopp hvorfor det er vanskelig å finne presise tall som man med sikkerhet kan si at stemmer.<sup>16</sup>

En annen historiker jeg ønsker å trekke frem i denne sammenhengen er Ingrid Semmingsen. I tråd med den sosialhistoriske bølgen som overtok på 50-tallet har hun levert viktige bidrag til norsk utvandringshistorie. Hun er også en viktig bidragsyter til en oppgave som tar for seg rømningsvesenet i Latin-Amerika. For det første fremsetter hun et mye større overslag over antallet nordmenn som befinner seg i Latin-Amerika enn det myndighetene presenterte 30 år tidligere. For det andre argumenterer hun for at rømte sjømenn også kan oppfylle kravene for å kunne sees på som migranter, fremfor «bare» lovbrytere: «Det var nok en del – kanskje ikke så rent få – som skaffet seg gratis overreise til Amerika på den måten».<sup>17</sup> Semmingsen henviser til Tønnesen, og sammen med noen fåtalls andre historikere har de etablert denne delen som et eget kapittel i oversiktsverk om norsk sjøfartshistorie. Moderne historikere tar ofte utgangspunkt i mye av den faglitteraturen som stammer fra Tønnesen og Semmingsen, med flere fra denne tiden.

---

<sup>14</sup> Nedrebø, 1989.

<sup>15</sup> Tønnesen, 1951, s. 528 – 529.

<sup>16</sup> *ibid.*, s. 149.

<sup>17</sup> Semmingsen, 1950, s. 281.

## Etter 50-årene til i dag

Fenomenet har i nyere tid fått litt mer oppmerksomhet fra forskere som for eksempel professor Helge Nordvik, som har skrevet en rekke artikler sammen med professor Lewis Fischer, som også har vært sentral i arbeidet rundt Atlantic Canada Shipping Project – en massiv database som inneholder tall og opplysninger fra den kanadiske flåten 1860 – 1914. Finnene Jari Ojala og Jaako Pehkonen er andre eksempler på historikere som har undersøkt rømningsvesenet, da blant finske sjøfolk. Rømningsvesenet var med andre ord ikke unikt for Norge og det finnes utenlandsk forskningslitteratur som beskriver den samme tematikken.

Nyere litteratur som beskriver det norske rømningsvesenet er fortsatt begrenset. Yngve Nedrebø ved Statsarkivet og Espen Søbye ved Statistisk sentralbyrå har skrevet artikler om emnet i lys av gamle rapporter og dokumenter. Kanskje mest interessant for oppgaven er forskningslitteraturen til Catharina Dyvik og Steinar Sæther. Dyvik knytter i sin masteroppgave ved London School of Economics de rømte sjømennene opp mot såkalt «skjult migrasjon». Sæther har på sin side diskutert temaet i forbindelse med norsk utvandring til Latin-Amerika. En siste bidragsyter jeg ønsker å presentere er Kristian Botten Pedersen, som i likhet med både Sæther og Dyvik har både diskutert rømningsvesenet i Latin-Amerika, men også migrantstatus i sin avhandling. På mange måter tjener hans bidrag til dette feltet som en fin og ryddig oversikt over mange av temaene som går igjen.

## HULA-prosjektet

Steinar Sæther har undersøkt rømningsvesenet i Latin-Amerika, samtidig som han og andre historikere bak HULA-prosjektet har prøvd å se de rømte sjømennene i sammenheng med den norske utvandringa til Latin-Amerika.<sup>18</sup> I 2011 gikk han og flere historikere sammen i et tverrfaglig forskningsprosjekt hvor målet var å bedre forståelsen av migrasjon til Latin-Amerika ved å bruke nordmenn som et eksempel. Seint i prosjektets fase ble det klart at antallet norske sjømenn som befant seg der i denne perioden var altfor høyt til å ikke kunne undersøkes nærmere, spesielt i forhold til antallet som hadde utvandra dit:

---

<sup>18</sup> HULA står for «Historisk utvandring til Latin-Amerika» og er en digital database utvikla av Universitetet i Oslo. I denne databasen finner man nesten 9000 oppføringer over nordmenn som har oppholdt seg i Latin-Amerika mellom 1820 og 1940.

Det samlede antall rømte sjøfolk i La Plata-statene og Brasil mellom 1876 og 1915 var ifølge Tønnesen 4323, det vil si fire ganger så mange som det offisielle norske utvandringstallet for nordmenn til hele Latin-Amerika i en enda lengre periode. Selv om vi vet at det siste tallet er misvisende og at det korrekte antallet utvandrede nordmenn trolig lå et sted mellom 8000 og 15000, er uansett tallet på rømte sjømenn så stort at det må tas med i betraktningen dersom man ønsker å forstå migrasjonen mellom Norge og Latin-Amerika.<sup>19</sup>

Som en følge av dette prosjektet utkom boken «Expectations unfulfilled: Norwegian Migrants in Latin America» og etter hvert kapitlet «Den norske utvandringen til Latin-Amerika mellom 1820 og 1940» i Leiv Marsteintredets «Norge i Latin-Amerika». Dette er foreløpig de eneste bøkene med kapitler som diskuterer rømningsvesenet i Latin-Amerika. I begge bøkene legges det stor vekt på at definisjonen på hva som kvalifiserer til migrantstatus er avgjørende for hvor mange man kan si at utnyttet skipsfarten over Atlanterhavet som en gratis billett til Latin-Amerika. Ergo er det meget interessant for Sæther med flere å diskutere selve migrantbegrepet. I et foredrag ved Bergen sjøfartsmuseum i 2013 forteller Sæther at han og sine kollegaer ønsker å anvende en «veldig vid definisjon av migrant», men påpeker samtidig at det å regne alle norske sjømenn som oppholdt seg i ei latinamerikansk havn i det angitte tidsrommet for migranter å være, «gir lite mening fra et migrasjonshistorisk perspektiv».<sup>20</sup>

Dette er på ingen måte en ny innfallsvinkel, men ettersom oppgaven søker etter hvorvidt man kan klassifisere noen av de norske rømlingene som migranter, så er det helt nødvendig å diskutere migrantbegrepet, og i den sammenheng vil Catharina Dyvik trekkes frem. Hennes oppgave behandler nettopp dette spørsmålet, i lys av rømningsvesenet i Nord-Amerika. Om det samme spørsmålet skal behandles i lys av rømningsvesenet i Latin-Amerika så må man derfor også være på vakt for om det er noen nevneverdige forhold som skiller seg ut, til tross for at mye trolig er overførbart til situasjonen lengre sør.

Avslutningsvis vil jeg også trekke frem Kristian Botten Pedersens «Med akevitt til biffen. Norsk immigrasjon til Argentina 1880-1930»<sup>21</sup>. Denne masteravhandlingen kom ut i 2010 ved Universitetet i Bergen og behandler ulike spørsmål tilknyttet norsk immigrasjon til Argentina,

---

<sup>19</sup> Sæther, 2013, s. 2.

<sup>20</sup> ibid, s. 1.

<sup>21</sup> Pedersen, 2010.

deriblant demografiske kjennetegn rundt den norske innvandrerene. I denne prosessen har Pedersen tatt for seg emigrantprotokollene og utarbeidet en egen database tilpasset sin oppgave.<sup>22</sup> Oversikten som vises i denne avhandlingen kan på sin side bidra til en ryddig og nøyaktig fremstilling av norske emigranter. Intensjonen bak det å skulle tegne et bilde av den «typiske» nordmannen i dette tilfellet er at jeg tror det kan forekomme visse likheter mellom dem og de som rømte.

Videre er også Pedersens begrepsavklaring rundt migrantstatusen et fint bidrag til denne avhandlingens oppgave med å anvende migrantbegrepet på en meningsfull måte. Flere ulike tilnærminger inkluderes i denne diskursen, selv om den endelige konklusjonen kan sies å være ganske bred.<sup>23</sup>

I likhet med Sæther har også Pedersen gjort et poeng ut av at den høye andelen rømte sjømenn utgjør et stort «problem» i form av at den potensielt kan ha en stor påvirkning på det totale antallet emigrerte nordmenn. Et annet moment som ytterligere problematiserer disse tallene er at spriket mellom kildene og andre forhold gjør at det mest sannsynlig er store mørketall.<sup>24</sup>

## Kilder

Å skulle spore opp de rømte sjømennene på 1800-tallet måtte uten tvil ha vært en stor utfordring. Norske myndigheter tok allikevel problemet på alvor og iverksatte noen tiltak. Et av tiltakene norske myndigheter innførte var noe så enkelt som å føre en oversikt over de som valgte å rømme. Derfor vet vi i dag at de norske utenriksstasjonene i Latin-Amerika førte såkalte rømningsprotokoller. For noen år siden fikk Norge hjemsendt sine tidligere arkiver iblant annet Mexico by, Buenos Aires og Rio de Janeiro. Blant disse arkivene fant man også to omfangsrike rømningsprotokoller fra Buenos Aires.<sup>25</sup> Dette er også foreløpig de eneste rømningsprotokollene fra Latin-Amerika som finnes tilgjengelig. Fordelen med at Buenos Aires-arkivet er tilgjengelig er at denne havnen var en av de havnene flest nordmenn valgte å rømme i. Rømningsprotokollene herfra er sånn sett uvurderlige dersom man skal undersøke

---

<sup>22</sup> *ibid*, s. 47.

<sup>23</sup> *ibid*, s. 8.

<sup>24</sup> *ibid*, s. 45

<sup>25</sup> Register over mandskaber – rømte fra svenske og norske skibe. 1888 – 1905.

rømningsvesenet i Sør-Amerika. Disse ligger i dag hos Riksarkivet på Sognavn i Oslo.

Rømningsprotokollene dekker årene fra 1888 til 1905, altså en periode på nesten 20 år. Protokollene er i god stand, meget oversiktlige og inneholder mye viktig informasjon. Organisert inn i en tabell finner man utover navnet deres også god informasjon om skipet de rømte fra, hvor de kom fra, hvilken stilling de hadde om bord, hvor de mønstret på, datoen de rømte og kanskje aller viktigst, deres alder. Alderen er viktig, fordi det gjør ethvert søk etter dem i andre kilder adskillig lettere. Derimot er bare rundt halvparten oppført med sin alder og i enkelte tilfeller stemmer ikke denne alderen i det hele tatt. Om dette skyldes at protokollførerne har fått feilaktig informasjon fra kapteinene eller rett og slett har vært slurvete vites ikke. I forlengelsen av det siste kan jeg også opplyse om at det mellom de ulike protokollførerne var en tydelig forskjell i kvalitet – både hvor godt de fylte ut tabellene sine, men også noe så banalt som rein og skjær håndskrift. Uten å gå for mye inn på akkurat dette vil jeg påpeke at det er et faremoment med slike kilder som fort kan føre en på feil spor.

Arkivet fra Rio de Janeiro er fremdeles under videre bearbeiding, ettersom de ifølge Utenriksdepartementet var i en begredelig tilstand da de ble mottatt her hjemme. Så de har gjennomgått omfattende muggsanering. Tidlig i oppgaven var det ønskelig å benytte seg av disse arkivene, men dette viste seg heldigvis tidlig å være umulig, noe som naturligvis har påvirket oppgavens geografiske avgrensning.

En annen primærkilde som har vist seg å spille en avgjørende rolle i arbeidet bak å spore opp de rømte sjømennene er sjømannsrullene fra Bergen. Disse strekker seg helt fra 1869 til 1919.<sup>26</sup> Fordelen med disse kildene er at de rømte sjømennene i Buenos Aires skal være mulige å finne. Ikke bare er de viktige for å kryssjekke de ulike sjømennene, men de tjener også som et videre oppslagsverk over personene. Mer utfyllende informasjon som fødselsdato, konfirmasjon, foreldre og fartstid på de ulike skutene vil man trolig finne her. En annen fordel med disse kildene er at selve «hovedregistrene» er digitaliserte og derfor tilbyr en søkefunksjon som uten tvil er meget tidsbesparende i denne prosessen. Ulempen er at de resterende rullene ikke er det, men denne biten skal jeg komme tilbake til i kapittel 4.

---

<sup>26</sup> Innrulleringssjefen i Bergen - Register til annotasjons-hovedrulle for Bergen krets.

Av mer sekundære kilder vil Statistisk sentralbyrås arbeid og bearbeiding av materiale over rømningsvesenet definitivt tjene som et viktig bidrag. Espen Søybye med flere har utarbeidet oversiktlige statistikker basert på det samme tallmaterialet som Tønnessen. I tillegg tilbys det noen analyser som kan være verdt å ta med seg. Aller sist vil tabellene uten tvil være medvirkende til at oppgaven kan operere med en god oversikt.<sup>27</sup>

I forbindelse med HULA-prosjektet ble det samlet inn digitaliserte kopier av reiseberetninger, brev, memoarer og lignende. Fruktene av dette arbeidet har kulminert en digital og søkbar database som inneholder nesten 9000 personer som har oppholdt seg i Latin-Amerika på ett eller annet tidspunkt. Den er i så måte en unik database, men er langt ifra komplett. Fordelen er at den kan fungere som et krysspunkt mellom ulike kilder, så lenge målet er å oppspore en bestemt person. Som med mye av kildematerialet ellers i denne oppgaven er nytteverdien vanskelig å måle ettersom suksessfaktoren fort blir målt i kvaliteten på funnene. En kan ikke utelukke muligheten for at ingen av de personene jeg velger å sette søkelys på finnes i denne databasen. Det er litt av sjansespillet med metodene jeg har valgt å arbeide ut fra.

---

<sup>27</sup> Statistisk sentralbyrå. «Rømte sjøfolk 1866 – 1906»

## 2 Sjømennene rømmer i Latin-Amerika

### Den norske handelsflåten og Latin-Amerika

Før vi ser nærmere på rømningsvesenet i Latin-Amerika, må vi diskutere det som et større problem, som rammet hele den norske handelsflåten uansett hvor den opererte. Tidligere nevnte jeg at flåten særlig var rammet av rømningsvesenet i Nord-Amerika, men norske sjømenn rømte over hele verden – fra Europa og Amerika til Australia.<sup>28</sup> Nordmenn rømte også i Afrika og i Asia, men disse tilfellene er dårligere dokumentert og lite forsket på.<sup>29</sup> Sannsynligvis var havnene i den anglosaksiske verden mer attraktive av ulike årsaker. Landene nordmenn rømmer mest i er engelskspråklige land. At Latin-Amerika ble rammet henger nok sammen med dets beliggenhet i forhold til Australia og Nord-Amerika og at norske rederier satset mye på markedet i denne verdensdelen.

I tiden etter 1875 vokste den norske handelsflåten for alvor frem. På det meste hadde Norge hele ti prosent av verdens samlede skipstonnasje og handelsflåten var blant de tre-fire største i verden.<sup>30</sup> At Norge klarte å etablere seg som en av de største sjøfartsnasjonene i løpet av 1800-tallet henger sammen av flere forskjellige grunner. Etter Napoleonskrigene lå mye av flåten i opplag, og ufordelaktig tollpolitikk fra engelsk og amerikansk side stengte norske skip ute fra lukrative avtaler. Engelskmennenes merkantilistiske tilnærming til maritim handelspolitikk ble rundt midten av 1800-tallet erstattet av frihandel.<sup>31</sup> Navigasjonslovene hadde tidligere bidratt til at flåten hadde vokst som en følge av blant annet trelasthandelen med britene. Fra 1840-årene ble disse opphevet og den endelige avviklingen av Navigasjonsakten i 1849 fjernet engelskmennenes handelsmonopol. Dette betød at norske skip nå hadde nærmest fri tilgang på det internasjonale fraktmarkedet. Fra 1850 til 1875 økte den norske seilskipsflåten med bortimot 3000 skip og besto i 70-årene av rundt 5000 skip.<sup>32</sup> Napoleonskrigene skapte på sin side også et makttomrom som koloniene i Sør-Amerika

---

<sup>28</sup> Tønnessen, 1951, s. 148.

<sup>29</sup> I 1897 rømte den norske sjømannen Karl Petersen i Shanghai på grunn av mishandling på skipet han tjenestegjorde. Rike, 2015, s. 34.

<sup>30</sup> Figenbaum m.fl., 2013, *Verdens fraktemenn*.

<sup>31</sup> Worm-Müller, 1935, s. 240-241.

<sup>32</sup> Gøthesen, 1982, s. 20.

valgte å utnytte. I 1822 hadde samtlige kolonier løsrevet seg fra sine tidligere koloniherrer. For Norge sin del betød dette nye handelsmarkeder. De iberiske kolonimaktene hadde ført en strengt merkantilistisk handelspolitikk og hadde således hatt et handelsmonopol med sine kolonier.<sup>33</sup> I takt med at koloniene løsrev seg og innførte frihandel ble latinamerikanske havner brått viktige knutepunkter i verdenshandelen.

Nye handelsvarer og markeder med etterspørsel oppsto.<sup>34</sup> Her så norske kjøpmenn potensiale for å utvide klippfiskeeksporten sin. På denne tiden var klippfisk, sammen med tømmer, Norges viktigste eksportvare. Tidligere hadde Portugal og Spania vært viktige markeder for denne eksporten, men etter at spanjolene innførte skatter på saltet fisk ført på utenlandske skip måtte nordmennene gi tapt for de mye mer konkurransedyktige kanadierne som klarte seg bedre på det iberiske markedet.<sup>35</sup> I tillegg tok stadig flere kjøpmenn fra Spania turen til Vestlandet for å handle direkte med produsentene. Følgene av dette var at norske kjøpmenn måtte se til nye potensielle markeder.

Dermed valgte man å konsentrere seg om markeder spesielt i Brasil og Cuba, som med tiden overtok som viktigere markeder enn Portugal og Spania. Etter hvert skulle også Argentina i perioder bli Norges viktigste klippfiskmarked.<sup>36</sup> Alt i 1830 mente konsulatet i Rio de Janeiro at klippfiskhandelen var veletablert, noe som markerer at norske skip har gått i rute fra Sør-Amerika og Norge helt siden tidlig på 1800-tallet. Riktignok tok ikke denne skipstrafikken seg ordentlig opp før i 1880-årene, men det viser i det minste at det har vært en vedvarende transatlantisk utveksling av varer over lang tid.

---

<sup>33</sup> Fløgstad, 1999, s. 117

<sup>34</sup> Worm-Müller, 1935 s. 238.

<sup>35</sup> Sæther, 2017, s. 49

<sup>36</sup> Vollan, 1956, s. 374.



## Rømningsvesenet som et internasjonalt fenomen

Norske sjømenn var på ingen måte de eneste som valgte å rømme. Ifølge de to finske historikerne Jari Ojala og Jaakko Pehkonen var problemet «svært utbredt i seilskutetiden». Rømningsprosenten blant mannskapene på finske skip i utenlandsfart lå på rundt 3 prosent mens for kanadiske skip var den over 20 prosent.<sup>37</sup> En presisering som må til er at rømningstallene ofte beskriver rømte sjøfolk generelt og ikke alltid en bestemt nasjonalitet på de rømte. Den høye rømningsprosenten på kanadiske skip skyldes derfor ikke nødvendigvis at kanadiske sjømenn var veldig ivrige etter å rømme fra skipene sine. For å kunne dekke arbeidsbehovet i den kanadiske handelsflåten var kanadierne avhengig av å hyre utenlandske sjømenn. På det meste var kun hver syvende sjømann kanadier – resten utlendinger.<sup>38</sup> For eksempel tjenestegjorde hele 11.000 norske sjøfolk på kanadiske handelsskip i perioden 1863 til 1913.<sup>39</sup> Ifølge Fischer og Nordvik var tallet så høyt som 27.000.<sup>40</sup> I Sverige hadde såkalte *sjömänshus* jobben med å holde oversikt over svenske sjømenn, og av rapportene fremgår det at også svenskene var tilbøyelig til å rømme sine skip. I artikkelen til Ojala og Pehkonen opplyses det om at svenske arkiver har detaljerte beskrivelser av over 7000 rømte svensker.<sup>41</sup> Å rømme var altså ikke uvanlig blant andre nordiske sjømenn.

Eksemplet med den kanadiske handelsflåten bringer oss videre til en problematikk vi hele tiden må ta hensyn til når vi diskuterer rømningene. Selv om norske konsuler har vært nøye på å opplyse om at det faktisk er nordmenn som har rømt fra de norske fartøyene, så foreligger det fortsatt en viss sjanse for at tallene også kan være basert på utenlandske sjømenn som har rømt. Seilskutetidens mannskap var ofte satt sammen av sjømenn fra ulike nasjoner. Etter hvert som den norske handelsflåten vokste, skiftet også mannskapenes sammensetning karakter. Utlendinger hadde alltid vært representerte på norske skip, men i utenlandsfarten ble dette tydeligere. I handelsflåtens gullalder kunne et «norsk» mannskap gjerne bestå av skandinaver, tyskere, engelskmenn, grekere, spanjoler og amerikanere, for å nevne noen.<sup>42</sup>

---

<sup>37</sup> Ojala og Pehkonen, 2013 s. 122.

<sup>38</sup> Fischer og Nordvik, 1984, s. 140.

<sup>39</sup> Ojala og Pehkonen, s. 125.

<sup>40</sup> Fischer og Nordvik, s. 143.

<sup>41</sup> Ojala og Pehkonen, s. 125.

<sup>42</sup> Gøthesen, 1982, s. 21.

## Rømningsvesenet i den norske flåten

Akkurat når de første sjømennene rømte i Latin-Amerika er vi usikre på. Catharina B. Dyvik nevner i sin avhandling en norsk sjømann som rømmer så tidlig som allerede i 1790.<sup>43</sup> Hvis vi tenker oss at Norge har vært en sjøfartsnasjon siden vikingtiden er det sannsynligvis en del som har forlatt sine skip opp igjennom århundrene. Fenomenet som oppstår på 1800-tallet er derimot såpass omfattende at staten ser seg nødt til å danne seg en oversikt. Derfor vet vi i dag at rømningsvesenet er på sitt største i 1880-årene. Yngve Nedrebø beskriver problemet på denne måten: «Spesielt i 1880-årene var det ille – da hadde de norske skipene som anløp New York i snitt mistet 10 prosent av mannskapet før avreise. Enkelte ganger kunne det bli problemer med å få seilt skipet hjem [...]».<sup>44</sup>

Rent geografisk er det særlig fire havner som står seg ut, med tanke på rømningsvesenet. Norske sjøfolk rømte i havner over hele verden, men særlig rømte de i nordamerikanske og engelske havner. Fra 1880 til 1884 rømte hele 12.777 sjømenn fra norske fartøy i havnebyene New York, Washington, Quebec og London. I 1880 rømte det flere i New York enn det gjorde i Buenos Aires på over 40 år. At det var nettopp disse havnene nordmennene valgte å hoppe av i var ikke tilfeldig. Norske skip hadde langt flere anløp til disse havnene enn ellers i verden. I Europa rømte nordmennene i mange andre havner utenfor de britiske øyer også – blant annet Lübeck, Rotterdam, København og Arkhangelsk for å nevne noen. Hvorfor en valgte å rømme i disse havnene har naturligvis en sammensatt forklaring, men beliggenhet, trafikk og kultur er tre nøkkelord i denne sammenhengen.

Når det gjelder de nordamerikanske havnene så er det blitt hevdet at sjømennene hadde bestemte motiver for å rømme. En kjent forklaring fremhever det høyere lønnsnivået på amerikanske og britiske skip. Nedrebø peker på at sjøfolk på norske skuter kunne regne med cirka 30 kroner i måneden, men om de mønstret på et skip fra New York ville de kunne tjene opptil 80 kroner. Ettersom norske sjøfolk ifølge §29 i sjøfartsloven var tjenestepliktige ved skutene sine i 2 år, ble veien ut i verden vanskeligere.<sup>45</sup> Det er derfor ikke utenkelig at en del unge sjømenn rømte for å komme seg fortere om bord på utenlandske skip.

---

<sup>43</sup> Dyvik, 2011, s. 6.

<sup>44</sup> Nedrebø, *En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet*.

<sup>45</sup> Tønnessen, 1951, s. 162.

I 1900 hadde nærmere 50.000 nordmenn hyre på norske skip. Sjømannspresten Ole Gustav Barmann hevder at det på samme tid befant seg rundt 16.000 nordmenn på utenlandske skip, de fleste av dem på engelske (4000) og amerikanske (12.000). Hans viktigste poeng i denne sammenhengen er at flertallet av nordmenn i utenlandsk tjeneste består av rømlinger.<sup>46</sup> Dette underbygger påstanden på forrige side om at norske sjømenn var ivrige etter å komme seg vekk fra norske skip ut fra lønnsmessige årsaker.

Fra 1866 til 1915 mistet Norge ifølge Johan N. Tønnessen rundt 68.700 sjøfolk til rømning og utvandring.<sup>47</sup> I amerikanske havner rømte det alene 41.500 sjømenn, ifølge Espen Søbye.<sup>48</sup> På sitt verste utgjorde dette tapet en betydelig andel i den norske arbeidsstokken og den norske handelsflåten var derfor avhengig av utenlandsk arbeidskraft for å kunne bemanne skipene.

En annen viktig faktor som må trekkes inn i regnestykket er det faktum at nordmenn som rømte fra utenlandske skip ikke nødvendigvis er tatt med i statistikkene. De norske konsulatene rapporterte for eksempel bare rømninger fra norske fartøy, men som vi skal komme nærmere inn på seinere, var det en god del nordmenn som rømte i utenlandsk tjeneste. Mens amerikanerne og britene førte gode mannskapslistene og andre diverse oversikter, er det mer usikkert når det kommer til skip seilende under andre flagg. Her sier kildene ganske lite, men trolig forhyrte de fleste nordmenn seg primært på amerikanske og engelske skip, om de ikke seilte med norske. Allikevel må det medberegnes noen mørketall i denne sammenhengen.

Det norske hyrenivået har ofte blitt fremsatt som en mulig motivasjon for rømningen. I sin masteroppgave problematiserer Steffen Sætereie nettopp denne tankegangen. Han stiller spørsmålet: hvorfor rømte norske sjøfolk fra kanadiske og britiske skip? Hvis motivasjonen for å ta seg hyre i disse flåtene var å tjene mer penger, hvorfor skulle de da rømme fra de samme skipene igjen?<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Nedrebø, «En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet».

<sup>47</sup> Tønnessen, 1951, s. 150.

<sup>48</sup> Søbye, 2000, *Matrosene rømmer*.

<sup>49</sup> Sætereie, 2014, s. 90.

## Rømningen tar seg opp i Latin-Amerika

De første statistikkene i Norge over rømte sjømenn strekker seg tilbake til 1866. I 1866 kunne innrulleringssjefene rapportere at rundt 500 sjømenn rømte fra sine skip.<sup>50</sup> Statistikken sier dessverre ingenting om hvilke havner disse rømte i, men om man undersøker sjømannsrullene nærmere vil man finne at dette kan være nedtegnet på de enkelte sjømennenes egne seksjoner, i de nevnte rullene. Dette er et tidkrevende arbeid å skulle finne ut, og inntil videre finnes det ingen god oversikt som beskriver noe tilsvarende. Fra 1871 begynte konsulatene å sende inn egne tall over rømte sjømenn. En oppgave om norsk skipsfart fra 1875 inneholder en tabell som viser at to norske sjømenn rømte i Rio de Janeiro i 1873.<sup>51</sup> I årene som følger stiger tallet over rømlinger i Latin-Amerika. Oppgaven fra 1877 viser tabeller fra 1874 og 1875 som forteller at én rømte i Rio Grande, åtte rømte i Buenos Aires, to i Rosario og én i Bahia – til sammen tolv stykker fra de latinamerikanske havnene over en toårsperiode.<sup>52</sup>

Dette er blant de tidligste tallene vi har fra Latin-Amerika og de er verdifulle på mange måter. Først og fremst indikerer de at det foreløpig ikke er spesielt mange norske sjømenn som rømmer i Latin-Amerika. Konsulatrapportene fra de samme årene nevner heller ikke at rømningen har blitt et problem, noe som tyder på at den holder seg på et lavt nivå. For det andre viser de tydelig at de innrapporterte tallene ofte ikke korresponderer med de andre kildene. I 1876 rapporterer for eksempel innrulleringssjefene at én sjømann rømmer i Valparaiso, men tabellen viser også tydelig at den norske konsulen i Chile ikke har fått dette med seg.<sup>53</sup> Slike eksempler illustrerer hvor vanskelig det er å fastslå hvor mange som egentlig rømmer. Det tyder også på at konsulatene ikke alltid klarer å holde oversikt over nordmenn som rømmer i havnene de er stasjonerte ved.

Tønnessen innleder avsnittet om rømningsvesenet i Sør-Amerika slik:

I Sør-Amerika foregikk den vesentlige rømning i Buenos Aires og Rio de Janeiro; periodevis, særlig i siste halvpart av 1880-årene, da rømningen i Sør-Amerika nådde sitt høydepunkt med ca. 210 pr. år rømte ikke så få i Montevideo og Rosario, likeså i begynnelsen av 90-årene. Det meldes sjelden om rømning andre steder i Santos, Bahia, Rio Grande do Sul og Valparaiso.<sup>54</sup>

---

<sup>50</sup> Statistisk sentralbyrå: *Rømte sjøfolk 1866 – 1906*.

<sup>51</sup> *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart i Aaret 1873*, 1875

<sup>52</sup> *ibid 1875*, 1877

<sup>53</sup> *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart i Aaret 1876*, 1878

<sup>54</sup> Tønnessen, 1951, s. 158.

For å gi et klarere bilde av rømningsvesenet i Latin-Amerika har jeg tatt med tabellen som Tønnessen har utarbeidet. Det er disse tallene forskerne har tatt utgangspunkt i for å hevde hvor mange som rømte i Latin-Amerika. Nøyaktigheten i disse tallene er det mulig å bestride. For eksempel har konsulatberegningene allerede vist at det fantes i hvert fall 14 stykker som rømte før 1875, selv om Tønnessen oppgir at ingen rømte før 1876. Tallene frem til 1886 er rimelig å anta at er enkle overslag.

**Tabell 2.1: Antall rømte i La Plata-statene og Brasil<sup>55</sup>**

Årstall	Antall rømte sjøfolk
1873 – 75	-
1876 – 80	100
1881 – 85	400
1886 – 90	1063
1891 – 95	732
1896 – 1900	516
1901 – 05	312
1907 – 10	384
1906 – 10	491 <sup>56</sup>
1911 – 15	325
<b>Totalt antall</b>	<b>4323 (eventuelt 3939, se fotnote 42).</b>

Både konsulatrapportene og Tønnessens tabell forteller at rømningstallene forholder seg lave for regionen gjennom 70-årene. I denne perioden er den norske skipsfarten ganske beskjeden i forhold til hva den blir i 80-årene. På østkysten seiler det nesten ingen norske skip. Til Valparaíso kommer det kun ett eneste norsk fartøy dette året og ifølge konsulen er forklaringen at de norske skipperne ikke ønsker å seile rundt Kapp Horn.<sup>57</sup> I 1874 rapporterer utenriksstasjonene at 61 norske fartøyer ankommer Rio de Janeiro. To år tidligere var tallet nærmere 100. Frykten for gulfeber gjør at skipene prøver å unngå de brasilianske havnene.<sup>58</sup> Lengre sør er de såkalte La Plata-statene sterkt preget av «en Militær-Revolution» som

<sup>55</sup> Tønnessen, 1951, s. 148.

<sup>56</sup> Det er litt usikkert om dette tallet overlapper med tallet over. Trolig er tallet høyere simpelthen fordi det inngår et ekstra år i regnestykket. Hvorvidt tallene er basert på samme kilde er ikke godt å vite, men i så fall blir jo det totale antallet for perioden mellom 1873 og 1915 lavere.

<sup>57</sup> *Uddrag af Consulatberegninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1874*, s. 101

<sup>58</sup> *ibid*, s. 93.

rammer utenrikshandelen ganske stort.<sup>59</sup> Allikevel mottar Buenos Aires dette året 60 norske fartøyer. Hvis vi tar utgangspunkt i at alle skipene seiler med en moderat besetning på 15 mann så gir det oss minimum 900 sjømenn som på et tidspunkt var innom Buenos Aires i 1874.

Vi vet at 8 stykker rømte i Buenos Aires i 1874 og Tønnessen rapporterer på sin side at ingen rømte i Buenos Aires dette året. Riktignok er det ikke nødvendigvis slik at Tønnessen bastant hevder at ingen rømte i Latin-Amerika. Sannsynligvis foreligger det ingen konkrete tall i kildene hans. Regner vi med de 8 sjømennene er det allikevel fortsatt relativt lavt med tanke på hvor mange som befant seg i Buenos Aires dette året. Av årsaker som kan forklare hvorfor så få rømmer kan det være flere, men konsulen opplyser:

Rømning af norske Søfolk er ikke hyppigt forekommende i dette Distrikt, da Fartøiernes milelange Afstand fra Land vanskeliggjør Forbindelsen med «Runners»; der er anmeldt på Consulatet i Aarets Løb 12 Desertioner, hvoraf 8 fra norske fartøier.<sup>60</sup>

Økningen noen år seinere henger ifølge Tønnessen sammen med denne forklaringen. Mens de nordamerikanske havnebyene hadde store flotte kaianlegg var ikke dette tilfellet i det meste av Latin-Amerika. Etter hvert som havnene ble bygd ut og bedre tilrettelagt for den økende skipstrafikken, steg også rømningstallene. Konsulene pekte på at skipenes nærhet til land var en avgjørende faktor for at sjøfolk kunne rømme.<sup>61</sup>

Konsulen nevner også de beryktede «runnerne» for første gang, noe som antyder at det allerede er et utstrakt rømningsvesen i Buenos Aires på denne tiden. Vi skal undersøke runnerne nærmere i kapitlet om Buenos Aires, men vi vet at de spilte en stor betydning for rømningen der. For alt vi vet kan flere nordmenn ha rømt de foregående årene ved hjelp av runnerne, uten at det har blitt rapportert inn til utenriksstasjonene. I 1874 når derimot runnerne ikke ut til skipene ettersom skipene ankrer opp på redan, langt fra land. Mange skippere fryktet den grunne havna i Buenos Aires og vegret seg derfor med å seile inn, selv

---

<sup>59</sup> *ibid*, s. 96.

<sup>60</sup> *ibid*, s. 98

<sup>61</sup> Tønnessen, 1951, s. 158.

om det i det fleste tilfeller ikke skulle være noe problem.<sup>62</sup> I tillegg kunne det være andre ting en verget seg mot. Et tiår senere hadde Buenos Aires et særdeles dårlig rykte på seg blant sjøfolk og mange refererte til byen som «verdens verste by».<sup>63</sup> Det er ikke utenkelig at hovedstaden kunne ha vært nokså beryktet allerede ti år tidligere. Argentina var på denne tiden preget av politisk uro og blodige opprør som både rammet næringslivet og resulterte i en økonomisk krise for befolkningen og dertil mye fattigdom. De politiske forholdene skulle derimot ikke ramme eksportnæringen i Argentina like hardt:

Alle de ugunstige Omstændigheder, der havde gjort sig gjældende under de sidste Aar, synes ikke at have havt nogen skadelig Indflydelse paa Exporten, da denne udviser en ikke ubetydelig Tilvæxt for 1875, sammelignet med den, der fandt sted i 1874.<sup>64</sup>

Tvert imot økte trafikken over Atlanteren fra Europa til Argentina og Sør-Amerika generelt. Tidlig av var det villet politikk fra argentinsk hold å legge til rette for at særlig nordeuropeere skulle bedrive handel i landet. Mye av landet var fortsatt uutviklet og derfor søkte man seg til en løsning hvor man forsøkte å få nordeuropeere til å ikke bare bedrive handel, men også rett og slett slå seg ned i landet for å stimulere økonomien. Politikere og andre intellektuelle delte en oppfatning om at nordeuropeerne kulturelt sett var dem selv og sine forfedre, søreuropeerne, overlegne.<sup>65</sup> En del av denne strategien var å utbedre infrastrukturen innover mot Andesfjellene. Et enormt byggeprosjekt ble igangsatt med det formål om å utbedre utfartsårene fra de mange havnebyene. Valget falt selvfølgelig på jernbanen. «Med havnen i Buenos Aires som et naturlig midtpunkt spant i 1880 jernbanen seg over ett nettverk på 2 516 km».<sup>66</sup> Slike prosjekter skapte naturlig nok mange arbeidsplasser, men også etter hvert en økt produksjon av ressurser og medfølgende handel med utlandet.

Tendensen i Buenos Aires gjennom 1880-årene er at skipsfarten tar seg voldsomt opp på få år. Fra å ha vært «lillebror» til Rio de Janeiro i store perioder blir Buenos Aires helt klart den havnen nordmennene satser på i siste halvdel av 1880-årene. Frem til 1884 er skipsfarten nokså beskjeden og gjennomsnittlig anløper bare 30 norske skip havna i Buenos Aires årlig. Derimot tar skipsfarten seg voldsomt opp i 1884 og stigningen i skipstrafikken doubles. I årene

---

<sup>62</sup> *Uddrag af Consulatberegninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1874*, s. 98.

<sup>63</sup> *Den norske sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1848*, s. 10.

<sup>64</sup> *Uddrag af Consulatberegninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1876*, s. 128.

<sup>65</sup> Pedersen, 2010, s. 20.

<sup>66</sup> *ibid*, s. 23.

som følger vokser skipstrafikken kraftig og i toppåret 1889 legger anslagsvis hele 385 norske fartøyer til i Argentinas hovedstad. Over en periode på 11 år fra 1885 til 1896 ligger gjennomsnittet på hele 235 norske anløp i året. Fra 1896 flater det mer ut og legger seg stabilt ned på rundt 84,21 skip i året frem til første verdenskrig.

I dette kapitlet kommer rømningsvesenet til å bli undersøkt og analysert i lys av hvordan det fungerte i Buenos Aires. Det er i all hovedsak to årsaker til at jeg ønsker å ta for meg Buenos Aires. For det første er arkivene derfra tilgjengelige, men utover det finnes det også mange gode kilder og vitnesbyrd som har etterlatt seg fargerike beskrivelser av rømte sjømenn i den beryktede byen. For det andre var Buenos Aires ifølge Tønnessen et av de to episentrene for rømningene i hele Latin-Amerika. Tar vi utgangspunkt i konsulatrapportene ender vi opp med en anselig mengde rømlinger:

**Tabell 2.2: Antall rømte i Buenos Aires 1875 - 1915<sup>67</sup>**

Årstall	Konsulatberetning	Innrulleringssjefene
1875 – 1879	8	Ingen
1880 – 1884	81	3
1885 – 1889	346	30
1890 – 1894	100	18
1895 – 1899	220	<i>Ingen data</i>
1900 – 1905	98	<i>Ingen data</i>
1906 – 1910	193	<i>Ingen data</i>
1911 - 1915	256	<i>Ingen data</i>
<b>Totalt</b>	<b>1302</b>	<b>53</b>

Det må selvfølgelig tas forbehold om at tallene i realiteten sannsynligvis er noe lavere ettersom konsulene enkelte år også inkluderte utlendinger i tallene. Sammenlignet med Tønnessens tall på 4323 eller 3939, som heller ikke tar hensyn til utlendinger, vil i så fall antallet rømte i Buenos Aires utgjøre rundt en tredjedel av alle som rømte i Latin-Amerika. Sannsynligvis vil de to andre tredjedelene fordele seg slik: den ene i Rio de Janeiro og resten i de andre havnene, som for eksempel Rosario, Santos og Montevideo, for å nevne noen.

<sup>67</sup> Konsulatrapportene og skipsfartsrapportene. Statistisk sentralbyrå.



Tendensen er tydelig: antallet som rømmer stiger parallelt med antallet skip som seiler innom. Etter 1880-årene gikk skipsfarten i bølgedaler. Samtidig måtte rederiene og norske myndigheter erkjenne at de hadde et enormt problem som måtte håndteres. La oss nå ta en nærmere titt på hvordan dette fortoner seg frem til verdenskrigen. Oversikten viser åtte perioder med tilhørende tilfeller av rømning og skipsbesøk.

**Tabell 2.3: Antall rømte sammenlignet med antall skip i Buenos Aires<sup>68</sup>**

Årstall	Antall rømte	Antall skip
1875 – 1879	8	169
1880 – 1884	81	190
1885 – 1889	346	1438
1890 – 1894	100	900
1895 – 1899	220	473
1900 – 1905	98	388
1906 – 1910	193	475
1911 - 1915	256	511
<b>Totalt</b>	<b>1302</b>	<b>4544</b>

Sammenligner man de to første periodene alene er det tydelig at stigningen i antall rømninger ikke er proporsjonell med antallet skip. Fra 1879 til 1884 øker ankomstene med knapt 21 skip, altså rundt 12 prosent. Samtidig tidobles antallet som rømmer, fra 8 til 81. Åpenbart er det noen faktorer som veier vesentlig tyngre enn bare det faktum at flere nordmenn oppholder seg i Buenos Aires. Et lignende eksempel ser vi mellom periodene 1890 – 1894 og 1895 -1899, hvor rømningstallet dobles fra den første perioden til den andre, til tross for at antallet skip nesten halveres. For å kunne etablere noen tydeligere tendenser har jeg også valgt å sammenligne tallene for Buenos Aires og Rio de Janeiro. Av hensyn til oversikten har jeg også valgt å inkludere rømningens prosent i de ulike årene. Prosentene ble regnet ut på bakgrunn av forsiktige mannskapsanslag. Ut fra Gøthesen har jeg regnet ut at et gjennomsnittlig mannskap besto av rundt 15 mann.<sup>69</sup> Flere variabler kunne selvfølgelig vært inkludert, men i all hovedsak vil dette utgangspunktet gi oss et moderat anslag.

<sup>68</sup> Konsulatrapportene og skipsfartsrapportene. Statistisk sentralbyrå.

<sup>69</sup> Gøthesen, 1982, s. 21. De minste skutene kunne ha en besetning på så lite som 5 til 7 mann, mens de største fullriggerne gjerne seilte med opptil 21 mann.

**Tabell 2.4: Rømningsprosent etter årsperioder i Buenos Aires og i Rio de Janeiro<sup>70</sup>**

Buenos Aires				Rio de Janeiro		
Årstall	Antall rømte	Antall skip	Prosent rømte	Antall rømte	Antall skip	Prosent rømte
1875 – 1879	8	169	0,32%	2	344	0,04%
1880 – 1884	81	190	2,84%	116	429	1,80%
1885 – 1889	346	1438	1,60%	129	845	1,02%
1890 – 1894	100	900	0,74%	107	742	0,96%
1895 – 1899	220	473	3,10%	63	494	0,85%
1900 – 1905	98	388	1,68%	8	133	0,40%
1906 – 1910	193	475	2,71%	25	164	1,02%
1911 - 1915	256	511	3,34%	0	245	0,00%
<b>Totalt</b>	<b>1302</b>	<b>4544</b>	<b>1,91%</b>	<b>450</b>	<b>3396</b>	<b>0,88%</b>

En variabel vi må ta hensyn til er at de fleste skipene seilte med utenlandske sjømenn. Hvor stor andel de utgjorde generelt i flåten er vanskelig å si. Et lignende problem står vi overfor med tanke på de innrapporterte tallene, som i store perioder ikke opplyser hvilken nasjonalitet de rømte har. Det blir for enkelt å tenke at noe slikt utjevnes, så derfor må tallene leses med forbehold om at vi har et ukjent element garantert ville hatt en vesentlig påvirkning. Tabellen er i dette henseende utformet på en måte som undersøker forholdet mellom rømte sjømenn og antall skip. På den måten kan vi danne oss et bilde av situasjonen i de desidert to viktigste havnene i Latin-Amerika når det gjelder norsk skipsfart. Tallene viser tydelig at rømningsprosenten var adskillig høyere i Buenos Aires, selv i de årene hvor rømningen faktisk var større i Rio. Derfor mener jeg at de manglende tallene neppe endrer dette forholdet.

---

<sup>70</sup> Konsulatrapportene og skipsfartsrapportene. Statistisk sentralbyrå.

## Kort om rømningsvesenet i Rio de Janeiro

Inntil 1880-årene var Rio de Janeiro utvilsomt den viktigste havnen i norsk næringsøyemed. Brasil hadde vokst til et stort marked for norsk tømmer, øl og klippfisk. Til gjengjeld fraktet seilskutene bomull, sukker og kaffe tilbake til Norge. Seiltrafikken på Brasil vokste, men i vareutvekslingen mellom Norge og Brasil fikk seilskutene hard konkurranse i fraktefarten av de tyske dampskipene.<sup>71</sup> Skipsfarten økte betraktelig og holdt seg stabil frem til hundreårsskiftet, hvor den etter hvert sank betraktelig før den fikk et lite oppsving før første verdenskrig. Det som er interessant er at rømningsprosenten er betraktelig lavere i Rio de Janeiro enn den er i Buenos Aires. Dette til tross for at hyrenivået gjennom hele perioden var høyere enn i Buenos Aires.<sup>72</sup> Før vi diskuterer ytre årsaker til dette er det på sin plass å bemerke manglene i kildene først. I motsetning til konsulatrapportene fra Buenos Aires har rapportene fra Rio for vane å være tydelig mer kortfattede. Derfor mangler det en god del år også tall over rømte sjømenn i tabelloppstillingene derfra. Særlig i enkelte av årene mellom 1888 og 1894 mangler det noen kritiske tall, som naturligvis også bidrar til at rømningsprosenten tilsynelatende er mye lavere i Rio enn den er i Buenos Aires.

Når det er sagt etterlater konsulatrapportene et tydelig inntrykk: nordmennene rømmer adskillig mindre i Rio de Janeiro enn de gjør lengre sør. Et vesentlig poeng som må tas med i den forbindelse er det forebyggende arbeidet konsulene legger ned mye tidligere enn i Argentina. Konsulatet i Rio de Janeiro nøyte nemlig et godt samarbeid med andre konsulater. Blant annet inngikk de i samråd en avtale om å «ikke at paamönstre Desertörer eller overhovedet Matrosar, som ikke have den fornödne Discharge fra deres Lands Konsul».<sup>73</sup> Tatt i betraktning var dette et effektivt grep, ettersom det i praksis fratok boardingmasterne mulighetene for å omplassere rømte sjømenn til nye skip. I så fall måtte de aktivt forfalske papirene. Politiet fattet også en økt interesse for å ta tak i problemet, noe de tidligere til en viss grad hadde ignorert.<sup>74</sup>

---

<sup>71</sup> Sæther, 2017, s. 20.

<sup>72</sup> Fischer, 1980, s. 65.

<sup>73</sup> *Uddrag af Consulatberegninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1879*, s. 269.

<sup>74</sup> *ibid.*

Selve tallene i rapportene spiller også en rolle. I 1892 skiller rapporten for første gang mellom nordmenn og utenlandske. Av 41 rømte utgjør svenskene og utlendinger 19 – litt under halvparten. Rømningsfrekvensen blant norske sjøfolk er nedadgående. I 1895 utgjør nordmennene knapt en tredjedel av de som har rømt fra norske skip og trenden fortsetter. Åtte år senere rømmer eksempelvis bare utlendinger fra norske fartøyer. Konsulene rapporterer i 1898 at rømningstilfellene har sunket kraftig. Det nyttige samarbeidet mellom konsulene synes fortsatt å være hemmende på rømningsvesenet:

Ved Medvirkning fra de forskjellige Konsulater har der været arbeidet hen mod at hemme Overgreb fra saadanne Boarding-Masteres Side, der underhaanden kunde ansees at begunstige Rømning. Der er ikke Tvivl om, at det Arbeide, der paabegyndtes denne Havn og Santos og var paatænkt for andre brasilianske Havne af den norske Sömandsmission, vilde vise sig frugtbringende i den samme Retning.<sup>75</sup>

En siste faktor som må tas med i regnestykket Rio er andelen nordmenn som seiler på Brasil. Etter 1900-tallet minker nordmennene betraktelig i antall, noe som tilskrives det faktum at de norske skipene stadig seiler sjeldnere og sjeldnere tilbake til Norge.<sup>76</sup>

Tidlig i 1890-årene hadde også Rio de Janerio, men spesielt også Santos vært herjet av gulfeber. Direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum Gunnar Isachsen mener at mellom 1891 og 1893 gikk rundt 300 norske liv tapt i det han beskriver som «et uhyre mannefall!». <sup>77</sup> Dette var en av de største katastrofene som hadde rammet norsk skipsfart på denne tiden. Naturligvis hadde også dette en avskrekkende effekt på sjømennene, hvis forventninger ble skapt av fremstillingene de fikk presentert om bord på de forskjellige skutene. En kan jo tenke seg hvilket inntrykk de satt igjen med. For de overlevende forårsaket også gulfeberepidemien økonomiske problemer. Ekstremt lang ventetid på lossetørnene gjorde at skipene ble liggende i havn i ukesvis, ja kanskje måneder for å losse. For å unngå opphopninger ble skipene deretter beordret ut på redene, langt fra land.<sup>78</sup> Som i Buenos Aires gjorde dette naturligvis rømningen betydelig vanskeligere.

---

<sup>75</sup> *ibid*, 1898, s. 490.

<sup>76</sup> Tønnessen, 1951, s. 158.

<sup>77</sup> Isachsen, 1937, s. 70 – 71.

<sup>78</sup> *ibid*, s. 26- 27.

For å oppsummere kort: I Rio de Janeiro var rømningsfrekvensen markant lavere gjennom hele perioden enn den var i Buenos Aires. Sannsynligvis er den noe høyere, ettersom konsulatrapportene særlig de siste årene er svært mangelfulle, men tendensen forblir den samme. Det er noen forhold som står seg tydelig ut i Rio. Først og fremst foregikk det et tilsynelatende effektivt samarbeid mellom konsulatene og politiet. De førte en hard linje overfor boardingmasterne og strategien om å håndheve konsulenes egne dokumentkrav virket å ha redusert rømningene siden boardingmasterne ble avhengige av å måtte fremskaffe gyldige papirer for å kunne påmønstre sjømenn. Det virker ikke som at runnerne klarte å erverve seg det makt- og voldsmonopolet som de klarte i Argentina. Avslutningsvis hadde også gulfeberen sannsynligvis en utslagsgivende effekt på rømningen. I de verste periodene innebar da rømningen en betydelig risiko for å gå i land og bli smittet.

I en sammenstilling av rømningstall på verdensbasis rangerer Fischer Rio de Janeiro og Buenos Aires på henholdsvis 8. og 9. plass av totalt 20. havner.<sup>79</sup> Med andre ord var Rio de Janeiro den mest rømningsutsatte byen i Latin-Amerika, i alle fall for skip i andre land. Dette rimer også godt med tanke på hyrenivået, som jevnt lå litt over verdensgjennomsnittet i årevis. Legger man til grunn at sjømenn stadig så seg etter bedre hyrer så gir det også mening. For vår del bringer dette like mange svar som det bringer oss spørsmål. 1) Fra et privatøkonomisk perspektiv gir det liten mening at nordmenn rømte kanskje dobbelt så mye i en by hvor hyrene var lavere. Altså var ikke hyrene kanskje like avgjørende for norske sjømenn som vi tidligere har trodd? 2) Fra et norsk ståsted var Buenos Aires den klart mest rømningsutsatte havnen. Selv om det mangler en del rømningstall fra Rio vitner fortsatt konsulatberetningene om at nordmennene ikke rømte noe særlig etter århundreskiftet.

Hvorfor var det slik at nordmennene rømte mest i Buenos Aires, når andre sjømenn rømte mest i Rio de Janeiro? For å få et bedre svar på dette skal jeg redegjøre for noen spesielle forhold i Buenos Aires i kapittel 4.

---

<sup>79</sup> Fischer, 1980, s. 58.

## Den norske sjømannens karakter

Norske sjømenn nøy et godt rykte på utenlandske skip og var særlig ettertraktede:

Skandinaverne var godt likt. De var hederlige, sterke og disiplinerte, skriver en amerikansk historiker. Særlig var de flinke med verktøy, med øks og med sag, med hammer og meisel. Som oftest kom de fra småsteder med god tilgang på trevirke, og fra barnsben var de fortrolig med sjøen, herdet i et barskt klima og ofte hadde de trening fra fiske og kystfart.<sup>80</sup>

Det var ei vanlig oppfatning at arbeidsforholdene på norske skip gjorde dem godt rustet i andre lands flåter. Høye krav og streng disiplin, ispedd lave forventninger gjorde dem svært attraktive på engelske og amerikanske skip, hvor standarden på skipene ofte var mye høyere. Den norske sjømannen har ofte blitt framstilt som lite kravstor og vant med en spartansk livsstil, men en dyktig håndverker.<sup>81</sup> Flåten besto utelukkende av menn og de fleste begynte å seile i ung alder. Plikttoppfyllende i arbeidet sitt til tross – de fikk også et dårlig moralsk rykte. Særlig unge sjømenn, og da gjerne de i matrosstillingene fikk gjennomgå av gudfryktige sjømannsprester og øvrige embetsmenn.

Ytre faktorer som antatt bedre kontrakter var motiv, men sjømannens karakter var gjerne en utløsende årsak. Karakteristikkene av norske sjøfolk fremstiller dem som altfor impulsive, lettsindige og likegyldige til egen helse. Disse egenskapene sørget på sin side for at matrosene drakk mye, hadde et stort begjær og forsømte personlig hygiene.<sup>82</sup> At sjømenn skulle la seg friste av utelivstilbudet i Buenos Aires er ikke overraskende. Kneipevertene kjente nok kundegruppa si godt. Noen sjøfolk lot seg heller ikke imponere av matrosstandens moralske tilstand, men tilskrev mye av skylden over på kyniske runnere som visste å utnytte det.<sup>83</sup> Runnervesenet var jo strengt tatt i stor grad bygd på sjømennenes behov for alkohol og seksuelt samkvem. Denne fremstillingen av norske sjømenn er neppe kontroversiell, men den er viktig hvis man skal forstå dynamikken, ikke bare i sjølve rømningsvesenet, men også i beslutningen om å rømme. Jeg mener vi har god grunn til å sette spørsmålsteget rundt hvor overveide beslutningene om å rømme faktisk var.

---

<sup>80</sup> Zachariassen, 1950, s. 93

<sup>81</sup> Fjellvik, *Den siste norske sjømann?*, 2013.

<sup>82</sup> Gøthesen, 1982, s. 28.

<sup>83</sup> Tønnessen, 1951, s. 163.

## Intensjoner

En del faglitteratur vedrørende dette temaet legger ofte vekt på at sjømennene handler ut fra gitte intensjoner når de velger å rømme.<sup>84</sup> Tidligere forskning har en tendens til å legge frem et bilde av rømte sjømenn som kalkulerte og gjennomtenkte nyttemaksimerere. Dette kommer særlig til uttrykk i diskusjonen om skjult migrasjon eller hyreforskjeller. Hadde rømte sjømenn som aldri vendte tilbake en intensjon om å utnytte arbeidsforholdet og den medfølgende reisen fra dag én? Eller var det en langvarig tankeprosess som bidro til at valget om å rømme til slutt ble tatt? Dyvik mener at valget var et resultat av en lengre beslutningsprosess som kan deles opp i flere faser.<sup>85</sup> I den første fasen måtte en person ta stilling til å bli sjømann. Ikke alle sjømenn kom nødvendigvis fra kysten, så dersom en fastboende på innlandet øynet muligheten for å emigrere slik, forutsatte det blant annet at han måtte flytte til kysten før han måtte finne et skip han kunne mønstre på. Deretter måtte man ta i betraktning de særegne arbeidsforholdene som fulgte med å arbeide på havet. På denne tiden var det jo en reell risiko for at man kunne forlise langt ute i Atlanterhavet. Var det en risiko man var villig til å ta?

Neste fase dreier seg om avgjørelsen bak å rømme. Igjen presenterer et nytt sett med variabler seg. Blant annet vil jo de fem årsaksforklaringene jeg gjennomgår i kapittel tre utgjøre noen vesentlige faktorer blant disse, som spiller inn i beslutningen om å rømme. Den siste og avgjørende fasen for vår del er prosessen bak bestemmelsen om å utvandre. Her legger Dyvik vekt på at lengre internasjonal fartstid også økte sjansen for at man slo seg ned utenlands.<sup>86</sup> Andre viktige faktorer i denne beslutningsprosessen er familie, jobbmuligheter på land og nettverk. Et siste poeng som må bringes frem er at døren for å vende tilbake på ingen måte er stengt for norske sjømenn som rømmer. Kostnadene med å vende tilbake til Norge skapte ikke nødvendigvis en stor hindring og det faktum at sjømennene etter hvert ble fritatt for enhver straff bare de returnerte gjorde det også tryggere.<sup>87</sup>

Valgene som ble tatt måtte veies opp mot en del viktige faktorer. Viktig er det å merke seg at mange av de ulike forholdene som måtte tas hensyn til i de ulike fasene også gjaldt for

---

<sup>84</sup> Tønnessen, 1951, *Mannskapsforhold*.

<sup>85</sup> Dyvik, 2011, s. 16 – 18.

<sup>86</sup> Dyvik, 2011, s. 17.

<sup>87</sup> *ibid*.

emigrantene som reiste på lovlig vis. Dyvik fremstiller et nokså nyansert tankemønster, men det må også tas forbehold om at sjømennene består av en meget variert gruppe, selv om det er mange fellestrekk innad i gruppen. Fortellingene som presenteres i denne oppgaven etterlater et inntrykk av at intensjonen om, ikke bare å rømme, men også å emigrere kan virke litt tilfeldig. Sjømannen Ernst Hans Larsen ender for eksempel opp i San Francisco etter noen år i utenlandsfart, men nevner dessverre lite om hva som motiverer han til å bli værende.<sup>88</sup>

## Populæreffekten

Innenfor psykologien finnes det et kulturelt fenomen som kalles «populæreffekten».<sup>89</sup> Kort forklart betegner populæreffekten en tilstand der mennesker ofte handler ut fra en overbevisning om at mange andre gjør det samme. Riktignok rømte mange nordmenn i Buenos Aires, men i forhold til antallet nordmenn som besøkte havnen var andelen forholdsvis lav i forhold til andre havner. Vi må ikke utelukke at rømningsvesenet og oppmerksomheten rundt det i seg selv kunne ha hatt en selvforsterkende signaleffekt og dertil påvirkning på unge sjømenn. I noen havner virker det som at skipperne allerede forberedte seg på at noen kom til å rømme. Steder som Buenos Aires, hvor rømningsforholdene var særdeles gunstige, virker å ha vært offer for denne tenkemåten.<sup>90</sup>

I en tid hvor all uthenting av informasjon foregikk via noen få kanaler er det ikke helt utenkelig at unge sjøfolk fikk sine inntrykk fra rykter og annen korrespondanse. På samme måte som brevveksling hadde en påvirkning på antallet som innvandret til et bestemt sted, må man også kunne vurdere muligheten for at opphaussingen av rømningsvesenet på sin måte også bidro til en slags normalisering av det.<sup>91</sup>

---

<sup>88</sup> Ernst H. Larsens selvbiografi som hans datter transkriberte for han i 1956.

<sup>89</sup> Bloom, 2017, *The bandwagon Effect*.

<sup>90</sup> Brochmann, 1931, s. 130

<sup>91</sup> Pileberg, *Søkte lykken i Latin-Amerika, men fann ho ikkje*, 2016.



## Maritime eventyrere

Tar vi utgangspunkt i for eksempel fremstillingene fra Kjartan Fløgstad kan nok de norske sjømennene fort fremstå som nokså eventyrlystne. Løvetemmere i Santos, kvalfangere i Sørishavet eller gauchos på pampasen.<sup>92</sup> Slike historier er det flere av, og en del sjømannsfortellinger kan nok trygt karakteriseres som eventyrlige, for eksempel historien om Bent på Måkeberget, som gikk fra Valparaiso i lave sko over Andesfjellene til Buenos Aires.<sup>93</sup> Spørsmålet er om denne eventyrlysten manifesterte seg i en slik grad hos unge sjøfolk at det drev dem fra skutene i jakt etter spenning. Sjømannspresten Ole G. Barmann er en av de første vi kjenner til som ila denne spenningstrangen noen konkret verdi. Eventyrlyst, sammen med lavt hyrenivå, drev sjømenn av norske skip, mente han.<sup>94</sup> I sjømannsromanen «Cassiopeia» stifter leseren bekjentskap med Tollak som i Buenos Aires innrømmer at han er lei av den norske båten han seiler med. Heller vil han seile «på svalken» med noen engelskmenn:<sup>95</sup>

Tollak sitter sammen på Gamle Stavanger, en sjapp langt oppe i byen. I natt rømmer jeg, sier Tollak. Filius, Victor, Johan og jeg er lovt god hyre med en stor engelskmann. Jeg er lei av å seile hjemmefra og arbeide i lasten.<sup>96</sup>

Det blir naturligvis vanskelig å etterprøve i hvilken grad eventyrlysten blant unge sjøfolk fungerte som en katalysator sammen med andre grunner til å rømme. At nordmenn i Latin-Amerika tilkjennes et ry for å være eventyrlystne lykkejegere henger nok også i en viss grad sammen med yrkene de søkte seg til og hvor disse befant seg. Hovedsakelig besto utvandrerne fra Norge av unge menn som dro til primærnæringer som kvalfangst, gruvedrift og jernbanekonstruksjon.<sup>97</sup>

Sæther gjør et poeng ut av at de fleste emigrantene lot seg motivere av penger og at mange av de som vendte tilbake til Norge skildret seg selv som eventyrere. Sæther stiller spørsmålet: «var de egentlig eventyrere eller var dette noe de skrev i ettertid for å rettfærdiggjøre reisen som ikke hadde blitt så innbringende som de trodde?»<sup>98</sup> Det samme spørsmålet mener jeg vi

---

<sup>92</sup> Fløgstad, 1999, s. 135.

<sup>93</sup> *Vi Menn* nr. 6, 1974, *I lave sko over Andes*.

<sup>94</sup> Nedrebø, 1989, *En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet*.

<sup>95</sup> Maritimt uttrykk som betyr å streife målløst omkring på sjøen. Fra skip til skip, havn til havn.

<sup>96</sup> Brochmann, 1931, s. 135.

<sup>97</sup> Sæther, 2015, s. 11.

<sup>98</sup> Sæther i Pileberg, 2016, *Mange nordmenn fann ikkje lykka i Latin-Amerika*.

kan stille om sjømennene. Var det jakten på opplevelser eller penger som motiverte dem mest? Ernst Hans Larsen bemerker lakonisk i sin gjenfortelling at sjømennene rømmer fordi «gresset alltid er grønnere på den andre siden» - altså er de på jakt etter bedre forutsetninger.<sup>99</sup> Eksempelene som beskriver reelle rømningstilfeller etterlater som regel et inntrykk hvor mulighetene definitivt spiller en avgjørende rolle. Avslutningsvis må jeg bare påpeke at det ene ikke nødvendigvis utelukker det andre. Eventyrlyst kunne for alt vi vet ha spilt en større rolle, kanskje især i Latin-Amerika, som måtte ha fortont seg både annerledes og eksotisk i forhold til Norge. Allikevel, sjømennene fortsetter, men noen unntak, å fremstå som relativt rasjonelle arbeidstakere på utkikk etter en bedre lønnsbetingelser og arbeidsvilkår, fremfor de store opplevelsene.

## Hva holdt dem igjen?

Det er viktig å huske at de rømte utgjorde en forsvinnende liten del blant mannskapene som kom til Latin-Amerika. De aller fleste ble værende på sin post og tjenestegjorde ut kontraktstiden sin. Det behøver dermed ikke å bety at de aldri vurderte eller fikk tilbudet om å rømme. Tvert imot fulgte mange norske sjømenn et moralsk kompass som i en del tilfeller kanskje ga utslag i at de ble værende. Et tilfelle som dokumenterer rømningens skambelagte natur, er illustrert godt av sjømannen Simon Svendsen i *50 år under Neptuns scepter*:

[...] jeg bestemte meg til ikke å rømme allikevel, om det var aldri så beklagelig å la en slik jobb gå fra seg som den om bord på fiskeskonnerten. Skipperen ville aldri gi meg avmønstring om jeg spurte om det, og jeg visste at foreldrene mine ville bli bedrøvet om de fikk høre at jeg var rømt. Jeg tror ikke jeg hadde betenkt meg, hvis det hadde vært en fremmed skipper jeg hadde seilt med.<sup>100</sup>

For ordens skyld: Svendsen fikk ifølge han selv tilbudet om å rømme til en kanadisk fiskeskonnert hvor han ble lovet å tjene nærmere tidobbelt av det han hadde i hyre fra før om bord på den norske barken. Lojalitet til sin norske skipper og familiens ære veide altså tyngre enn muligheten til en overhending større fortjeneste. La oss se på et nytt eksempel:

I bøyen lå vi ved siden av en stor Nova-Scotia bark som ventet på tørt. Det var intet mannskap om bord, bare styrmennene og en stuert. Jeg ble tilbudt hyre som matros på den barken av en runner. Han var flere ganger om bord og talte med Thomas og meg om at vi burde rømme og ta den hyren. Falske

---

<sup>99</sup> Ernst Hans Larsen, 1956

<sup>100</sup> Svendsen, s. 22 – 23.

papirer hadde han ferdige for oss med falske navn og fartstid. Vi skulle få £ 3 i måneden. Vi spekulerte virkelig på å ta den sjansen, men så kom tankene på far og mor og den skam de ville få av meg hvis jeg rømte. En rømning satte den gangen en stor plett på sjømannens rykte. Vi avsto til slutt tilbudet.<sup>101</sup>

Rømningen var altså skambelagt i aller høyeste grad. Svendsen avslår tilbudet ettersom han ikke vil at familien skal skjemmes over ham. Dette taler også for en detalj ved rømningsvesenet som sikkert er lett å overse: hva med de «pårørende» der hjemme? Om rømte sjømenn brakte skam over familien kan det jo nettopp være at mange «holdt igjen» nettopp på grunn av ryktet sitt. I internasjonal fart var kanskje ikke ryktet så viktig, gitt de enorme dimensjonene som tillot mange å forsvinne i mengden, men for en nordmann som senere kunne vurdere å seile innenriks ville kanskje et dårlig rykte gjøre det vanskeligere å komme hjem igjen. Vi taler, kanskje litt vel frisindig, om en real rømningssskam?

## Sjømannskirkens forebyggende arbeid

Skammen knyttet til kontraktsbrudd bunnet mye i ren folkeskikk, men hadde også et kristent element ved seg. Kristne miljøer var en sterk pådriver for å bringe rømningens nedrige karakter frem i dagens lys. Et virkemiddel var pamflettene de distribuerte i havnebyene. Disse firesiders heftene formidlet et tydelig budskap: å rømme var en synd.<sup>102</sup> Men sjømannskirken gjorde mer enn å bare rette en moralsk pekefinger. Sjømannsprestene i Buenos Aires skjønnte med tiden også at preken og bot ikke var den eneste løsningen. Hovedtanken bak å legge kirken til nede i byens verste strøk var at blant all elendigheten skulle de norske sjømennene ha lett tilgang på et trygt og hjemlig oppholdssted.<sup>103</sup> Her kunne de slappe av og føle seg trygge på land, langt unna hjemlandet sitt, i «verdens verste by».

Sjømannsprestene var proaktive. De skjønnte at de måtte komme boardingmasterne i forkjøpet. Om sjømennene ville ha en fest skulle det helst være i regi av sjømannspresten sjøl. Johan Nielsen var prest i Buenos Aires i 19 år. Hans tilnærming til problemet kan ta pusten fra enhver med sans for friske pedagoger:

---

<sup>101</sup> Eitrem, 1948, s. 31 – 33.

<sup>102</sup> Sætereie, 2014, s. 38.

<sup>103</sup> *Den norske sjømannskirken 1888 – 1948*, s. 10.

Lørdagskvelden er faren størst [...] Da har guttene penger i lommen, de er innstilt på fest og moro – og hver eneste sjapp i Buenos Aires vet det og brenner alle bluss. La oss ta konkurransen opp, *la oss* gi dem lørdagsfest på *vår* måte, og la oss ikke være bange for å bli kritisert av dem som sitter trygt og moraliserer i sofakroken. Det er guttene vi må tenke på.<sup>104</sup>

Sjømannskirken sendte dermed ut innbydelser til ethvert norsk skip som ankom Buenos Aires. De unge guttene fikk derfor høve til å ta del i et gjennomtenkt kulturtilbud i regi av den norske sjømannskirken. Dette kunne innebære en byvandring til den vakre parken El Rosedal i bydelen Palermo eller et besøk til den staselige kongressbygningen. Andre dager kunne de dra på kino eller opera før de dro på en bedre restaurant – på sjømannskirkens regning, selvfølgelig. Ifølge Ingard Henriksen var dette tilbudet en udelt suksess:

Tiltaket slo an fra første øyeblikk, og lørdagsturene ble meget populære med økende tilslutning. Guttene følte det som en frigjørelse å ferdes i Buenos Aires under trygt lederskap. De hadde ingen språklige viderverdigheter og visste at den kvelden ville de ikke bli robbet.<sup>105</sup>

Dette var faktisk ikke nok for Nielsen. Han ville gjøre mer for «guttene». Tidligere var det slik at offiserene alltid fikk være med på messe før de forlot, men Nielsen ville det annerledes. Kvelden før skutene la fra kai stelte han i hop en såkalt «ruffest» - et kaffeslabberas i ordets ekte forstand. Her bød sjømennene på underholdning i den festdekkede ruffen. Avslutningsvis talte presten eller assistenten noen velvalgte avskjedsord med hånda på bibelen før mannskapet måtte ta farvel.<sup>106</sup>

Det er ikke lett å måle effekten av dette forebyggende arbeidet fra sjømannskirkens side. En del konsuler har tilskrevet sjømannsprestene en grad av fortjeneste i år hvor rømningen hadde vært synkende.<sup>107</sup> Nielsen hadde en stor stjerne blant sjømannskapene som hadde et forhold til Buenos Aires, noe som kan gjenspeiles i midlene sjømannskirka mottok i denne perioden. Matrosenes takknemlighet sier på sin side mye om hvilke forhold som regjerte i havna og at sjømannsmisjonen selv omtalte prestestillingen som en Uriaspost kan jo gi et slags inntrykk av hvilken utakknemlig oppgave det hadde vært tidligere.<sup>108</sup> Fra myndighetenes hold hadde

---

<sup>104</sup> Henriksen, 1964, s. 24.

<sup>105</sup> Henriksen, 1964, s. 25.

<sup>106</sup> *ibid*, s. 26.

<sup>107</sup> *Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1890*, s. 493.

<sup>108</sup> Henriksen, s. 21.

sjømannsprestene vært nyttige redskap i form av at de var oppdragende. Mens Nielsen hadde vært opptatt av å nå frem til selve sjømennene, hadde prester før han innehatt en mer tradisjonell tilnærming. Forgjengeren pastor Geelmuyden hadde også bidratt til at rømningen hadde gått ned. Dette skyldtes at leseværelset han hadde opprettet ga sjømennene adgang til bøker, skrivesaker og tidsskrifter. Dette styrket ifølge konsulen sjømennenes nasjonalitetsfølelse og disiplin, noe som forhindret rømning.<sup>109</sup> Det er også verdt å merke seg at i årene etter 1888 sank også rømningen en god del, før den steg igjen etter århundreskiftet.



*Figur 1: Fra en av Johan Nielsens ruffester ombord på "Robert Scafton", 1917 - 1919. Ifølge rømningsprotokollene forlot flere unge sjømenn denne stålbarken på slutten av 1890-tallet. Kanskje ville de blitt værende om de hadde fått opplevd Johan Nielsens hyggelige nærvær? Foto: Norsk Maritimt Museum.*

## Andre tiltak

Fra rederiets hold var det selvfølgelig også i deres interesse å ivareta skipenes integritet så godt som kunne la seg gjøre. Loven kunne de ikke gjøre mye med. Derfor søkte flere av rederne etter alternative løsninger. Et eksempel er skipsreder Gustav C. Hansen fra Tønsberg, som tidlig innførte en særavtale som alle om bord måtte signere. En ordning hvor alle kunne tjene ti kroner ekstra i måneden ble til. Denne forutsatte derimot at ingen rømte. Om bare én av mannskapene skulle finne på å rømme kunne man se langt etter de ti kronene. Hansens

---

<sup>109</sup> Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1888, s. 307.

form for kollektiv avstraffelse førte faktisk til en betydelig reduksjon i rømningene fra rederiets skip.<sup>110</sup>

## Oppsummering

Jeg valgte å inkludere disse elementene i oppgaven fordi de på mange måter bidrar til å bekrefte andre mistanker. Sjømennenes karakter og indre motivasjon virker kanskje ikke veldig relevant, men for å forstå hvor ettertraktet de var, må vi også prøve å danne oss et bilde av hvilke inntrykk man hadde av dem. Mistanken min er at nordmennene var særlig utsatt for runnere på bakgrunn av sitt gode rykte. Med lovnader om bedre forutsetninger, kanskje innenfor mer spektakulære rammer, kunne dette være gode kort å forhandle med når runnerne skulle overbevise nordmenn til å rømme. Når en i tillegg regner med at sjømennenes vurderingsevner ofte kunne være svekket på grunn av alkohol og falsk trygghet som en følge av at runnerne spilte «det norske», så mener jeg at dette var en avgjørende drivkraft bak rømningsvesenet i havner hvor boardingmasterne hadde makt. Særlig tror jeg det var slik om unge norske gutter kom til havner som Buenos Aires med forventninger om at «her var det bare å rømme, fordi alle andre gjorde det jo».

Jeg valgte også å ta med de tiltakene som ble iverksatt for å forhindre rømningen. Igjen, for å underbygge argumentene om at unge sjøfolk ble utsatt for et mentalt, og i verste fall også fysisk, press når de besøkte havnene i Latin-Amerika. Vi vet nå at norske sjøfolk, til tross for sin frisindighet og drukkenskap, også hadde et moralsk forhold til det å rømme. Ergo hadde de ikke en helt fullstendig nihilistisk tilnærming til det. Dette skjønnte sjømannskirken at noen måtte følge opp og forsterke i de områdene hvor rømningen foregikk. Historiene fra sjømannskirken vitner jo om at forholdene i Buenos Aires ikke var optimale og at norske sjøfolk var et lett bytte for utspekulerte runnere. I det hele tatt forsterker det hele bare hvor lett det kunne gå galt for intetanende sjømenn.

---

<sup>110</sup> Koren og Nilsen, *Med saltvann i årene*, «Rømning», 2013

# 3 Fem faktorer som drev sjøfolk fra sine skip i Latin-Amerika

Tidligere artikler og historiske verk om rømningsvesenet diskuterer gjerne rømningsvesenet i lys av et sett med motiver og andre påvirkende faktorer. Kort oppsummert er disse at de ville skaffe seg bedre lønn, emigrere eller at de ble et offer for runnerne. Derfor har jeg valgt å gi en grundigere analyse av de årsaksforklaringene som påvirkes mest av de lokale forutsetningene, i blant annet Buenos Aires, men også Latin-Amerika for øvrig. Som vi allerede har vært inne på utgjør Buenos Aires en gåte i statistikkene, ettersom nordmennene, i motsetning til andre sjømenn heller valgte å rømme her, fremfor i Rio. De fem faktorene vi skal se nærmere på i dette kapitlet er som følger:

- 1. Bedre hyrekontrakter på andre skip
- 2. Harde arbeidsforhold på norske skip
- 3. Boardingmasterne og «runnerplagen»
- 4. «Lasaronproblemet» og sjømenn på bommen
- 5. Skjult migrasjon

## «Verdens verste by»

I gamle dager hadde havnekvarterene i Buenos Aires et daarlig ord paa seg blant de skandinaviske sjømenn. «Den verste by i verden» het det ofte. Etter aa ha vært i sjøen i uker – ja maaneder for seilskutenes vedkommende – kom vaare sjømenn til Buenos Aires. En behöver vel ikke selv aa ha prøvd den ensformige tilværelsen om bord i en skute paa langfart for aa kunne forstaa deres trang til avveksling og til aa komme ute blant folk naar de endelig kom i havn. Men aa komme til Buenos Aires var ikke som aa komme til London eller Cape Town, New York eller Sidney. I disse byene var forholdene mere eller mindre som hjemme, endog spraaket behersket de saa noenlunde, naar de kom seilende dit. I Buenos Aires derimot, var forholdene helt forskjellige fra hva de kjente til fra för. Og ikke bare det, her forstod de ikke engang et ord av det som ble sagt. Derfor ble de ogsaa lettere et bytte for samvittighetsløse kvinner og menn.<sup>111</sup>

---

<sup>111</sup> *Den norske Sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948*, s. 10.

Slik innleder en av de norske sjømannsprestene i Buenos Aires kapitlet om den første sjømannskirken som holdt til i Boca. I 1907 fikk presten Ole Puntervold tak i et lokale nede ved havna. Allerede i 1888 hadde Sjømannsmisjonen opprettet en stilling her som en følge av alle de norske sjømennene som trafikkerte havna og utfordringene som fulgte med.

Fra å ha vært nokså beskjedent besøkt i 1870-årene med bare noen titalls skip i året tok norsk skipsfart hit et gedigent oppsving. På sitt største, i siste halvdel av 1880-årene, besøkte nærmere 400 norske skip Buenos Aires årlig. Svært få av skipene gikk i linjefart mellom Norge og Latin-Amerika. De fleste gikk i trampfart på det amerikanske kontinentet. Noen gikk også fra England, og etter hvert, også mellom Australia og Amerika. I 1880-årene var det særlig lastefarten med kull fra England, trelast fra Nord-Amerika, maté fra Brasil «eller annet Stykgods og blandet Last fra de forskjelligste Steder» som gjorde seg gjeldende.<sup>112</sup> Til enhver tid befant det seg altså flere tusen nordmenn i Latin-Amerika, i havner og om bord på norske og utenlandske skip.

Blant de mange tusen skip som ankom Buenos Aires i denne perioden utgjorde de norske skipene en betydelig andel. Ser vi bort fra skip under søramerikanske flagg, var det som regel kun det britiske imperiet som overgikk Norge i antall skip i denne regionen. Særlig på seilskutefronten førte de norske rederiene fortsatt an. Mens den britiske og den tyske flåten i stor grad hadde gått over til damp valgte norske redere å avvente. Frem til de første årene etter 1900-tallet skulle de norske seilskutene utgjøre en betydelig hoveddel av seilskuteflåten som til enhver tid befant seg i havna i Buenos Aires. Sjømannen Sven Sterning beretter:

Du maa huske paa at til sine tider hadde Norge flere skip enn noen annen nasjon i havnen. Jeg mins selv aa ha talt 27 norske seilskip en gang. Det kunne gaa opptil 400 skandinaviske sjöfolk i land [...] Jeg kan forsikre deg at i ströket fra sydhavnen, der Ford-fabrikken naa har sin samlingsstasjon, til den første svingen i Boca ble det talt mer skandinavisk enn noen andre spraak.<sup>113</sup>

Tidligere var det også slik at en del skippere valgte å ankre opp på redan og la lossingen foregå der. Dette bunnet i flere grunner, men i all hovedsak var de fleste skeptiske til å føre

---

<sup>112</sup> *Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1890*, s. 492.

<sup>113</sup> *Den norske Sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948*, s. 28.



skuta inn i den grunne havna, ettersom rederne frarådet det. I 1874 måtte derfor konsulen betrygge de norske rederne om «at Skibe med 18 Fods Dybgaende uden Vanskelighed kunne anløbe [...]».<sup>114</sup> For skip med en kjøl som stakk dypere en 21 fot kunne det ikke alltid la seg gjøre. Nærmest utelukkende seilte de rømte sjømennene rapportert i rømningsprotokollene i Buenos Aires med barker hvor kjølen som regel gikk mellom 18 og 22 fot.<sup>115</sup>

Åtte år senere hadde ikke bare havnen blitt mudret, men losseplassene hadde også blitt flytta til det utbygde havneanlegget i Riachuelo.<sup>116</sup> Herfra hadde ikke matrosene lange veien inn til fristelsene i byen ved landligge. Konsulen kunne i den forbindelse også medgå at norske sjøfolk nå rømte som aldri før og at utsiktene var dystre. Politiet var riktignok behjelpelige, men norske skippere virket svært tilbakeholdne med å levere anmeldelser på sine rømte.<sup>117</sup> Tilfellet i Buenos Aires var ikke unikt. De samme utfordringene sto man overfor andre steder lengre nord i Mexicogulfen.<sup>118</sup> Som vi har vært inne på valgte konsulatene i Rio de Janeiro å håndheve dokumentplikten om lovlig avmønstring med hard hånd. I Brasil virket dette etter alt dømme som et effektivt tiltak mot rømningene. Husk at rømte sjømenn i stor grad var avhengige av boardingmasterne. Kunne man kneble de lysskye elementene ved hyrebasenes forretningsmodell var jobben i stor grad gjort. Vi skal komme nærmere inn på boardingmasterne og «runnervesenet» i neste kapittel, men kort kan vi slå fast at situasjonen var ganske annerledes i Buenos Aires enn den var i Rio de Janeiro.

---

<sup>114</sup> *Uddrag af Consulatberegninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1874*, s. 98

<sup>115</sup> Rømningsprotokollene inneholder også skipets navn, fører og hjemmehavn, noe som gjorde det enkelt å spore dem opp. Ifølge nedtegnelsene i Petter Malmsteins seilskuteregister kunne de fleste skip fint klare å seile inn i havnen.

<sup>116</sup> *Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1885*, s. 187.

<sup>117</sup> *ibid.*

<sup>118</sup> Tønnessen, 1951, s. 158.

# 1. Bedre hyrekontrakter på andre skip

*Jeg gikk om bord for å bese det vakre fartøyet og traff skipperen.*

*- Hører du til om bord noe skip? Spurte han.*

*- Jeg er lettmatros om bord i den norske barken «Charles Racine».*

*- Er du vant med å fiske, og blir du sjøsyk?*

*- Jeg er vant med fiske fra jeg var guttunge, og sjøsyke har jeg ennå ikke kjent.*

*- Og hyren din?*

*- 36 kroner i måneden.*

*Han smilte medlidende.*

*- Du kan bare rømme fra skuta. Her om bord skal du få en jobb som er litt bedre enn 36 kroner.*

*Fiskerne her tjener vanligvis 30 pund om måneden etter at kosten er betalt, og når det gjelder selve rømmingen, så skal du ikke ta det for høytidelig. Vi skal ta deg i sikker forvaring her om bord, så ingen skal få tak i deg.<sup>119</sup>*

Denne episoden er hentet fra sjømannen Simon Svendsens eget liv. Helt konkret hvilket år det er, vet vi ikke, men det er i alle fall før første verdenskrig. Han er i utgangspunktet ikke ute etter å rømme, men skipperen på fiskebåten ser monn i en norsk sjømann. 30 pund i måneden (!) for en norsk sjømann før første verdenskrig ville vært særdeles godt betalt – det tilsvarte nemlig omtrent 550 kroner, altså nesten 20 ganger mer enn det han fikk på den norske skuta.<sup>120</sup>

Svendsen takket allikevel nei til tilbudet og således får vi dessverre ikke vite om han faktisk ville tjent såpass mye eller om at det bare var et sleipt lokketilbud, for godt til å være sant, fra en kynisk arbeidsgiver. Som vi var inne på i kapittel 3 valgte mange å avstå grunnet den medfølgende skammen som fulgte med å rømme. Teorien om at hyreforholdene var det som drev nordmenn til å rømme har vært gangbar mynt blant fagfolk siden Barmanns tid, og er på ingen måte en oppsiktsvekkende innfallsvinkel. Spørsmålet vi må stille oss er i så fall om disse forskjellene var store nok i Latin-Amerika til at det fikk norske sjøfolk til å rømme.

Rømningsvesenet i Nord-Amerika og Storbritannia var i stor grad motivert av den betraktelige hyreforskjellen mellom norske og utenlandske skip. Fischer og Nordvik

---

<sup>119</sup> Svendsen, 1952, s. 22.

<sup>120</sup> Hofstad, 2019, *britisk pund*.

argumenterer for dette motivet ut fra statistikker som viser at nordmenn gjerne rømte i havner hvor hyrenivået lå høyere enn ellers i verden.<sup>121</sup> Ifølge Tønnessen kunne en nordmann tjene over dobbelt så mye på amerikanske skip og av de fem største handelsflåtene, hadde Norge det laveste hyrenivået.<sup>122</sup> Motivet blir ifølge ham veldig lett å lese. De norske hyrekontraktene hadde i tillegg enkelte klausuler som i større grad kunne tvinge sjøfolk i land. For skip i internasjonal trafikk fantes det for eksempel en regel om at sjømannen var bundet til skipet inntil det vendte tilbake til Norge. På ganske mange skip var det ikke uvanlig at det gikk både to og fire år før man så norsk land igjen.<sup>123</sup> Ble for eksempel en norsk jungmann fristet til å tjene mer penger fantes det i bunn og grunn bare én utvei, med mindre han var tålmodig.

Senere har denne teorien blitt utfordret. Nye undersøkelser har vist at hyreforskjellene langt på vei var så dramatiske som tidligere forskere har påstått. Fischer og Nordvik har kritisert måten tidligere forskere har anvendt kildene på og at det i enkelte tilfeller mangler belegg for å hevde noe som helst. Funnene er ikke oppsiktsvekkende: norske skip hadde fortsatt vesentlig lavere hyrer enn for eksempel amerikanske, men forskjellen var mindre enn tidligere antatt. Allerede i 1860-årene tjente eksempelvis norske sjøfolk rundt 82 prosent av gjennomsnittet i den britiske flåten. Gapet minsket med tiden og i 1890-årene var det knapt forskjell.<sup>124</sup> Et siste viktig poeng Fischer og Nordvik skyter inn i diskusjonen er at mannskap som forhyres i utlandet tjener bedre enn mannskap som mønstrer på i Norge.<sup>125</sup> Norske redere var også tvunget til å oppjustere hyrene når de skulle hyre mannskap i utenlandske havner.<sup>126</sup>

Fra 1880-årene var norske skip tidvis kun overgått av engelske når det kom til antall skip innom en del havner i Latin-Amerika. Når de kom til seilskutefarten ble Norge etter hvert den største aktøren i disse havnene ettersom amerikanerne, britene og tyskerne gikk over til damp mye tidligere enn norske redere. Av rømningen i Argentina og Brasil står seilskipene for over 90 prosent av rømningene, om en tar utgangspunkt i tallene konsulatene har innrapportert. I denne konteksten gir rømningsmønsteret mening. På et dampskip kunne en matros tjene

---

<sup>121</sup> Fischer og Nordvik, 1984, s. 153.

<sup>122</sup> Tønnessen, 1951, s. 155.

<sup>123</sup> Fjellvik, *Den siste norske sjømann?*, 2013.

<sup>124</sup> Sætereie, 2014, s. 34.

<sup>125</sup> *ibid.*

<sup>126</sup> Dyvik, 2011, s. 21.

nesten dobbelt så mye som på ei seilskute, ergo hadde vedkommende et større insentiv for å fullføre kontrakten.

Til forskjell fra de engelske og amerikanske havnene, representerer Latin-Amerika et ganske eget kapittel i denne gamle forklaringen. Mens amerikanske og engelske redere kunne utkonkurrere de norske i sine egne havner var ikke dette nødvendigvis tilfelle i Sør-Amerika. I denne sammenhengen presiseres det Sør-Amerika, ettersom eksemplene utelukkende stammer herfra. Det er derimot ikke utenkelig at forholdene også ligner i det øvrige Latin-Amerika.

I 1911 rapporterer konsulen på Cuba at en matros har 25 \$ i hyre, men trolig er dette på dampskip.<sup>127</sup> Om ikke så tyder det på at hyrenivået i Sør-Amerika er langt lavere enn bare i Mellom-Amerika. Enkelte historikere har nemlig pekt på at hyrenivået var svært lavt i havnene lengre sør, noe som ifølge Tønnessen skyldes at «det var rikelig tilgang på degos som gikk for nær sagt hva som helst».<sup>128</sup> Enhver sjømann som rømte ville mest sannsynlig tape på det rent økonomisk. I tilfellet Buenos Aires ville han i tillegg ha vært skyldig to måneders hyre til sin nye arbeidsgiver dersom han rømte.

**Hyrekontrakt.**

Skipsfører *J. E. Larsen* Fører af *S. Siam* hjemmehørende i *Spanien* har forhyret *José Saborido* født den *20. aargl.* i *Spanien* for at følge Fartøiet fra *Havana* til *Mahale* og videre\*) (for at følge Fartøiet i et Tidsrum af *.....* Maaneder) (for at følge Fartøiet fra *.....* og tilbage til *Havana* ) paa følgende Betingelser:

- 1) at han skal forrette Tjeneste ombord i Fartøiet i Egenskab af *Jyrtaler* med de Forpligtelser og Rettigheder, som ere bestemte i Lov om Sjøfarten af 20de Juli 1893;
- 2) at han skal tiltræde Tjenesten ombord den *24. 5. 11.* Kl. *.....*;
- 3) at Hyren erlægges med *30.-* om Maaneden, regnet fra den Dag, Tjenesten tiltrædes (at Hyren erlægges med *.....* for den hele Reise, der forudsættes at ville medtage en Tid af *.....*). Akkorderet Træk *.....*; Forskud *.....*;
- 4) At Afmønstringen skal ske senest den anden Hverdag, efter at Tjenesten ombord i

Figur 2: Spanjolen José Saborido kunne vente seg 30 dollar i måneden. Hyrene på dampskipene var gjerne være dobbelt så høye som på seilskutene.<sup>129</sup> Foto: Snorre J. Marken.

<sup>127</sup> Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1912.

<sup>128</sup> Tønnessen, 1951, s. 158.

<sup>129</sup> En hyrekontrakt fra 1911. Vedlegg til et register over syke eller rømte sjømenn i Havanna, 1912. Riksarkivet.

En må huske på at nordmenn nøy et godt rykte blant utenlandske sjøfolk og var derfor svært ettertraktede. Tidlig på 1900-tallet var det ofte mangel på kompetent arbeidskraft i en del latinamerikanske havner: «Tilgangen paa førsteklases sjøfolk i Rio de Janeiro er liten. Og de sjøfolk, som kom flier med yore skibe hit fra Golfen, er gjenneingaaende av en daarlig art -- med hæderlige undtagelser, naturligvis».<sup>130</sup> Hyrenivået synes ikke å bli nevneverdig påvirket av dette. En matros som mønstret på i Rio rett før første verdenskrig ville tjent 3,5 pund, eller cirka 64 kroner i måneden. Nivået var helt jevnt med hva han ville fått på en norsk skute fra Swansea samme år. Slik kan vi etterprøve Tønnessens påstand om de lave hyrene i Sør-Amerika. Av dette enkeltksemplet fremgår det jo tydelig at det ikke nødvendigvis var tilfelle at hyrenivået var så mye lavere i Sør-Amerika. Faktisk var hyrenivået jevnt over høyere enn det norske lønnsnivået i Sør-Amerika. Dyvik stiller det kritiske spørsmålet: hvorfor var det da så få som rømte her?<sup>131</sup>

## 2. Harde arbeidsforhold på norske skip

Norske redere var sent ute med å modernisere flåten. Mens USA, Storbritannia og Tyskland hadde satset tungt på damp, tviholdt Norge fortsatt på de gamle seilskutene sine. Før eller siden måtte dette få følger og i 1909 oppsto en aldri så liten krise i det norske fraktmarkedet i Latin-Amerika. Skipstrafikken var i en bølgedal, men problemet var lett å identifisere. Stadig flere dampskip la beslag på kontraktene og en del seilskuter slet med å få oppdrag. Rett som det var måtte de fleste skutene som seilte innom Buenos Aires gjøre vendereis og gå i ballast til andre havner dette året.<sup>132</sup>

Tidligere forskning har pekt på at den norske handelsflåtens sterke vekst ble muliggjort av det lave kostnadsnivået.<sup>133</sup> Billig arbeidskraft og gjerrige redere sørget for jevn fremdrift i flåtens vekst. Mens britene faset ut skutene sine etter 15 til 20 år i tjeneste, valgte enkelte norske redere å benytte seg av skuter som kunne være opptil 100 år gamle.<sup>134</sup> Rederne her til lands var sparsomme. Da engelskmennene stadig gikk mer og mer over til damp valgte man heller å kjøpe gamle og utfasede seilskuter fra konkurrentene istedenfor å modernisere.<sup>135</sup> Standarden

---

<sup>130</sup> *Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1914*, s. 133.

<sup>131</sup> Dyvik, 2011, s. 22.

<sup>132</sup> *Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1909*, s. 22.

<sup>133</sup> Dyvik, 2011, s. 18.

<sup>134</sup> Fjellvik, *Den siste norske sjømann?*, 2013.

<sup>135</sup> Petersen, 1955, s. 44.

ble deretter og i de verste tilfellene måtte det slås kjetting rundt skroget.<sup>136</sup> Et økenavn som ble hengende ved norske seilskuter i denne perioden var uttrykket «flytende likkister». Det ble sagt at «skutene seilte ikke, de drev». «Skipskatastrofene var mange og norske sjøfolk og skuter var godt overrepresentert i statistikkene».<sup>137</sup>

Lik andre etter ham har også Tønnessen tilskrevet arbeidsforholdene på de norske skipene et ansvar i rømningsspørsmålet. Den vanlige oppfatningen var at skipet, kostholdet og ruffen var dårlig og disiplinen om bord overdrevent streng.<sup>138</sup> Frem til århundreskiftet var handelsflåten preget av en «lav sosial standard», som sto i et tydelig økende misforhold ettersom forholdene stadig ble bedre i andre lands flåter.<sup>139</sup> Om bord hersket det disiplin og en altomfattende rangordning styrte mannskapets liv. Mye var avhengig av skipperen. Enkelte skipperer var rettferdige, ja nærmest oppdragende overfor mennene sine. Andre var despoter som gjerne motiverte sine menn ved utstrakt bruk av skjellsord, vold og straff. Rangordningen ble fulgt slavisk på skipene deres og det skulle være forskjell mellom de ulike stillingene om bord. En episode som illustrerer dette godt er hentet fra barken *Don Quixote*. Etter å ha fått kavringer til frokost må mannskapet lempe kull på skjærtorsdag. Misnøyen brer seg og etter hvert marsjerer seks karer inn i kahytten:

Matros: Det maatte naa vel kunne gaa an aa la os faa lidt mjukt brød, naar vi skal arbe paa en heljedag, og ikke bare denna fordømte knallen.

Skipper: Ja, det kan saa være det, men det er naa ikke meninga, at vi skal eta op skuta heller, da ser Di, men det er det samme, ta brødet Dere gutter, størmand og jeg kan eta beskøiter vi. (Skyver brødfatet bortover mot os).

Matros: Aa nei far, vi skal ikke ta fra dig, ta brødet og kjør opi ræva paa dig du.<sup>140</sup>

Ifølge Barmann var ikke forholdene så katastrofale. Han mente at kosten ikke var så dårlig og at det nesten ikke fantes noen som blei mishandla.<sup>141</sup> På slutten av 1890-årene sank rømningen på norske skip i Brasil betraktelig. Konsulen mente dette i stor grad måtte tilskrives kapteiner og styrmenn. For tiden skulle det virke som at mannskapenes behov ble

---

<sup>136</sup> Zachariassen, 1950, s. 66.

<sup>137</sup> Fjellvik, *Den siste norske sjømann?*, 2013.

<sup>138</sup> Sætereie, 2014, s. 31.

<sup>139</sup> Zachariassen, 1950, s. 92.

<sup>140</sup> Gøthesen, 1982, s. 72 – 73.

<sup>141</sup> Nedrebø, 1989, *En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet*.

tatt mer på alvor og at man etterstrebet å holde en vennlig tone på norske fartøyer. Om dette er noe sjømannskirken lyktes i å forkynne blir spekulasjon, men konsulen fremhever også sjømannsprestenes tilstedeværelse som en medvirkende faktor til at rømningene har minsket i antall. På toppen av det hele hadde man begynt å ta kostholdet om bord mer på alvor.<sup>142</sup> Dette skulle dog ikke vare evig, og knapt et tiår seinere kunne konsulen rapportere følgende tilbake til gamlelandet: «Mandskapsforholdene i Rio de Janeiro er særdeles vanskelige og jeg kan gjerne sige bekymringsfulde».<sup>143</sup> Dessverre mangler oversikten over rømningstilfeller i Rio disse årene, så hvilken effekt dette har hatt på sjømennene kan vi inntil videre ikke etterprøve, men siden 1890-årene hadde tallene over rømte i Rio forholdt seg veldig lave i forhold til for eksempel Buenos Aires.

Flåten i Latin-Amerika var lenge dominert av seilskutene, selv om Norge alt var i gang med å gå over til damp, men i 1914 var seilskutetiden i ferd med å ta slutt. For første gang utgjorde dampskipene flertallet blant skipene som ankom Buenos Aires.<sup>144</sup> Rømningen sank også betraktelig i årene som fulgte, men dette skal man være forsiktig med å tilskrive overgangen til damp. I tillegg til mer moderne båter, pågikk det også en verdenskrig, i tillegg til at runnervesenet lå brakk og gikk mot sin slutt.



Figur 3: Fra Boca i 1900. Det norske flagget var et svært kjent syn i den vidstrakte «masteskogen»<sup>145</sup>.

<sup>142</sup> Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1900, s. 78 – 79.

<sup>143</sup> ibid, 1913, s. 185.

<sup>144</sup> ibid, 1915, s.109.

<sup>145</sup> Archivo General de la Nación Argentina.

### 3. Boardingmasterne og «runnerplagen»

En av de største utfordringene rederne sto overfor i fremmede havner var de beryktede boardingmasterne, som i enkelte havner nærmest opererte som rene mafiabosser. Kort forklart var det slik at de fleste havnebyer fantes det vertshus, eller såkalte kneiper, hvor sjømennene kunne leie seg rom for natten på et vedsideliggende pensjonat – ofte tilknyttet kneipa. Ut fra disse etablissementene opererte boardingmasterne, under dekke av å være noe så enkelt som en innehaver eller bestyrer, men som regel hyrebas. Virksomheten deres var velkjent og det var sjeldent vanskelig for en skipper i mannskapsnød å få tak i dem.

I all hovedsak dreide det seg om å skaffe mannskap til skutene som trengte det. Det var boardingmasterens primæroppgave. Og han skydde nærmest ingen midler for å få tak i sjømenn. Til denne oppgaven hadde han som regel noen lakeier som ble kalt «runners». Disse «vervingsagentene» jobbet på akkord og hadde dermed et godt insentiv for å få tak i sjømenn – koste hva det koste vil.<sup>146</sup> Denne geskjeften var nokså nådeløs og lederne bak var ganske utspekulerte. For eksempel kunne en boardingmaster gjerne hyre nordmenn dersom han trengte å sende runnere ut på norske skuter. Et eksempel er Tommy Moore som hadde en slags underoffiser fra Drammen som het Thomsen<sup>147</sup> Disse snek seg så om bord hvor de prøvde å komme i snakk med særlig unge sjømenn som de kunne love mye bedre kontrakter på andre skip. Denne metoden var nokså utbredt og udramatisk. Sjømennene lot seg frivillig verve og ble hentet av runnerne i småbåter om natten. Deretter var det opp til boardingmasteren å finne dem nye kontrakter, men ofte skulle det vise seg at de endte opp med å bli lurt trill rundt. Andre ganger gikk det mer dramatisk for seg. Førstestyrmann Stephen Stephensen fra Stavanger forteller om en norsk runner han måtte hamle opp med på skuta «Aladdin» i 1878:

Plutselig kom Peder Gjesdahl springende op paa halvdækket, og idet han kom imot mig rettet han en revolver mot brystet mit, idet han skrek: «Vil du levere tøiet, din S... Jeg havde intet vaaben hos mig, men grep jernet over halvdæksluken, og svinget det med fuld kraft mot runnerens hode.<sup>148</sup>

---

<sup>146</sup> Stephensen, 1934, s. 19.

<sup>147</sup> Molaug, 1977, s. 35.

<sup>148</sup> Stephensen, 1934, s. 21.



## Boardingmasteren Tommy Moore

En av de største drivkreftene bak Buenos Aires dårlige rykte blant sjømenn var «boardingmasterne og den beryktede shanghaiingen [...] De mest kjente boardingmasterne var «Big Fred», og Tommy Moor [...].<sup>149</sup> Sistnevnte, Tommy Moore, var i sin tid verdenskjent blant sjømenn. Samtlige sjømenn som besøkte Buenos Aires tidlig på 1900-tallet kjente til Tommy Moore og hans beryktede boardinghouse. Visstnok var han av islandsk herkomst, men hans virkelige navn forblir ukjent.<sup>150</sup> I all hovedsak drev Tommy Moore på samme måte som andre såkalte boardingmastere, eller hyrebaser, men i forhold til andre boardingmastere i denne oppgaven fremstår han nok ganske så nådeløs. Ett av hans viktigste verktøy i rekrutteringen av sjømenn var kneipene, noe det ikke manglet på i Boca. Sven Sterning beskrev havnekvarteret som en «kneipeby» og nevnte flere kneiper med norskklingende navn.<sup>151</sup>

For med tiden skulle havna bli nokså preget av den skandinaviske tilstedeværelsen. Simon Svendsen mønstret på som lettmatros om bord på den berømte *Charles Racine* av Stavanger, 20 år gammel i 1903. I sine memoarer gir han en interessant beskrivelse av Boca:

I dokkestrøket i Boca ved Buenos Aires lå det mange sjapper som hadde koselige og hjemlige navn, noe som sikkert lokket mere enn én sjømann i fellen [...] Rundt hjørnet hadde vi «Tre Kroner», «Svenska mamma», «Lille Danmark» og «Håkon VII». Det lød jo tillitvekkende.<sup>152</sup>

Dette var svært populære forsamlingssteder for sjøfolkene og ut fra Svendsens beskrivelse kan vi også konkludere med at de bærer med seg en del likhetstrekk med dagens utesteder hvor nordmenn ofte ferdes på sørlige breddegrader. Ifølge Svendsen var det musikk og dans og den kvinnelige bevertningen var selvfølgelig iøynefallende vakker – og «snakket vanligvis et eller annet skandinavisk språk og det gjorde det enda mere hyggelig».<sup>153</sup> Men disse kneipene hadde også en bakside. Sven Sterning, skipper fra Sandefjord, beskriver i et intervju med presseattaché Leif Borthen hvordan intetanende sjømenn ble regelrett shanghaiet:

---

<sup>149</sup> *Den norske Sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948*, s. 28.

<sup>150</sup> Gøthesen, 1982, s. 111.

<sup>151</sup> *Den norske Sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948*, s. 28.

<sup>152</sup> Svendsen, 1952, s. 38.

<sup>153</sup> Svendsen, 1952, s. 38.

De gjorde det gjerne paa den maaten at de lot gutta bo hos seg naar de hadde mönstret av. Naar de hadde spent pengene sine, fikk de kreditt. Naar dette hadde gaat paa en passende tid, var de modne for aa tas. Det ble gjerne stelt til et lag og gutta drukket full og «dopet». Saa ble de lempet om bord i en av de mange motorbaatene som alltid var for haanden og sendt om bord i en skute som laa klar til avgang paa reden og som trengte mannskap. Boardingmasteren fikk de saakalte blodpengene, som rundelig dekket det sjömannen skylte – det belöp seg gjerne til to maaneders hyre – og sjömannen selv vaaknet opp langt til havs med hodet dundrende av fyll og bedövelsesmidler. Attpaa fikk han den hyggelige beskjeden av skipperen at han skylte to maaneders hyre.<sup>154</sup>

Sternings eksempel er et klassisk eksempel på shanghaiing. Å kidnappe sjömenn var vanlig kost for en boardingmaster som Tommy Moore. Enkelte samtidsvitner går faktisk så langt som at de tillegger han kvaliteter som gjør at han nærmest fremstilles som en slags slavehandler:

Kom så disse ulykkelige til Tommy Moore, fikk de nok ikke den beste forpleining. Han hadde liksom sikret seg dem og de ble nærmest betraktet som om de var fanger hos ham [...] Han betraktet disse sjöfolkene som en handelsvare.<sup>155</sup>

Etter at de hadde lovet seg til boardingmasteren var de i realiteten helt avhengig av ham.<sup>156</sup> Denne maktposisjonen ga typer som Tommy Moore fritt spillerom. Om sjömennene var uenige ble de «snakka» til fornuft av de hardhendte runnerne.

Et siste eksempel jeg vil vise til er hvor langt en boardingmaster som Tommy Moore var villig til å gå. Iblant fikk runnerne hard medfart ute på skutene, og det kunne bli vanskelig å rekruttere sjöfolk der hvis en styrmann skjönte at noe var i gjære. Men folk som stakk kjepper i hjulet for Tommy Moore kunne risikere å rett og slett bli tatt av dage. En noe kreativ måte for å få bukt med lite samarbeidsvillige styrmenn gikk slik: når forseilskjøtene skulle hales, sakkett sjömennene litt av, slik at styrmannen måtte stille seg fremst i rekka og hjelpe til. Deretter slapp de andre bak ham taket, slik at skjøtet for opp igjen. Styrmannen, som da var den eneste som holdt fast i skjøtet, ble da slynget på hav.<sup>157</sup>

---

<sup>154</sup> *Den norske Sjömannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948*, s. 38.

<sup>155</sup> Svendsen, s. 35.

<sup>156</sup> Tønnessen, 1951, s. 153.

<sup>157</sup> *ibid*, s. 37.

Med disse eksemplene ønsker jeg å illustrere hvor ambisiøse, og ikke minst, skruppelløse boardingmasterne kunne være. De var ærgjerrige, og typer som Tommy Moore var høyt respektert, ja nærmest fryktet i Buenos Aires. Virksomheten hans berørte mange områder og det er liten tvil om at mange sjømenn ble omplassert gjennom det harde «bemanningsbyrået» hans. I Buenos Aires var ikke Tommy Moore alene, tvert imot. Snarere var det et slags samvirke mellom flere boardingmastere. Rundt første verdenskrig fantes det en «klikk» med seks ulike boardingmastere som hver og én sørget for å mønstre både rømte sjømenn og andre omstreifere. I en havn som denne hadde de mye makt. Ifølge sjømannen John Hardy fra Ohio var det dette samvirket som i realiteten kontrollerte alt av shipping i Buenos Aires.<sup>158</sup> Ingen sjømann kunne mønstre på et skip uten at Tommy Moore, Big Fred, Danskepiten eller en av de andre hyrebasene hadde godkjent det.<sup>159</sup> Slik hadde det pågått i lang tid og Tommy Moores virksomhet var i bunn og grunn en familiebedrift. Ifølge en annen sjømann, Thomas O' Keefe, fantes det tidligere også en eldre Tommy Moore, som var far til den Tommy Moore som opererte rundt første verdenskrig.<sup>160</sup> Ludvig Larsen fra Porsgrunn er en annen som husker Moore-dynastiet i Buenos Aires. Ifølge Larsen var Tommy Moore senior rundt 90 år gammel da han møtte han tidlig på 1900-tallet, noe som kan hinte om at Tommy Moore den yngre neppe var særlig ung han heller. Ikke nok med at far og sønn hver dreiv egne kneiper, Tommy den yngre hadde også en bror Willy som også dreiv et eget boardinghouse.<sup>161</sup>

Videre forteller andre sjømenn at kapteinene lot Tommy Moore organisere alt. Dette var standard praksis og flere av sjømennene forteller at de alltid måtte innom boardingmasteren for å skaffe seg jobb når de kom til Buenos Aires – det spilte ingen rolle om kontrakten hadde gått ut eller om de hadde rømt. Mange kapteiner ville helst at rekrutteringen gikk gjennom en boardingmaster. Kapteinene var på sin side også medsammensvorne, og var slettes ikke fremmed for å hyre sjømenn med kontrakter signert med falsk signatur. Snarere tvert imot oppfordret de til dette. En sjømann som ville ta seg hyre på en båt måtte ifølge noen kapteiner gjøre dette gjennom Tommy Moore.<sup>162</sup> Spørsmålet som fort dukker opp er:

---

<sup>158</sup> *John Hardy vs Shepard & Morse Lumber Co.*, 1917, s. 14.

<sup>159</sup> *Den norske Sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948*, s. 24.

<sup>160</sup> *ibid*, s. 31.

<sup>161</sup> Molaug, 1977, s. 35.

<sup>162</sup> *ibid*, s. 19 - 21.

Ville kapteinene lette arbeidsbyrden ved at Tommy Moore organiserte arbeidskontraktene for dem? Eller var de redde for å trække han på tærne ved å ordne opp selv?

Ikke godt å vite, men det ene utelukker ikke nødvendigvis det andre. Det vi med sikkerhet kan slå fast er at boardingmasterne i stor grad styrte havna og på denne måten må være ansvarlige for en god del rømninger. Sjømennene var selve levebrødet deres og som vi har sett var det lite som sto i veien for denne geskjeften. Hva med det argentinske politiet? De hadde boardingmasterne naturligvis sørget for at skulle holde seg unna.<sup>163</sup> Tidligere politimestre som hadde prøvd å rydde opp i Bocas underverden hadde til og med måttet bøte med sitt eget liv.<sup>164</sup> Med hensynsløse opportuniste som dette, i en havn hvor det hersket lite lov og orden, kunne naive skandinaver fort ende opp på et annet skip enn de kom med. Og for de som ville rømme var det en havn full av muligheter. Sannsynligvis utgjorde runnervesenet en vesentlig faktor bak rømningen i Buenos Aires.

Men hvordan gikk det med Tommy Moore? For boardingmasterne ellers ble det mye vanskeligere fra 1915. En ny sjømannslov fra USA gjorde det nå forbudt for boardingmasterne å ta forskuddet på hyren for sjømennene de brakte om bord.<sup>165</sup> Med dette forsvant hele det økonomiske grunnlaget for å drifte runnervesenet. Med overgangen til damp sank behovet for dyktige sjømenn og dermed behovet for arbeidskraft. Nevnte sjømannslov i 1915 gjorde i praksis hele ordninga totalforbudt i USA og etter hvert også i andre land.

For Tommy Moores del skulle fortiden innhente han. En noe forsmådd finlender med penger tok boardingmasteren med seg ut på byen og «spilte godvenner» med ham. Til slutt ble han lurt med inn i en sidegate. Der trakk sjømannen en revolver og slik endte «sjøfolkenes fiende nr. 1» sine dager.<sup>166</sup> Han skulle dog ikke bli glemt. Nobelprisvinneren i litteratur, Eugene O'Neill, foreviget ham i stykket sitt «Den lange reisen hjem», som seinere ble filmatisert med selveste John Wayne i hovedrollen. I stykket mimrer to kamerater om den gangen de seilte innom Buenos Aires og ble shanghaiet av Tommy Moore.

---

<sup>163</sup> Svendsen, 1952, s. 36.

<sup>164</sup> *Den norske sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948*, s. 12.

<sup>165</sup> Tønnessen, 1951, s. 156.

<sup>166</sup> Svendsen, 1952, s. 38.

## 4. «Lasaronproblemet» og sjømenn på bommen

Langt ifra alle som gikk i land kom seg ut igjen. For mange ble landtilværelsen preget av drukkenskap og noen endte opp med livet «på bommen». Når fritidsaktiviteten som regel besto i å besøke de utallige kneipene var veien kort til overkonsum og regelrett alkoholmisbruk. Unge sjømenn hadde ry på seg for å være nokså impulsive og drikkfeldige.<sup>167</sup> Sjømannsprestene på sin side gjengir jo et bilde av Buenos Aires som en havn full av fristelser for unge sjømenn, men med alle fristelsene fulgte også et gateliv preget av voldsom kriminalitet og kummerlige forhold. En svenske beskriver de åtte månedene på bommen i Buenos Aires som «skitt».<sup>168</sup>

Nå var det neppe mange som lot seg motivere av et liv på bommen når de rømte, men for noen ble dette en hard realitet de måtte innfinne seg med. Var man riktig uheldig ble man rett og slett akterutseilt ettersom man ikke var i stand til å møte til skipets avgang. Deretter ble man registrert som «rømt». En sjømann kalt Tollak rømte i Buenos Aires og hadde et mål om å komme seg på et utenlandsk skip. Flere år senere fant en fra mannskapet han i Pensacola. Han hadde da levd et omflakkende liv og endt opp her, men var fortsatt på bommen.<sup>169</sup> Fløgstad tegner i *Eld og Vatn* et bilde av «sjøguttene» som det nordiske tilsvaret på den «proletære bohemen». I hans bilde er den norske sjømannen en opportunist, som mer enn gjerne trekkes mot en ukonvensjonell livsstil hvor opplevelsene veier tyngre enn alt annet.<sup>170</sup>

I romanen «Åpent hav» forteller hovedpersonen Jon Ramsøy at han støter på en landsmann på stranda i Buenos Aires. Stranda kryr av såkalte «beachcombers» - bomser.<sup>171</sup> Den norske bomsen spiller på sin nordiske herkomst for å tigge til seg noen pesos. Forarget gir han tiggeren pengene, men med en sterk bismak, samtidig som han beklager til sin amerikanske venn at så mange norske sjømenn havner på bommen. Riktignok er dette en roman, men dette er neppe hentet fra løse luften. En av grunnene til at sjømannskirken kom til Buenos Aires var nettopp fordi at det var et problem med at så mange sjømenn ikke klarte å håndtere alle

---

<sup>167</sup> Gøthesen, 1982, s. 28.

<sup>168</sup> Norborg, 1932, s. 102.

<sup>169</sup> Brochmann, 1931, s.182.

<sup>170</sup> Fløgstad, 1999, s. 135.

<sup>171</sup> Geelmuyden, 1965, s. 102 – 103.

fristelsene i byen. Det var et reelt problem at mange norske sjømenn drakk seg fra både hyre og forstand:

Selv om storparten av besetningene klarte seg gjennom skjærsilden på beundringsverdig vis, var det nok av de som gikk til bunns og ble «boms». De herjet til tider i slike flokker at de var en plage både for havnen og sjømannskirken. Ikke noe sted har jeg sett så håpløse menneskevrak som bomsen i Boca og måtte ofte si til meg selv: Kan vi i det hele tatt gjøre noe for disse menneskene? Igjen og igjen har vi forsøkt å få dem på fote, for å se dem ende ubehjelpelig i rennesteinen igjen. Er det mulig å finne noen rest av menneskelighet bak de lusete fillene?<sup>172</sup>

At norske sjøfolk lot seg henfalle til et liv på bommen er ikke nødvendigvis et problem i seg selv, men i motsetning til de andre årsaksforklaringene er handlingsmønsteret videre mye vanskeligere å forutse. For eksempel kan vi med stor sannsynlighet anta at en som ble tatt av runnerne i Montevideo, kom seg videre på et eller annet skip. Det samme med de som selv rømte av hyremessige årsaker. Problemet med bomsene er derimot at de gjerne kan foreta seg såpass vilkårlige valg. Vi kan muligens anta at de før eller seinere ble plukket opp av boardingmasterne, ettersom norske sjøfolk var ettertrakta – spesielt i perioder hvor det manglet på kompetent arbeidskraft, men ingen har ført oversikt over de norske bomsene, så det er umulig å vite hvor mange de faktisk kan utgjøre blant de rømte.

Å havne på bommen gir et utgangspunkt for nær hva som helst. Kanskje migrerte de videre til andre land? Kanskje fant de seg koner i Sør-Amerika og slo seg ned her? Kanskje tok de seg sammen og dro hjem til Norge igjen. Emigrantprotokollene dekker ikke disse nordmennene og i beste fall kan de kanskje finnes i folketellinger. Riktignok finnes det noen tall på akterutseilte sjømenn i enkelte år, men dette er svært sporadisk. Imidlertid må det understrekes at de latinamerikanske havnene ikke sto høyt i kurs hos skandinaviske sjøfolk og ifølge Sverre Norborg var de etter hvert «utryddet i Buenos Aires».<sup>173</sup> Muligens ble få nordmenn værende lenge på sørlige breddegrader hvis de skulle leve på bommen. Tross alt passet de bedre inn lengre nord, hvor kulturen lå dem nærmere og språket var forståelig. Skal vi tro kildene var forholdene slik at de ikke innbød til løsgjengeri. Norske sjømenn ble neppe værende lenge i Buenos Aires.<sup>174</sup>

---

<sup>172</sup> Henriksen, 1964, s. 23.

<sup>173</sup> Norborg, 1932, s. 95.

<sup>174</sup> *Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1896*, s. 540.

## 5. Skjult migrasjon

Misforholdet mellom antallet rømte og antallet emigrerte var tidlig oppgavens sentrale utgangspunkt og inspirasjon. Latin-Amerika ble aldri den helt store drømmedestinasjonen for nordmenn med utvandringstiltal, men mottok allikevel en betydelig mengde norske utvandrere. En av problemstillingene jeg har ønsket å undersøke og besvare så godt som mulig er hvorvidt norske sjømenn som rømte i Latin-Amerika, faktisk gjorde det for å emigrere hit.

Utgangspunktet for denne problemstillingen er teorien om at sjømenn jobbet seg over Atlanterhavet for å skaffe seg gratis reise til et nytt liv i Amerika. Dette er en teori som noen historikere har fremholdt som en god forklaring på rømningsvesenet. Andre historikere har på sin side prøvd å utfordre dette synet. Enkelte av årsaksforklaringene jeg har diskutert tidligere i denne oppgaven har vist seg å oppfylle en del kriterier som gjør at situasjonen i latinamerikanske havner skiller seg fra situasjonen og tilhørende mønstre i de langt mer omtalte nordamerikanske havnene. Uten å gjengi for mye av hypotesen min her, så tror jeg at «skjult migrasjon» også er noe situasjonsbetinget i denne verdensdelen og derfor presenterer et annet handlingsmønster enn vi kanskje forventer av rømte sjømenn fra Norge.

Johan N. Tønnessen mener at de rømte sjømennene i aller høyeste grad er den del av den norske emigrasjonen. Siden rømte sjømenn ikke har blitt registrert som migranter bruker han dette som et eksempel på hvilke utfordringer en står ovenfor hvis man skal forstå den norske utvandringen.<sup>175</sup> Tidligere refererte jeg også til Ingrid Semmingsen, som i 1950 påsto at rundt 2000 nordmenn innvandret hit.<sup>176</sup> Tallet har senere blitt utfordret, dels fordi hun ikke har oppgitt hvilke kilder det er basert på, men også dels fordi nye kilder peker på at tallet sannsynligvis er en del høyere. Emigrantprotokollene rapporterer at mellom 1885 og 1930, valgte kun 968 nordmenn å bosette seg i Latin-Amerika. Problemet er at disse protokollene ikke har registrert halvparten engang. Dette skyldes mye den norske utvandringens særegne reisemønster og lover med smutthull som har hatt en sterk innvirkning på tallene. På grunn av Norges store handelsflåte og nærhet til kyst, reiste over halvparten av alle nordmenn med de norske seilskutene, fremfor å reise med de store passasjerlinjene. Størsteparten av disse skutene var små fartøy, som vanligvis ikke gikk i passasjerfart, derfor var det lite plass, så lite som 12 passasjerer per skute. Nettopp her oppstår et stort problem: skippere som førte skip

---

<sup>175</sup> Tønnessen, 1951 s. 148.

<sup>176</sup> Semmingsen, 1950, s. 292.

med mindre enn 20 migranter var ikke pliktig til å registrere dem hos politiet før avreise.<sup>177</sup> Det er trolig snakk om enorme mørketall, gitt at bare halvparten reiste med de mer regulerte passasjerlinjene.

Nyere undersøkelser gjort på bakgrunn av statistikker fra Argentina, Brasil, Chile, Cuba og Mexico har gjort at forskerne i dag kan stå inne for å gi et anslag på opptil 10.000 utvandra nordmenn.<sup>178</sup> I vårt tilfelle vil jo eksempelvis da de 1302 sjømennene som rømte i Buenos Aires fra 1875 til 1915, alene utgjøre rundt en tiendedel av det moderne anslaget forskere har fremsatt i dag. Hvis vi i tillegg innberegner at de 1302 mennene rømte før 1920, altså perioden hvor innvandringen til Latin-Amerika faktisk nådde sitt største omfang, vil jo de 1302 rømte sjømennene frem til 1915, i Buenos Aires, utgjøre en enda større andel.

Rømningsvesenet foregikk parallelt med de store utvandringsbølgene. Store deler av årene fra 1870 til 1920 befant det seg til enhver tid flere titusen nordmenn på havet. De fleste av dem i tjeneste hos norske redere, men en betydelig mengde tjenestegjorde også på utenlandske skip. Jo lengre de var på havet, og kanskje spesielt også på utenlandske skip, jo mer tilbøyelig var de til å rømme i land.<sup>179</sup> Stillingen som sjømann satte dem også i en posisjon som gjorde utvandring særdeles godt tilrettelagt, ettersom de 1) allerede hadde sikret seg transport til et annet land og 2) ikke måtte ta særlig hensyn til penger ettersom de i motsetning til vanlige migranter, faktisk tjente penger på turen. Rent praktisk var det eneste hinderet at de kunne risikere straff om de mot formodning skulle bli arrestert etter å ha rømt. I virkeligheten ble svært få sjømenn innhentet etter å ha rømt.<sup>180</sup> Svært mye var avhengig av kapteinen. På samme måte som at han var ansvarlig for å rapportere dem til konsulatet, var han også ansvarlig for å anmelde dem til politiet. I havner som Buenos Aires var dette nærmest nytteløst ettersom politiet mottok bestiktelser fra boardingmasterne og for mange kapteiner var det i realiteten enklere å bare hyre nye sjømenn fremfor å bruke tid på å lete opp rømlinger i fremmede havner.<sup>181</sup> Derfor var det egentlig lite som kunne hindre norske sjømenn i å migrere på denne måten, sett bort fra det rent praktiske rundt selve rømningen.

---

<sup>177</sup> Sæther, 2017, s. 43

<sup>178</sup> Sæther og Østrem, 2011, s. 131.

<sup>179</sup> Dyvik, 2011, s. 4.

<sup>180</sup> *ibid*, s. 16.

<sup>181</sup> Svendsen, 1952, s. 34 - 36.



Rømningsvesenet som et globalt fenomen legger noen premisser for hvor holdbar denne teorien er. Om man ser alle rømningene under ett vil mønstrene som driver rømningsvesenet i Nord-Amerika og Storbritannia dominere fenomenet generelt siden de står for nærmere 90 prosent av alle rømningstilfellene. Tar vi utgangspunkt i tallene til Tønnessen står Latin-Amerika for skarve 5 prosent. Men Latin-Amerika på sin side representerer også et ganske annerledes anløpssted, og på samme måte som at historikerne ikke regner med at den skjulte migrasjonen gikk til Storbritannia må vi også se på enkelte forhold som skiller Latin-Amerika fra USA, og i noen grad Canada. Litteraturen som omhandler skjult migrasjon blant de rømte, diskuterer dette nærmest utelukkende med henblikk på USA. At skjult migrasjon er en rømningfaktor i amerikanske havner garanterer på ingen måte at den gjelder i Argentina.

## Norsk innvandring til Latin-Amerika

USAs strenge innvandringspolitikk i 1920-årene gjorde utslag på innvandringen til Argentina.<sup>182</sup> Sannsynligvis gjorde dette at utvandringen økte til andre land. Frem til 1914 bodde det ifølge argentinske myndigheter bare noen hundretalls nordmenn i Argentina. Opprettelsen av den norske Syd-Amerika Linje skapte en fast direkterute mellom Norge og Latin-Amerika. I forbindelse med direkterutene oppsto det også en mulighet for norske emigranter å jobbe seg over havet – på lovlig vis.<sup>183</sup> Billetten til Sør-Amerika var stort sett dyrere enn til Nord-Amerika, så dette var naturligvis et tilbud mange emigranter utnyttet. De fleste som utvandret i denne perioden var unge, enslige menn som ifølge emigrantprotokollene oppga at *bedre fortjeneste* var årsaken til at de utvandret.<sup>184</sup> For deres del ville det vært optimalt å rømme slik man har forestilt seg, men vi må huske på at ganske få skip seilte direkte fra Norge. Ergo ville en slik strategi har forutsatt at man måtte rømme flere ganger for å komme seg på et skip med kurs for Latin-Amerika. Spørsmålet som fort må stilles da er jo om Latin-Amerika faktisk fristet mer enn for eksempel USA.

En generell oppfatning har vært at nordmenn stort sett ikke har ønsket bli værende i Latin-Amerika. Det mest åpenbare er kanskje klimaet. I følge Semmingsen hadde nordmenn lettere for å finne seg til rette med klimaet i Nord-Amerika, enn i Sentral-Amerika eller Brasil.<sup>185</sup>

---

<sup>182</sup> Pedersen, 2010, s. 36.

<sup>183</sup> *ibid.*

<sup>184</sup> *ibid.*, s. 56.

<sup>185</sup> Semmingsen, 1950, s. 17.

Tidligere presseattasjé i Rio de Janeiro også at lønnsnivået er for lavt og at «forholdende ikke er fristende for nordiske arbeidere».<sup>186</sup> En annen ting er samfunnet i seg selv. I Statene fantes det allerede mange nordmenn og norske samfunn, og mens USA og Canada tilhørte en nærmere kulturkrets var de tidligere koloniene i Latin-Amerika mer preget av søreuropeisk kultur og den katolske kirken.<sup>187</sup> Dette skulle dog endre seg i tiden etter frigjøringskrigene og liberaliseringen av innvandringslovene. Tvert imot rettet land som Argentina seg i stadig økende grad mot land som Norge.<sup>188</sup> Myndighetene la veldig til rette for nordeuropeisk innvandring, men dette forutsatte også at man kom til Argentina som innvandrer.

Innvandringen til Argentina var forholdsvis lav og i de fleste år frem til 1920 var antallet rømte ofte mye høyere enn antallet innvandrede.<sup>189</sup> Det totale antallet nordmenn som befinner seg i Argentina er altså mest påvirket av hvor mange som rømmer dit i denne perioden. Spørsmålet vi må stille oss er hva som kvalifiserer til migrantstatus. Er bergenseren Søren Sørensen, som rømmer i Buenos Aires 1888, en migrant? I 1921 definerer Statistisk sentralbyrå en emigrant som: «norske personer bosatt i Norge, der reiser utenlands i den hensikt å forbli der, altså ikke personer, som reiser på kortere besøk, forretningsreiser, studiereiser og lign.»<sup>190</sup> Ordet hensikt er problematiserende for vårt tilfelle. Mange av rømningstilfellene gir inntrykk av å være spontane, og i noen tilfeller heller ikke helt frivillige. Det betyr ikke dermed at de ikke kommer til å oppholde seg der i lengre tid, men det utelukker dem som migranter ettersom de blir værende over lengre tid uten at dette er hensikten.

Nyere artikler og bøker som behandler norske migranter i Latin-Amerika tenderer mot å anvende en nokså vid definisjon på en emigrant.<sup>191</sup> I denne oppgaven vil jeg i stor grad anvende en lignende definisjon, men jeg vil ikke gå så langt som å definere enhver sjømann som rømte for emigrant. Kort forklart er det uvisst hvor lenge sjømennene oppholder seg i havnene etter at de har rømt. I tillegg vender en god del av dem tilbake til skutene etter kort

---

<sup>186</sup> Just, 1950, s. 6.

<sup>187</sup> *ibid*, s. 20.

<sup>188</sup> Pedersen, 2010, s. 21.

<sup>189</sup> *ibid*, s. 43.

<sup>190</sup> *ibid*, s. 8.

<sup>191</sup> Steinar Sæther (2017, s. 44) og Kristian Pedersen (2010, s. 8) åpner begge for å bruke en mer inkluderende definisjon ettersom arbeidet til nå i stor grad har dreid seg om å gjøre rede for nordmenn i denne regionen.

tid. Litt av problemet ligger også i dette arbeidsforholdet. Mange av sjømennene har i virkeligheten ikke fast bosted på mange år, ettersom de bor utelukkende på skipene som sjelden vender tilbake til Norge. Hvilken status har de egentlig da? Teknisk sett har de jo bodd på kysten av Latin-Amerika og Nord-Amerika i årevis. Og hva med de som seiler under et annet flagg? På en måte har de jo ifølge enkelte definisjoner allerede emigrert før de har rømt – noe som understreker hvor vrient det er å skulle definere denne gruppen med noen av de gjeldende definisjonene.

HULA-databasen inneholder lister som bekrefter at noen sjømenn mer eller mindre oppholdt seg i Latin-Amerika over lengre tid. Argentinske myndigheter krevde at ikke-bofaste alltid bar en bekreftelse på at de var tilknyttet en arbeidsgiver, et såkalt *papeleta de conchabo*. Voksne menn uten dette på seg ville bli arrestert for omstreiferi og dømt til militærtjeneste eller straffarbeid. Dette dokumentet fikk man hos konsulen sin og frem til 1887 ble rundt 102 slike utstedt til norske sjømenn.<sup>192</sup> På en måte dette er en bekreftelse på flere norske sjømenn oppholdt seg i Latin-Amerika over en lengre periode. Derimot ville nordmenn som rømte, av forståelige grunner, kanskje holde seg unna konsulatet. Hva så med de som forlot skipene sine og havna på bommen? Hvordan fikk de seg papirer? Kan det tenkes at noen nordmenn faktisk ble arrestert i Buenos Aires og «tvangsmigrert»? Ville konsulatet ha blitt kontaktet i denne sammenheng? Spørsmålet kan kanskje virke litt søkt, men foreløpig vil ingen kilder heller avkrefte at noe slikt kunne ha forekommet.

Sætereie peker i sin masteroppgave på at rømningsfrekvensen stiger i takt med emigrasjonsbølgen.<sup>193</sup> Selv om at rømningsfrekvensen øker i takt med den andre store emigrasjonsbølgen fra 1880-årene, må vi også se det i sammenheng med at skipstrafikken i Buenos Aires øker betraktelig, samt at norske skip stadig seiler innom flere havner (blant annet rundt Kapp Horn og videre mot Australia). På en annen side kan man utfordre argumentet med å peke på at rømningsfrekvensen synker til et nullpunkt i årene den virkelige emigrasjonsbølgen fra Norge kommer til Latin-Amerika, men dette skyldes i all hovedsak andre årsaker og rømningsvesenet ellers i flåten sank også betraktelig disse årene. Dette viser igjen at rømningsvesenet i Latin-Amerika opererer med litt andre mønstre.

---

<sup>192</sup> Sæther, 2015, s. 39.

<sup>193</sup> Sætereie, 2014, s. 87.

For å forstå sammenhengen mellom innvandring og rømning mener jeg at det er hensiktsmessig å inkludere tidsperiodene som vesentlige faktorer. Rønningsvesenet i Latin-Amerika foregikk i all hovedsak fra 1870-årene til rundt 1920. Den vesentlige utvandringen fra Norge til Latin-Amerika fant på sin side sted i årene etter 1920.<sup>194</sup> Det vil si at i alle årene norske sjømenn rømte så fantes det ikke noe norsk samfunn av større omfang – sett bort fra noen mislykkede koloniforsøk. Sæther peker på at norsk utvandring til Latin-Amerika var sterkt påvirket av den transatlantiske informasjonskanalen mellom norske nettverk og Norge. Selv om det fantes god reklame for Latin-Amerika, for eksempel Jonas Crøgers beretninger fra Brasil så må en også huske på at det på den «flytende ryktebørsen» mellom kontinentene i stor grad vekslet erfaringer basert på muntlige fortellinger. Rykter om dårlige forhold i latinamerikanske havner etablerte seg tidlig og vedvarte. Sjømannskirken tegnet på sin side heller ikke noe vakkert bilde av disse stedene. Et tredje punkt er at den norske innvandringen i forkant av 1920-årene var preget av enslige menn som søkte seg til bestemte nisjeøkonomier. Om norske sjøfolk rømte for å migrere vil det være nærliggende å anta at de ville slått seg ned i havnebyene ettersom mønsteret viser at nordmenn helst slo seg opp i yrker de hadde forutsetninger for å klare seg godt i.

Latin-Amerika representerte riktignok nye muligheter og et eksotisk miljø, men også det ukjente. Av europeerne som innvandret til denne verdensdelen besto de største andelene av sør-europeere, sett bort fra en del tyskere som innvandret til sør i Brasil.<sup>195</sup> Den norske innvandringen var begrenset mens rønningsvesenet virkelig pågikk. Innvandringen i seg selv var stort sett preget av enslige, unge menn som søkte seg til nisjeyrker, noe som står i motsetning til innvandringen til Statene hvor den norske innvandringen var preget av familier som søkte seg til gårdsdrift. Mye av det som trakk nordmenn over var informasjon fra norske nettverk, men i Latin-Amerika var det få slike nettverk og det største nettverket var på side sterkt preget av det maritime miljøet. En følge av dette var at latinamerikanske havner fikk et dårlig rykte, noe som sannsynligvis påvirket migrasjonslysten hos unge sjømenn.

Til sist vil jeg ta med en konkretisering fra Yngve Nedrebø, som i lys av Barmanns manuskript, mener at det snarere var snakk om en arbeidsvandring, mer enn en utvandring.<sup>196</sup>

---

<sup>194</sup> Sæther, *Den norske utvandringen til Latin-Amerika mellom 1820 og 1940*, 2017.

<sup>195</sup> *ibid*, s. 35.

<sup>196</sup> Nedrebø, 1989, *En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet*.

Norske sjøfolk rømte fra norske skip for å jobbe videre på havet, under et annet flagg, ikke for å jobbe seg nærmere drømmen om å starte et nytt liv i Amerika. At denne arbeidsvandringen ikke førte til en økt sjanse for å bli værende kan derimot ikke utelukkes. En viktig såkalt «pull-faktor» var sosiale nettverk.<sup>197</sup> Jo lengre fartstid i internasjonal lastefart, jo mer informasjon klarte man å innhente og jo større nettverk klarte man å bygge. I det hele og det store spiller jo også små tilfeldigheter en større rolle. Noen fant kjærligheten og stiftet familier. Andre innså kanskje at mulighetene var større og flere i Amerika enn de var hjemme i Norge?

## Oppsummering

I utgangspunktet rømte flere på verdensbasis fra Rio de Janeiro enn de gjorde i Buenos Aires. Nordmennene var i denne sammenhengen et betydelig «avvik». Derfor ble det ganske interessant å undersøke forholdene i Buenos Aires nærmere. I Rio sank rømningen betraktelig etter 1890-årene, noe for så vidt også skipstrafikken gjorde. Alene utgjorde rømningene i Buenos Aires over en tredjedel av alle rømningene i hele Latin-Amerika. Hvorfor var det slik?

Hyrenivået i Sør-Amerika var helt på linje med hyrenivået i Norge. Tidvis var hyrene faktisk høyere her enn i britiske havner og den norske flåten var absolutt konkurransedyktig, til tross for at dampskipene smått, men sikkert hadde begynt å gå dem i næringa. Det er viktig å presisere at ganske få egentlig rømte i Buenos Aires, selv om det er snakk om nesten 1300 sjømenn. Derfor er dette forholdet problematiserende. Det kan nesten virke som at hyreforskjellene ikke utgjorde den største faktoren bak rømningene i Latin-Amerika.

En mer avgjørende faktor finner vi i Buenos Aires undergrunn. Havnen var regelrett styrt av kriminelle organisasjoner i form av boardingmasterne. Det lokale politiet satte ikke rømte sjømenn høyt på prioriteringslistene sine.<sup>198</sup> Boardingmasterne hadde i tillegg sørget for at de holdt seg unna virksomheten deres, og i Buenos Aires kan det nesten virke som at skipperne hadde gitt opp uansett. Svært få anmeldte rømte sjømenn fra egne skip. Tvert imot finner vi eksempler på at skipperne mer enn gjerne samarbeidet med kriminelle hyrebaser som Tommy

---

<sup>197</sup> Dyvik, 2011, s. 17.

<sup>198</sup> *Uddrag af Consulatberegninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1879*, s. 269.

Moore. Ifølge sjømennene virket han å ha nærmest et maktmonopol og det var i virkeligheten han og et samvirke bestående av andre boardingmastere som kontrollerte alt av shipping i Buenos Aires. Operasjonen var velorganisert og hver boardingmaster hadde undersåtter som prioriterte spesifikke nasjonaliteter. Tommy Moore hadde for eksempel attpåtil en drammenser som utelukkende gikk etter norske sjømenn.<sup>199</sup>

I en by hvor skruppelløse hyrebaser drev hele havnen og det meste av av- og påmønstring foregikk gjennom disse kneipevertene, illustrerer det godt hvor lite makt sjømennene hadde. Det hjalp heller ikke på at sjømennene selv besøkte kneipene, hvor de ble drukket under bordet, kidnappet eller dopet ned. I grove trekk fremstår Tommy Moore som en regelrett menneskehandler. Runnerne skydde ingen midler og dro mer enn gjerne innom skipene hvor de oppførte seg både truende og i verste fall også fjernet de som eventuelt skulle motsette seg med makt. Omfanget av disse problemene tydeliggjøres jo bare av at sjømannsmisjonen så et stort behov for å opprette et misjonskontor som gjennom hele perioden også ble fungerende som et «trygt oppholdssted» i Boca.

Tar vi i betraktning det avgjørende makt- og voldsmonopolet som lå i boardingmasternes hender og måten de valgte å utnytte sjømennene på, så står vi igjen med en nokså hensynsløs, men effektiv katalysator bak dynamikken i Buenos Aires rømningsvesen. For disse var sjømennene ren valuta og med tanke på nordmennenes gode rykte som sjømenn og at det i perioder var mangel på kompetent arbeidskraft, så er ikke vanskelig å forestille seg hvorfor unge norske gutter måtte være på vakt når de skulle inn til byen ved landligge.

Om forholdene hadde lignet mer på dem i Rio de Janeiro, hvor boardingmasterne tilsynelatende ble godt hindret av et effektivt samarbeid mellom det lokale politiet og de ulike konsulatene, så kunne sannsynligvis rømningsantallet vært lavere i Buenos Aires. Spørsmålet er jo i så fall: hvor mye lavere?

---

<sup>199</sup> Molaug, 1977, s. 35.

Et argument som fort må utfordres i lys av dette funnet er i så fall argumentet om at norske sjøfolk rømte for å utvandre. For å skulle lykkes med dette er det visse betingelser som må være på plass. For det første: bare det å komme seg fra Norge bød på et logistikkproblem. Det gikk skip direkte mellom Norge og utvalgte havner i Latin-Amerika, men disse var det få av. Med mindre en sjømann fikk seg hyre på en av disse skutene, måtte han rømme i andre havner, ettersom kontrakten holdt han igjen inntil to år på skipet fra Norge. Veien videre ville vært å komme seg på et skip som skulle til Latin-Amerika. For det andre: en norsk sjømann måtte ha rømt på egenhånd, det vil si uten hjelp fra runnerne. Hadde vedkommende på noen som helst måte fått hjelp fra runnerne ville han aldri ha blitt værende i for eksempel Buenos Aires, ettersom levebrødet deres var de såkalte «blodpengene», som de fikk når sjømannen mønstret på et annet skip. Kort forklart er det noen avgjørende faser en sjømann må gjennom før muligheten for å utvandre gjennom å rømme er til stede.

På en annen side fantes det mange «synlige migranter» i Latin-Amerika. Tar vi i betraktning at flere hundre norske sjøfolk mønstret av i året, så står vi igjen med en betydelig gruppe nordmenn hvor flere muligens kan finne på å oppholde seg i havna over en lengre periode.<sup>200</sup> Per definisjon er ikke disse emigranter ifølge norsk lov, men at de utgjør en form for arbeidsinnvandring mener jeg må være lov å si. Mange av disse tok seg strøjobber i havnekvartret og levde et liv på bommen i lange perioder før de eventuelt ble fanget opp av runnere eller sjømannsprester som fikk dem på rett kjøl.

---

<sup>200</sup> Pedersen, 2010, s. 66.

## 4 Sjømennenes videre skjebner

### De femti som rømte fra Bergen i Buenos Aires

Til nå har vi sett gjennom en del forhold som alle inngår i de ulike årsaksforklaringene til rømningsvesenet i Latin-Amerika. Mye av denne teorien har vært belyst av sekundærlitteratur som i stor grad har tatt utgangspunkt i de samme primærkildene jeg selv har anvendt i min analyse. I dette kapitlet skal jeg ta for meg nok en primærkilde, rømningsprotokollene fra Buenos Aires.<sup>201</sup> Hensikten er å se på selve sjømennene som rømte og prøve å gjøre noen analyser basert på funnene her. I dette kapitlet stifter vi bekjentskap med noen få titalls rømlinger, så selvfølgelig er ikke funnene nødvendigvis representative for hele gruppen, men på en annen side kan deres historier være nokså toneangivende i et tema som er nokså overfladisk behandlet fra tidligere.

Litt om det metodiske arbeidet: Hovedkilden til denne analysen er to rømningsprotokoller fra Buenos Aires. Den første begynner i 1888 og den siste slutter offisielt i 1903, men inneholder nedtegnelser frem til 1905. Protokollene inneholder flere hundre sjømenn, alle fra norske og svenske fartøyer, og ble sannsynligvis innført som et forsøk på å føre oversikt ettersom rømningene eskalerte noe voldsomt i disse årene. 1888 er toppåret, men dessverre mangler det da fort over 100 sjømenn som rømte i de foregående årene. Listene er velorganiserte og inneholder mange verdifulle detaljer. Sett bort fra sjømansrullene, som kan være svært mangelfulle, er dette de eneste dokumentene som gjør at vi kan identifisere rømte nordmenn i Latin-Amerika.

---

<sup>201</sup> Selve tabellen finnes i vedhenget. For å gjøre det lettere å referere har jeg innordnet de ulike rømningstilfellene etter nummer fra én til femti.

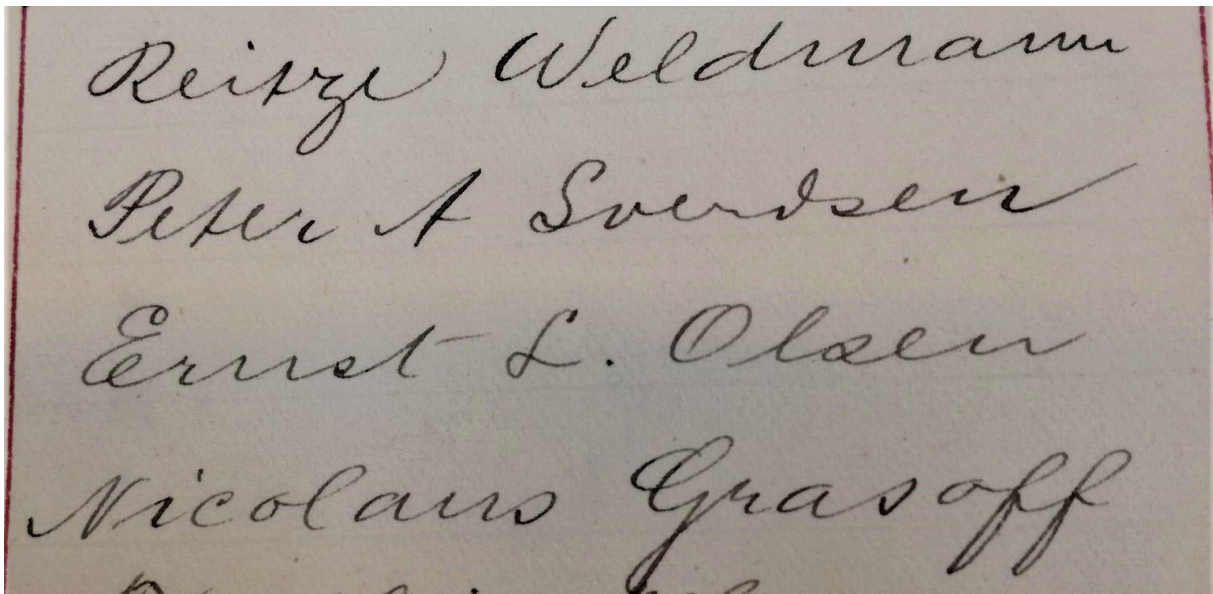


## Veien fra rømningsprotokollene og ut til andre kilder

Protokollene gir oss navn og dermed et utgangspunkt. Den naturlige veien videre herfra er å lete dem opp i de digitaliserte sjømannsrullene, men før man kan spore opp sjømenn må man ta diverse forbehold:

1) navnene er ofte feilstavet eller mangelfulle, det vil si at vedkommende gjerne er oppført med andre eller flere navn i sjømannsrullen. I dette arbeidet ble for eksempel navn som Carl Nilsen tidkrevende å lete seg frem til, ettersom at Carl Nilsen ikke er et uvanlig navn på denne tiden og fordi det er rom for diverse tolkninger av begge navn. På toppen av det hele viste det seg at Carl Nilsen også hadde flere navn.

2) bare noen få er oppført med alder, og denne stemmer ikke alltid overens med sjømannsrullen. For de uten oppført alder er sjømannsrullen ganske avgjørende for å tallfeste noen alder hos de fleste rømlingene, ettersom sjømannsrullene inneholder fødselsdato, sted og i noen tilfeller også foreldrenes navn.



Figur 4: Her ser vi bergenserer Ernst L. Olsen i rømningsprotokollen fra Buenos Aires. Han rømte fra barken "Albatros" 3. mars 1891.<sup>202</sup> Foto: Snorre J. Marken.

Jobben med sjømannsrullene viste seg å være nokså tidkrevende. Selv om de fleste rullene på Vestlandet er digitaliserte, er bare registrene søkbare. Derfor må man utgangspunkt i et

<sup>202</sup> Riksarkivet. *Register over mandskaber, rømte fra svenske og norske skibe 1888 – 1896.*

overordnet register, slik de måtte i samtiden. Her finner man et løpenummer som man må bla seg frem til i de skannede rullene. I forkant av oppgaven tok jeg utgangspunkt i Bergen som hjemmehavn. Resultatet ble at jeg fant 50 oppførte rømlinger herfra. Av disse har jeg klart å identifisere 37 i sjømannsrullene. 3 av de 50 er i tillegg registrert to ganger, ettersom de rømmer to ganger i Buenos Aires. 8 har vist seg vanskelig å spore opp hittil. Utover i prosessen ble det i tillegg klart at langt i fra alle de 50 bergenserne faktisk var bergensere. En håndfull var for eksempel egentlig innrullert i rullene fra Stavanger, mens 3 andre kom fra Florø. At de andre 8 ikke er å finne i rullene kan derfor skyldes at de er innrullert i ruller som enda ikke er digitaliserte.

Patent No., udstedt og gjældende til	Navne.	Ødinglag (Kjøbstad), Nøte No., Øpholdssted.	Født naar og hvor.	Confirmeret naar og hvor.
6411	Ernst Ludvig Nagell Olsen	Bergens 31	17/1 71	1884
8/987	Nagell Olsen	Bergen	Bergen	
13491	Ernst Ludvig Nagell Olsen	Lille Torvegade No 16		
til 1/93				

Figur 5: Her ser vi han i sjømannsrullen. Hans fulle navn er Ernst Ludvig Nagell Olsen. Fødselsdatoen avslører at han var bare 20 eller 21 år da han rømte i Buenos Aires.<sup>203</sup> Foto: Snorre J. Marken.

Datum.	Etib.	Fra.	Til.	Datum.	Hvor.
8/987	Ole Bull	Bergen	Rotterdam	8/688	Antwerpen
14/491	Laga	so	Amsterdam	21/991	Amsterdam
9/109	Heabro	Trindal	Oslo	3/392	B. Aires

Figur 6: Dette er et av få tilfeller hvor innrullingssjefen har rapportert rømningen, som man kan se nederst til venstre. Legg merke til at listen fra Buenos Aires rapporterer 91', mens innrullingssjefen har rapportert 92'.<sup>204</sup> Foto: Snorre J. Marken.

<sup>203</sup> SAB, Innrullingssjefen i Bergen, F/Fb/L0006: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 5811 - 6940, 1882-1897.

<sup>204</sup> *ibid.*

Kryssjekken mellom rømningsprotokoller og sjømannsruller har til slutt kulminert i en liten database. Neste fase innebærer derfor å lete opp navn med riktig alder i ulike kildeportaler. Disse tvinges frem av noen overveide faktorer: halvparten vender ifølge statistikken hjem igjen og de resterende kan muligens ha emigrert. Dermed valgte jeg å ta utgangspunkt i følgende databaser: Digitalarkivet, Ancestry.com, Familysearch.org og HULA-databasen. Datasettet jeg nå kunne ta utgangspunkt i inneholdt viktige detaljer som fødested, fødselsdato, navn og i noen tilfeller også foreldrenes navn. Disse ble særdeles avgjørende utover i prosessen. Neste steg innebar å lete i HULA-databasen for å se om noen av de registrerte hendelsene der kunne sammenfalle med noen av de i rømningsprotokollene. Resultatet var dessverre heller magert. Av de 42 fikk jeg bare treff på én stykk, Jens Olsen. En kjapp kryssjekk med alderen kunne raskt avkrefte at dette var den samme Jens Olsen som rømte, ettersom den Jens Olsen i Argentina var 49 år gammel, mens Jens Olsen som rømte var mellom 17 og 19 år.

I arbeidet ble Digitalarkivet og slektsforskningsnettstedet Ancestry de to viktigste bidragsyterne bak funnene. Av de 37 sjømennene jeg med sikkerhet klarte å identifisere fra protokollene, klarte jeg i neste omgang bare å spore opp 29 av disse i kildene. Alle lot seg med letthet finne i dåpsattester og lignende, noe som på sin side ga en ekstra bekreftelse på de opprinnelige funnene. I visse tilfeller tilførte disse opplysningene også nye navn og stavemåter. Men i mange tilfeller var dette også de siste sikre kildene jeg kunne knytte til de ulike personene. I tilfeller hvor personen gikk under et nokså vanlig navn ble dette spesielt vanskelig å vurdere. Derfor har jeg underveis også satt noen parametere for hvor sannsynlig at den rømte sammenfaller med vedkommende i kilden. Følgen av dette er at blant de 29, er det bare 22 jeg er sikker på. For å sammenfatte litt: av de 50 opprinnelige nedtegnelsene, står vi igjen med bare litt under halvparten, noe som fint illustrerer utfordringene i dette arbeidet. Tendensen var at jo nærmere vår tid sjømennene rømte, jo lettere ble de å finne.

Med utgangspunkt i rømningsprotokollene har vi å gjøre med ei tidsramme på 17 år. Rømningsfrekvensen varierte stort gjennom årene, men tendensen var at det jevnet seg ut og la seg noenlunde stabilt på et høyere nivå fra 1895 og utover. I 1895 rømte 16 stykker, altså litt over en tredjedel av de rømte bergenserne gjennom hele perioden. Sammenlignet med den totale rømningen er dette absolutt i tråd med statistikken. Fra toppåret i 1888 (som

sannsynligvis ikke er veldig godt dokumentert i disse protokollene) gikk rømningsfrekvensen betraktelig ned i årene frem til det tok seg opp i 1895 igjen. Ser vi på skipstrafikken til Buenos Aires de samme årene ser vi at dette ikke skyldes endringer i trafikken. Derimot skyldes nedgangen det forebyggende arbeidet som omsider begynte å gi resultater. Ifølge konsulen hadde sjømannspresten og nyetableringen av et sjømannshjem hatt en positiv effekt på sjømennene. Samtidig var hyrene lave dette året og arbeidsledigheten høy, noe som fikk sjømenn til å bli værende på skutene for å kunne komme seg raskt ut igjen.<sup>205</sup>

Blant de rømte var gjennomsnittsalderen lav, knapt 20,97 år. Den yngste som rømte var så vidt 16 år gammel, mens den eldste var 30. Samtlige sto også nederst i skipets hierarki og stillingene representert i gruppen er stillinger som var forbeholdt unge menn i seilskutetiden. Det dreier seg i all hovedsak om jungmenn, lettmatroser og matroser, men også messegutter, stuerter og fyrbøtere. Alder og stillingene som representeres her tilsier at de fleste også har kort fartstid på havet – rundt to til tre år. Blant de rømte matrosene er det ingen båtsmenn, noe som igjen kan tyde på at dette gjerne var folk som sto nederst på rangstigen.<sup>206</sup> Av de 50 rømningstilfellene fant bare ni av dem sted fra skip tilhørende Bergen, hvorav fem rømte samme dato fra det samme skipet. De resterende skipene seilte ut fra havner hovedsakelig på Sørlandet og i Rogaland. Her må det også opplyses om at nærmere to tredjedeler av de rømte også mønstret på i utlandet. Flerparten hadde allerede avmønstret eller i noen tilfeller rømt fra skipet de gikk ut fra Norge med. Et siste mønster som er litt påfallende er at flesteparten også rømmer sammen med noen andre.

En generell karakteristikk av den gjennomsnittlige sjømannen i denne gruppen vil se slik ut: ung mann, forholdsvis kort fartstid, lav stilling, har seilt ute i internasjonal skipsfart en liten stund og rømmer sammen med noen andre. Nærmest utelukkende er alle rømt fra seilskuter.

---

<sup>205</sup> *Uddrag af Consulatberegninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1891, s. 376.*

<sup>206</sup> Blant de eldste matrosene var det vanlig at styrmannen plukket ut en båtsmann, som skulle fungere som en slags bas om bord. Han fikk da ansvar for å holde oppsikt over arbeidet og tilsyn med oppbevaring av diverse.

**Tabell 4.1: Tabell over de rømte sjømennenes alder, stilling og påmønstringssted<sup>207</sup>**

Alder		Påmønstreet hvor		Stilling om bord	
Under 18	5	Norge	18	Dekkgutt/jungmann/lettmatros	27
18 – 21	20	USA	7	Matros	12
22 – 25	9	Europa	18	Messegutt/kokk/stuert	7
26 – 30	7	Buenos Aires	6	Fyrbøter/kullempere	4

Funnene er så langt lite oppsiktsvekkende og tidligere forskning peker på mye av det samme. Det er vanskelig å lese noen motivasjon ut fra detaljene alene, men noen tilfeller kan kanskje gi oss en indikasjon. I 1895 er det særlig ett tilfelle som skiller seg ut. På Haakon Adelsten av Bergen rømmer det hele ni stykker den 11. februar. Ni stykker ville i de fleste tilfeller utgjøre så mye som halvparten av mannskapet. Har vi å gjøre med et godt eksempel på en misfornøyd besetning? Det blir vanskelig å trekke en slutning ene og alene på dette grunnlaget.

## Funnet i Latin-Amerika

I likhet med tidligere forsøk på å finne rømte sjømenn i Latin-Amerika lar de sikre funnene vente på seg. Blant de 29 sikre funnene var det bare to sjømenn som kunne knyttes til Latin-Amerika etter å ha rømt. Den første, Johannes Johnsen vendte med høy sannsynlighet aldri tilbake til den norske flåten igjen, ifølge sjømannsrullen. Folketellingen i Argentina 1895 nevner en Juan Jhonson i Santa Fe, født samme år og fra Norge, men dette er høyst usikkert og sporene stopper dessverre også inntil videre der.<sup>208</sup> Det andre funnet var John Mortensen som forsvant fra sjømannsrullene i mange år før han rømte. Sannsynligvis tok han seg hyre på utenlandske skip tidlig. Senere dukker han opp i Valparaiso, hvor han ifølge en amerikansk avis skal ha dødd 74 år gammel.<sup>209</sup> Muligens var han forhyrt på et amerikansk skip etter at han rømte i Buenos Aires.

Sett bort fra disse to så er det bare én vi med sikkerhet kan plassere i Latin-Amerika etter sin rømning. Som sekstenåring mønstret Sigurd Christensen på som messedreng på seilskuta Norden. Han seilte fra Bergen og rømte i land i Buenos Aires sammen med fire andre

<sup>207</sup> Riksarkivet. *Register over mandskaber, rømte fra svenske og norske skibe 1888 – 1903.*

<sup>208</sup> Se nr. 4 i tabellen over de rømte sjømennene. Opplysningen er hentet fra ancestry.com.

<sup>209</sup> Nr. 11. *ibid.*

kamerater i 1895. I likhet med kameratene sine dro han tilbake til Bergen igjen. Senere samme år overlevde han et forlis i Atlanterhavet, men ble værende i den norske flåten en del år før han etter hvert gikk over til amerikanske dampskip.<sup>210</sup> I 1920-årene slo han seg opp som kaptein på passasjerskip i det karibiske hav, mens han bodde i Havanna på Cuba. Til slutt frasa han seg sin troskap til Haakon VII og ble amerikansk statsborger i 1931. Han og norske hans familie flyttet til Brooklyn.

Christensens kamerater vendte alle tilbake til Norge, hvor de også ble værende. I alt vendte 17 av de 37 med sikkerhet tilbake. På generelt grunnlag har det lenge blitt hevdet at som regel om lag halvparten av alle som rømte etter hvert kom tilbake til Norge etter kort tid.<sup>211</sup> En må også huske at veldig mange av de som rømte i Buenos Aires, en by med et særdeles dårlig rykte, også var veldig unge. For noen var dette en av de første turene over Atlanterhavet.

## **Funnet i Nord-Amerika, Australia og Storbritannia**

Av de resterende som bosatte seg i utlandet finner vi noen interessante skjebner. En passasjerliste hos et emigrantskip antyder for eksempel at Martin Antonisen dro rett fra Argentina til Australia hvor han innvandret til Sydney.<sup>212</sup> Hans landsmann, Theodor L. H. Widerstrøm dro derimot tilbake til Europa, nærmere bestemt London. Under første verdenskrig deltok han som krigsseiler for britene og ble etter krigen tildelt medalje for dette.<sup>213</sup> De andre åtte slo seg ned i Nord-Amerika, hovedsakelig USA, men også to i Canada. Det er påfallende at samtlige flyttet til havnebyer som Baltimore, San Francisco, New York og Vancouver, for å nevne noen. Dette er jo en indikasjon på at de fortsatte i samme karriere etter å ha rømt. Tross alt var hyrenivået bedre på amerikanske skip og USA i seg selv var jo et ettertraktet utvandringsmål for nordmenn. Det er nok ikke tilfeldig at de to som bosetter seg i New York også slår seg ned i Brooklyn, en bydel hvor det på denne tiden bodde flere titusen nordmenn.

---

<sup>210</sup> Nr. 17. Sjømannsrullen viser både rømning og forlis. På ancestry.com ligger mannskapslister, statsborgerskapsøknaden og andre dokumenter som plasserer han i Karibien i det aktuelle tidsrommet.

<sup>211</sup> Nedrebø, *En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet*.

<sup>212</sup> Nr. 47. Ifølge mannskapslisten på ancestry.com dro han rett fra Buenos Aires etter kort tid. Ettersom han var på rømmen kan man jo spørre seg om hvor han fikk tak i gyldige papirer, hvis han ikke dro innom konsulatet?

<sup>213</sup> Nr. 33. Ancestry.com viser at han bodde i London frem til sin død i 1944.

Blant de som utvandret til USA vil jeg trekke frem en spesifikk person: Georg Sofus Gravdal.<sup>214</sup> Sjømannsrullen kunne i 1905 rapportere at han døde i Amerika og på mange måter kunne historien stoppet der. Derimot led han ifølge slektsforskerne en ganske radikalt annerledes skjebne. Tvert imot levde han i beste velgående i Fairbanks, Alaska. Rent dramaturgisk kan det på overflaten virke som han iscenesatte sin egen død for å slippe unna, men etter en litt grundigere undersøkelse fant jeg ut at han kom til USA allerede i 1899, altså nesten fire år før han rømte i Buenos Aires. Før dette hadde han bostedsadresse i Rotterdam, så utvandringen hadde han nok foretatt seg en god stund før han rømte. Historien hans kan på en annen måte understreke at mange sjømenn allerede var på flyttefot før de rømte, og at beslutningen om å endelig utvandre, det vil si å etablere seg på permanent basis i et annet land, ofte kom som et resultat av et mangeårig liv som arbeidsnomade i den internasjonale skipsfarten.

Gravdals utvandringmønster deler store likhetstrekk med de andre i gruppen som utvandret. Sjømannsrullene rapporterer at de fleste som utvandret også jobbet i internasjonal skipsfart i noen år før de flyttet på seg. En Oluf B. M. Botulfsen rømte for eksempel i 1893, men dro tilbake til Norge og stiftet familie i Bergen før han reiste over med hele familien sin til Massachusetts en gang før første verdenskrig.<sup>215</sup> Sett bort fra Martin Antonisen, som formodentlig dro rett til Australia, vendte de fleste tilbake til sjømannslivet og dets forutsetninger for fast bostedsadresse.

For å konkludere kort: sett bort fra én er det ingen med sikkerhet som brukte rømningen i Buenos Aires som en direkte vei til utvandringmålet sitt. Beslutningen om å emigrere virker ganske overveid og ingen av de som reiser direkte fra Norge til Buenos Aires går i land med en intensjon om å bli værende i Argentina. Sånn sett er utvandringmønsteret blant de rømte sjømennene i Buenos Aires mer i samsvar med faktorene som inngår i beslutningsfasene, presentert i Dyvik, enn i for eksempel eldre teori, hvor eksempelvis Semmingsen har fremholdt at en del sjømenn bare tok seg hyre på transatlantiske ruter med en intensjon om å rømme og utvandre i første og beste havn.<sup>216 217</sup>

---

<sup>214</sup> Nr. 46.

<sup>215</sup> Nr. 9.

<sup>216</sup> Dyvik, 2011, s. 17.

<sup>217</sup> Semmingsen, 1950, s. 280.

## De som vendte tilbake til Norge

Av de som vendte tilbake til Norge er det særlig to trekk som går igjen: 1) gruppen er yngre enn gruppen som ender opp i utlandet. Dette tyder sannsynligvis på at rømningsavgjørelsen er motivert av andre faktorer som bedre hyre eller arbeidsforhold eller rett og slett at de lar seg lure av runnerne. Runnernes hovedmål var tross alt unge og uerfarne gutter. 2) mange av dem stifter familie hjemme i Norge mens de er til sjøs og ansvarsfølelsen overfor dem er etter all sannsynlighet en vesentlig faktor til hvorfor de ikke rømmer og bosetter seg andre land. Tendensen blant de utvandrede er at de enten har tatt med seg familien sin eller at de har stiftet familie med noen de møter i utlandet. Ut fra det kildene forteller oss virker de lite tilbøyelige til å forlate familien sin.

Før konklusjonen må det også understrekes at det fortsatt gjenstår en gruppe på åtte personer som ikke er gjort rede for. Det eneste som er sikkert er at arbeidsforholdet deres opphører på norske skip. At de ikke er mulige å finne igjen er neppe helt tilfeldig. Sannsynligvis er informasjonen om dem videreformidlet på en dårlig måte som gjør at potensielle kilder inneholder svært mangelfulle opplysninger. Eventuelt kan de ha dødd i ung alder. Oppgavens ultimate motiv har vært å finne rømte norske sjømenn i Latin-Amerika, men dette er en verdensdel hvor det er utfordrende å finne folk. Verdensdelen er generelt dårlig dekket av slektsforskningsnettsteder og kildene kan ofte være vanskelige å lokalisere. I enkelte tilfeller er arkivene i seg selv også svært mangelfulle eller utilgjengelige for innsyn.

## Oppsummering

Rømningsprotokollene fra Buenos Aires inneholdt 50 nedtegnelser av rømte bergensere over en syttenårsperiode fra 1888 til 1905. Av de 50 var tre av dem sjømenn som rømte to ganger. Altså var det bare 47 som egentlig rømte. Etter en kryssjekk mot sjømannsrullene kunne bare 37 med sikkerhet identifiseres med fullstendig navn, fødselsdato og fødested slik at man kunne utvide søket til andre kilder. Den siste fasen av søkeprosessen førte til at vi sto igjen med 29 personer som med varierende grad kunne knyttes til et sted etter at rømningen fant sted. De resterende åtte kunne ikke identifiseres i en slik tilfredsstillende grad at det ville vært forsvarlig å inkludere dem i statistikken. Det må også understrekes at seks av de 29 også er nokså usikre, men enkelte utslagsgivende parametere gjør det vanskelig å utelukke dem.



Av de 29 vendte 17 tilbake til Norge, 8 bosatte seg i USA, 2 i Canada, 1 i Australia, 1 i Storbritannia og de to siste ble funnet i Argentina og i Chile. Å fastslå identiteten til de to man finner i Latin-Amerika er nesten umulig, ettersom kildene ikke forteller mer enn at de deler fødselsår, nasjonalitet og til en viss grad navn. Når det gjelder de 23 vi har gode opplysninger om er det flere påfallende trekk:

- Kun én utvandrer direkte etter å ha rømt. De andre utvandrede holder seg i flåten i en del år før de bosetter seg i utlandet. Noen har sågar allerede søkt statsborgerskap før de rømmer i Buenos Aires.
- Engelskspråklige land, med Nord-Amerika i spissen virker som det foretrukne utvandringsmålet.
- Flere har familie i Norge, noe som påvirker antallet som ender opp med å utvandre.
- To tredjedeler mønstrer på de norske skipene i utenlandske havner. Kort forklart har størstedelen allerede vært en stund i internasjonal skipsfart, men ikke lenge.
- Gjennomsnittsalderen er rundt 21 år og de fleste tilhører de nedre sosiale lag.
- Samtlige fortsetter tilsynelatende som sjømenn.

Hvorvidt vi kan tilskrive rømningstilfellene i Buenos Aires noen verdi i spørsmålet om skjult migrasjon er i beste fall delvis. Den eneste som rømmer og emigrerer kort tid etterpå drar til helt annen verdensdel. For de resterende er situasjonen nokså sammensatt. Johan Riise hadde for eksempel allerede flyttet til USA før han rømte.<sup>218</sup> Riise ankom USA i 1898, men fortsatte å seile med norske skuter. Før dette bodde han i Australia. Ifølge sjømannsrullene var han også en notorisk rømmer. I tillegg til rømningen i Buenos Aires, rømte han også i Rio de Janeiro, Le Havre og et siste sted som er vanskelig å tyde på grunn av utydelig skrift. Andre dro tilbake til den norske flåten før de endelig dro for godt noen år seinere. Sannsynligvis har rømningen i Buenos Aires vært motivert av andre ting enn et migrasjonsmotiv, men av hensyn til de mange som ikke har vært mulig å identifisere kan man heller ikke avkrefte det.

Potensielt utgjør mange av de uidentifiserte sjømennene den faktiske gruppen med emigranter, ettersom en rekke forhold i Argentina og Latin-Amerika påvirker kildetilfanget. Om de faktisk slo seg ned her ville det sannsynligvis ikke bli enkelt å finne dem, men det

---

<sup>218</sup> Nr. 39.

faktum at vi sitter igjen med så lite som tyder på at de oppholdt seg her over lengre tid indikerer også på sin side at de kanskje ikke ble værende her. Andre forhold som oppgaven har behandlet taler for at nordmenn generelt ikke lot seg nevneverdig friste av Latin-Amerika før 1920-årene.

Til slutt må det også nevnes at rømningsprotokollene kan opplyse om at omtrent alle de rømte har betydelig med «tilgodehavende hyre», det vil si utestående beløp de ikke har fått utbetalt ettersom de ikke har oppfylt kontrakten sin. Hvis de rømte av økonomiske årsaker kan det jo være verdt å spørre seg hvorfor de forlot sikre lønninger? En omplassering via hyrebasene i Buenos Aires betød som regel at de måtte jobbe gratis i to måneder ettersom de fra dag én var skyldig skipperen for to måneder.<sup>219</sup> Det ville ta tid før det skulle lønne seg å bytte skip. Tenkte de faktisk så langsiktig? Vi kan nok ikke utelukke sannsynligheten for at langt fra alle var innforstått med Tommy Moores urettferdige forretningsmodell, men så var det også langt fra alle sjømenn som ble rekruttert frivillig av runnerne hans. Ser vi på alderen og fartstiden blant de rømte er de absolutt i runnernes målgruppe og med tanke på at de nesten alle har en del utestående hyre på skipene sine, virker det veldig sannsynlig at mange av disse ble ofre for runnerne i Buenos Aires.

---

<sup>219</sup> Svendsen, 1952, s. 32.

## 5 Avslutning

Denne oppgaven har redegjort for en rekke forhold og drøftet dem opp mot rømte sjømenn i Latin-Amerika. Målet har vært å utvide forståelsen for hva som fikk nordmenn til å rømme i denne delen av verden. På bakgrunn av funnene mener jeg at det er rimelig å hevde at den latinamerikanske rømningen utgjør et eget kapittel innenfor rømningsvesenet.

I kapittel 2 skaffet vi oss et oversiktsbilde over rømningsvesenet. Vi etablerte at rømningen i Buenos Aires alene utgjorde en tredjedel av alle rømningstilfellene i Latin-Amerika. Derfor ble det naturlig å undersøke forholdene der nærmere. En liten oppsummering av Rio de Janeiro ble lagt frem for å understreke forskjellene mellom de to største rømningsstedene i Latin-Amerika. Deretter rettet jeg søkelyset på noen generaliseringer av norske sjømenn som kunne belyse rømningens karakter. I kapittel 3 tok jeg for meg fem viktige faktorer som kunne forklare rømningene, men med særlig fokus på Buenos Aires, ettersom det i seg selv ville gi en nærmere forklaring på situasjonen for en tredjedel av alle rømningene. I kapittel 4 viste jeg til resultater og mønstre fra de femti bergenserne som er oppført som rømt i rømningsprotokollene fra Buenos Aires. Dette for å kunne gi en tydeligere pekepinn på de avgjørende faktorene bak rømningene og om det kunne bekrefte eller avkreftte hypotesene jeg lanserte tidligere.

### Hovedresultater

Å kunne gi en konkret og tilfredsstillende forklaring på hva som gjorde at norske sjømenn rømte i Latin-Amerika vil være problematisk. Denne forutsetningen har vi derimot alltid diskutert ut fra, så det er heller ikke nøyaktig dette som har vært målet med oppgaven. Snarere har et tydeligere mønster i rømningen presentert seg gjennom nærmere undersøkelser av de ulike forholdene. Det var disse tendensene vi skulle tydeliggjøre ytterligere.

Gjennom sammenligninger av rømningstallene for Buenos Aires og Rio de Janeiro kunne vi raskt konkludere med at den vesentlige rømningen uten tvil fant sted i Buenos Aires, fremfor i Rio de Janeiro, som lå høyere opp på rangeringen over rømningsutsatte havner.

Rømningsprosenten var over en hel prosent høyere i Argentina enn den var i Brasil. Dette ble

ytterligere klargjort i tabellen hvor skipsfarten ble sammenlignet med rømningstallene. Selv om at Rio de Janeiro hadde den største tilstrømningen av sjøfolk, rømte de fortsatt mer i Buenos Aires, flere år før rømningsvesenet virkelig tok seg opp i fra 1885 og utover.

Samtidsvitnene og konsulatberetningene har gjort at vi har kunnet delvis rekonstruere noen forhold i Buenos Aires som har vist seg potensielt mer avgjørende enn hva jeg trodde tidligere i prosjektet. Rømningshyppigheten virker å være veldig styrt av forutsetningene for å kunne rømme. I den sammenheng har skipets avstand til land spilt en avgjørende rolle. I Buenos Aires stiger rømningstallene voldsomt når skipene begynner å legge til kai, og i Rio de Janeiro synker tallene betraktelig i perioden hvor gulfeberen tvinger skipene ut på redene på grunn av lossetørnene. Dette forteller oss at runnerne utgjør en av de viktigste forutsetningene for rømningen. Boardingmasternes sterke stilling og maktmonopol over havneforholdene viste seg jo å kunne ha en meget betydningsfull påvirkning på hvorfor nordmenn rømte mer i denne havna, spesielt om en sammenligner situasjonen i Rio de Janeiro hvor maktforholdet var adskillig bedre fordelt mellom de ulike autoritetene.

Hyreforskjellene og et ønske om bedre arbeidsbetingelser virker å ha spilt en mindre rolle i det latinamerikanske rømningsvesenet. Nesten alle de rømte i rømningsprotokollene var oppført med en bemerkelsesverdig del tilgodehavende hyre. Å rømme i Buenos Aires innebar på sin side at man måtte gjennom boardingmastere for å mønstre på nye skip. For sjømannen som rømte betød da dette at de måtte jobbe gratis i to måneder før de kunne begynne å tjene penger igjen. Ifølge Tønnessen var jo hyrenivået forholdsvis lavt i Argentina. Dyvik på sin side hevder at hyrenivået i Latin-Amerika absolutt kunne måle seg med andre havner. Med mindre sjømennene hadde en langsiktig strategi for å tjene penger virker det som at hyrene ikke spilte noen stor rolle blant de rømte. På en annen side rømte det veldig få sjømenn fra dampskipene, hvor hyren og forholdene som kjent var bedre.

Gjennom arbeidet med rømningsprotokollene fra Buenos Aires har vi kunnet etablert noen sikre karakteristikk av de rømte. De femti bergenserne jeg prøvde å spore opp viste i varierende grad noen ulike tendenser blant de rømte sjømennene. Resultatene var overraskende, men til en viss grad også i samsvar med andre lignende undersøkelser.

Halvparten vendte hjem til Norge etter mer eller mindre kort tid. En fjerdedel dro til utlandet mens den siste fjerdedelen viste seg vanskelig å skulle spore opp. De «forsvunne» sjømennene utgjør jo et usikkerhetsmoment som gjør at vi ikke kan bekrefte eller avkrefte om mange nordmenn ble værende i Latin-Amerika. Relativt til gruppen vi har undersøkt utgjør de jo nesten en fjerdedel.

## Hypoteser

Hypotesen min om at norske sjømenn brukte rømningen i Latin-Amerika som en mellomstasjon mot andre utvandringsmål kan delvis bekreftes. Undersøkelsen av de femti sjømennene fra Bergen viste at flere senere endte opp blant annet i USA. Her må vi derimot være litt forsiktig med å tilegne rømningen i Latin-Amerika en større rolle enn den kanskje fortjener. Dyvik presiserer at tilbøyeligheten mot å emigrere vokser med tiden i utenlandsfart, noe som i utgangspunktet ikke krever at man rømmer. En kunne fint seile ut kontraktstiden for så å utvandre. Derimot kan også rømningen ha vært en medvirkende faktor ettersom mange ikke rømte med det formål om å utvandre, men å erverve seg bedre arbeidsvilkår. Ofte kunne dette innebære at man rømte fra den kontraktforpliktete tjenestetiden man hadde på norske skip for å kunne ta seg hyre på amerikanske eller kanadiske skip. Sannsynligvis hadde reisemønstret og informasjonskanalene som fulgte med disse skipene en påvirkningskraft som ikke må undervurderes. Et eksempel på dette kan jo være Sigurd Christensen som rømte i Buenos Aires, men som dro tilbake til Norge igjen og slo seg opp som kaptein i Vestindia, med base på Cuba. Noen år senere flyttet han til USA, hvor han ble værende for godt.

Derimot viste det seg utover i prosjektet at boardingmasterne trolig spilte en større rolle enn tidligere antatt. Jeg må ærlig innrømme at jeg ikke vurderte dette som en såpass utslagsgivende faktor før jeg virkelig hadde fordypet meg i en del litteratur. Fra et logisk ståsted gir det mye mening, ettersom det er lite som taler mot at runnerne kunne ha operert med såpass frie tøyler som de gjorde. Incentivene var gode og oppgaven virket relativt enkel under disse omstendighetene. Hva skulle i så fall hindre dem? Sannsynligvis utgjorde flerparten av de rømte den perfekte målgruppen. I alle fall om vi tar utgangspunkt i funnene som presenteres i kapittel fire.

Til sist mener jeg at dersom forutsetningen for skjult migrasjon er at man hadde en intensjon om å migrere til Latin-Amerika fra Norge, så ville hindrene vært for store til at mange valgte seg denne reisemåten. Derimot kan jeg ikke utelukke at noen emigrerte etter en stund i utenlandsfart. I Buenos Aires, hvor mye av rømningen foregikk via runnerne, ville erfaring ha vært en god forutsetning for å kunne rømme uten innblanding fra dem. En rømning assistert av runnere ville på sin side bety at man måtte seile ut igjen.

På en annen måte sto de norske sjømennene for en betydelig, men midlertidig innvandring til Latin-Amerika. I flere av disse havnene rapporterer konsulene at nordmenn mønstret av. Mange av de avmønstrede sjømennene ble etter hvert også værende på land over lengre perioder, hvor ikke så rent få av dem tok seg billigjobber for å tjene penger til å besørge sin livsstil som bomser eller *beachcombers*. Så selv om tallet over nordmenn som emigrerte er lavt, så fantes det på mange måter en mer omfattende arbeidsinnvandring fra norske og utenlandske skip.

## Oppsummering

Min oppfatning er at Latin-Amerika representerte noe eksotisk og veldig annerledes. Mange av de norske sjømennene som kom til Buenos Aires eller Rio var unge, uerfarne menn som nok lett kunne la seg trollebinde av de mange fristelsene disse havnemiljøene kunne tilby. Kneipevertene var smarte forretningsmenn og den skandinaviske tematiseringen av utelivet virket nok forlokkende på mange nordmenn. Kjartan Fløgstad tegner et bilde av sjømennene som kystens glade proletarer. De var ikke fremmede for å besøke de «røde lanternene», eller kneipene og nettopp her gikk mange en uviss skjebne i møte. Jeg tror nemlig at flere enn vi tror ble ofre for den nådeløse shanghaiingen som foregikk. Det er snakk om et kontinent som på noen områder fortsatt slet med senskader etter frigjøringskrigene fra sine fordums koloniherrer. Lokalbefolkningen led under en del fattigdom, noe som gjerne gjenspeilte seg i kriminalstatistikkene. At politiet hadde et logistikkproblem som etterlot ett makttomrom på kaiene var en gavepakke til boardingmasterne, som nærmest uhindret kunne ture frem som de ville i Buenos Aires. At situasjonen ble bedre i Rio som en følge av det tette samarbeidet indikerer jo bare hvor mye rømningshyppigheten kanskje lot seg påvirke av boardingmasterne.

I all hovedsak tror jeg rømlingene kan deles inn i to kategorier: de som lot seg lure av boardingmasterne og de som brukte havnene som en mellomstasjon. En mellomstasjon til nye reiser og større fortjenester. Noen form for skjult migrasjon til Latin-Amerika var det tilsynelatende ikke. Sannsynligvis var det heller en medvirkende faktor til at noen etter hvert dro til Nord-Amerika, ettersom de norske skipene stort sett endte opp med å seile mellom nord og sør.

Vi må allikevel ikke glemme at rømningsfrekvensen var lavere i Latin-Amerika enn den var andre steder. Norske sjømenn, til tross for alle de gunstige forholdene som lå til rette for å rømme, holdt seg stort sett om bord på skutene de hadde kontrakter med. Det sier kanskje mer om forholdene i Latin-Amerika enn det sier om den norske sjømannen.

# Vedlegg

## Appendiks A<sup>220</sup>

**Tabell 2.1: Antall rømte i La Plata-statene og Brasil**

Årstall	Antall rømte sjøfolk
1873 – 75	-
1876 – 80	100
1881 – 85	400
1886 – 90	1063
1891 – 95	732
1896 – 1900	516
1901 – 05	312
1907 – 10	384
1906 – 10	491
1911 – 15	325
<b>Totalt antall</b>	<b>4323 (eventuelt 3939, se fotnote 42).</b>

**Tabell 2.2: Antall rømte i Buenos Aires 1875 - 1915**

Årstall	Konsulatberetning	Innrullingssjefene
1875 – 1879	8	Ingen
1880 – 1884	81	3
1885 – 1889	346	30
1890 – 1894	100	18
1895 – 1899	220	<i>Ingen data</i>
1900 – 1905	98	<i>Ingen data</i>
1906 – 1910	193	<i>Ingen data</i>
1911 - 1915	256	<i>Ingen data</i>
<b>Totalt</b>	<b>1302</b>	<b>53</b>

<sup>220</sup> Tabeller basert på tallene i konsulatberetningene fra 1875 til 1916 og i *Tabeller Vedkommende Norsk Skibsfart* 1877 til 1879.



**Tabell 2.3: Antall rømte sammenlignet med antall skip i Buenos Aires**

Årstall	Antall rømte	Antall skip
1875 – 1879	8	169
1880 – 1884	81	190
1885 – 1889	346	1438
1890 – 1894	100	900
1895 – 1899	220	473
1900 – 1905	98	388
1906 – 1910	193	475
1911 - 1915	256	511
<b>Totalt</b>	<b>1302</b>	<b>4544</b>

**Tabell 2.4: Rømningsprosent etter årsperioder i Buenos Aires og i Rio de Janeiro**

Buenos Aires				Rio de Janeiro		
Årstall	Antall rømte	Antall skip	Prosent rømte	Antall rømte	Antall skip	Prosent rømte
1875 – 1879	8	169	0,32%	2	344	0,04%
1880 – 1884	81	190	2,84%	116	429	1,80%
1885 – 1889	346	1438	1,60%	129	845	1,02%
1890 – 1894	100	900	0,74%	107	742	0,96%
1895 – 1899	220	473	3,10%	63	494	0,85%
1900 – 1905	98	388	1,68%	8	133	0,40%
1906 – 1910	193	475	2,71%	25	164	1,02%
1911 - 1915	256	511	3,34%	0	245	0,00%
<b>Totalt</b>	<b>1302</b>	<b>4544</b>	<b>1,91%</b>	<b>450</b>	<b>3396</b>	<b>0,88%</b>

**Appendiks B<sup>221</sup>****Tabell 4.1: Tabell over de rømte sjømennenes alder, stilling og påmønstringssted**

Alder		Påmønstret hvor		Stilling om bord	
Under 18	5	Norge	18	Dekkgutt/jungmann/lettmatros	27
18 – 21	20	USA	7	Matros	12
22 – 25	9	Europa	18	Messegutt/kokk/stuert	7
26 – 30	7	Buenos Aires	6	Fyrbøter/kullempere	4

<sup>221</sup> Tallene er basert på opplysninger fra rømningsprotokollene og sjømannsrollene.

## Appendiks C<sup>222</sup>

### Tabell over rømte sjøfolk i Buenos Aires 1875 til 1915

Årstall	Konsulatberetningene	Innrulleringssjefene
1875 – 1877	-	-
1878	8	-
1879	-	-
1880	1	-
1881	11	1
1882	12	-
1883	21 *Inkluderer nordmenn fra svenske skip	1
1884	36	1
1885	52 *Av 114 rømte fra norske skip er 52 norske	4
1886	60	8
1887	85	3
1888	98	9
1889	51	6
1890	22	13
1891	4	-
1892	11	-
1893	30	2
1894	33	3
1895 <sup>223</sup>	82 (51 seil/31 damp)	<i>Ingen data</i>
1896	54 (46 seil/8 damp)	<i>Ingen data</i>
1897	11 (kun seil)	<i>Ingen data</i>
1898	17 (kun seil)	<i>Ingen data</i>
1899	56 (51 seil/5 damp)	<i>Ingen data</i>
1900	28 (kun seil)	<i>Ingen data</i>
1901	<i>Ingen data</i>	<i>Ingen data</i>
1902	27	<i>Ingen data</i>
1903	20	<i>Ingen data</i>
1904	10	<i>Ingen data</i>
1905	13	<i>Ingen data</i>
1906	39	<i>Ingen data</i>
1907	67	<i>Ingen data</i>
1908	7	<i>Ingen data</i>

<sup>222</sup> Tabellene i Appendiks A er komprimerte utgaver av disse tabellene.

<sup>223</sup> Fra 1895 slutter tabellene i årsrapportene for skipsfart å inneholde oversikten over rømte sjømenn. Dette finner man herved i konsulatberetningene, som skiller mellom rømte nordmenn fra seilskip og dampskip.

1909	38	<i>Ingen data</i>
1910	42	<i>Ingen data</i>
1911	30	<i>Ingen data</i>
1912	89	<i>Ingen data</i>
1913	67	<i>Ingen data</i>
1914	52	<i>Ingen data</i>
1915	18	<i>Ingen data</i>
<b>Antall rømte 1875 - 1905</b>	<b>1302</b>	<b>53</b>

## Tabell over norske anløp i Buenos Aires og Rio de Janeiro 1875 – 1905<sup>224</sup>

Årstall	Buenos Aires	Rio de Janeiro
1875	52	93
1876	25	69
1877	32	62
1878	23	62
1879	37	58
1880	21	67
1881	31	76
1882	31	87
1883	22	89
1884	85	110
1885	189	140
1886	229	169
1887	322	173
1888	313	181
1889	385	182
1890	281	168
1891	197	219
1892	148	100
1893	133	127
1894	141	128
1895	139	142
1896	108	136
1897	65	98
1898	75	74
1899	86	44
1900	58	14
1901	59	19
1902	56	19
1903	67	22
1904	69	29
1905	79	30

<sup>224</sup> Tallene er basert på tallene som oppgis i skipsfartsrapportene og konsulatberetningene. I 1905 oppgis ikke tallet for Rio, men istedenfor et samlet tall for hele Brasil. Tallet i kursiv er et forsiktig anslag basert på tidligere tall og forholdet mellom dem. Rio de Janeiro er anløpssted for minst en fjerdedel av den totale skipsfarten til Brasil i årene før 1905 og tallet er derfor basert på dette forholdet mellom tallene.

## Tabell over femti sjømenn fra Bergen som rømte i Buenos Aires – 1888 - 1905<sup>225</sup>

Skip	Hjemmehavn	Navn	Født	Stilling	Når rømt	Status	
S.N. Hansen	Lillesand	Søren Sørensen	1865	Letmatros	9/1 – 1888	USA	1
Svanen	Tvedestrand	Gabriel Johansen	7/9 – 69	Jungmand	13/2 – 1888	Norge	2
Palander	Porsgrunn	Mikkel Hansen	14/7 – 67	Letmatros	4/6 – 1888	Fjell	3
Hertha	Kristiansand	Johannes Johnsen	14/10 – 66	Jungmand	8/4 – 1889	Santa Fe	4
Sirius	Kristiania	O.J. Johansen	Ikke funnet	Matros	22/1 – 1889	Ikke funnet	5
Aurora	Tønsberg	Carl Nilsen	11/1 – 65	Letmatros	7/2 – 1890	Norge	6
Albatros	Kristiansand	Ernst L. Olsen	17/1 – 71	Letmatros	3/3 – 1891	Uvisst	7
Victoria	Stavanger	Sigurd Nilsen	19/7 – 71	Letmatros	29/10 – 1892	Stavanger	8
Julenkos?	Grimstad	O.B. M. Bottulfsen	2/5 – 75	Jungmand	28/1 – 1893	Bergen	9
Phos	Kristiania	Øivind Tønnesen	3/9 – 77	Dreng	16/5 – 1894	Kristiania	10
Aspasia	Børøen	John Mortensen	1/5 – 65	Letmatros	24/10 – 1894	Valparaiso	11
Stella	Bergen	Jens Olsen	30/10 – 77	Kok	1/11 – 1894	Bergen	12
Galathea	Grimstad	Peder Andersen	26/10 – 76	Matros	4/2 – 1895	Norge	13
H. Adelsten	Bergen	Mathias Olsen	2/4 – 76	Kullempen	11/2 – 1895	BC, Canada	14
Norden	Bergen	Lars Joh. Spjelnas	1/3 – 75	Letmatros	4/3 – 1895	Bergen	15
Norden	Bergen	Halvor Huun	4/1 – 77	Deksgut	4/3 – 1895	Bergen	16
Norden	Bergen	Sigurd Christensen	13/1 – 79	Messedren g	5/3 – 1895	Bergen	17
Norden	Bergen	Johan H. Henriksen	8/8 – 69	Fyrbøder	5/3 – 1895	Bergen	18
Norden	Bergen	Edvard Simonsen	17/9 – 64	Fyrbøder	5/3 – 1895	Norge	19
Vanadis	Stavanger	Micael Nilsen	27/2 – 76	Jungmand	12/3 – 1895	Uvisst	20
Elieser	Grimstad	Einar Eliassen	Ikke funnet	Letmatros	31/3 – 1895	Ikke funnet	21
Elieser	Grimstad	Einar Eliasßen	Ikke funnet	Letmatros	10/4 – 1895	Ikke funnet	22
Simeon	Tvedestrand	Andreas S. Olsen	Ikke funnet	Letmatros	23/4 – 1895	Ikke funnet	23
Phos	Kristiania	Øivind Tønnesen	3/9 – 77	Dreng	16/5 – 1895	Uvisst	24
Poseidon	Stavanger	G. O. Bjørndal	23/3 – 65	Matros	20/8 – 1895	Bergen	25
Stella	Bergen	Ludv. O. Johannesen	11/11 – 74	Kok/ messegut	8/9 – 1895	Uvisst	26
Saga	Grimstad	Ludvig Johansen	11/11 – 74	Letmatros	18/10 – 1895	Uvisst	27
S/S Raylton Dixon	Bergen	Ingebrigt Larsen	27/6 – 67	Fyrbøder	25/9 – 1895	Oslo	28
Sigrid	Kristiania	Mons Nielsen	30/9 – 75	Stuert	20/1 – 1896	Norge (trolig)	29

<sup>225</sup> Register over mandskaber, rømte fra svenske og norske skibe 1888 – 1896 og 1897 - 1903.

J. G. Pendleton	Larvik	Hans Nielsen	8/3 – 70	Stuert	31/1 – 1896	Uvisst	30
India	Moss	E. Ericksen	13/1 – 71	Matros	12/2 – 1896	New York	31
Coimbatore	Porsgrunn	Nils B. Larsen	29/4 – 75	Letmatros	28/2 – 1896	Uvisst	32
Coimbatore	Porsgrunn	T. L. H. Viderström	8/10 – 78	Letmatros	28/2 – 1896	London	33
Semiramis	Stavanger	Joh. Seb. Andersen	Ikke funnet	Letmatros	12/4 – 1896	Ikke funnet	34
Navigator	Stavanger	J. Monsen???	Ikke funnet	Letmatros	24/4 – 1897	Ikke funnet	35
Birma	Stavanger	A. Amundsen	12/1 – 72	Matros	26/1 – 1898	Uvisst	36
Robert Scrafton	Arendal	Axel Svensen	Ikke funnet	Matros	23/4 – 1898	Ikke funnet	37
Julie	Grimstad	O. Johan Pedersen	29/1 – 78	Letmatros	22/1 – 1899	California	38
Blenheim	Helsingborg	Johan Riise	24/12 – 73	Matros	15/3 – 1899	Maryland	39
Zippora	Haugesund	Johannes Olsen	Ikke funnet	Letmatros	22/3 – 1899	Ikke funnet	40
Guiana	Haugesund	P. Laurits Salomonsen	3/4 – 78	Letmatros	11/5 – 1899	Norge	41
Campbell	Haugesund	Ingvald Hansen	23/11 – 77	Matros	2/1 – 1900	AB, Canada	42
Imperator	Lillesand	Moritz Magnussen	Ikke funnet	Matros	20/6 – 1900	Ikke funnet	43
Haugesund	Haugesund	Lauritz Albrigtsen	10/1 – 84	Jungmand	8/4 – 1902	Uvisst	44
India	Helsingborg	Edvard Olsen	22/12 – 81	Stuert	19/4 – 1903	New York	45
Birma	Drammen	Georg Gravdal	17/6 – 81	Matros	27/5 – 1903	Alaska	46
Birma	Drammen	Martin Antonisen	27/4 – 75	Matros	27/5 – 1903	Sydney	47
Alaska	Kristiania	Olai Hole	Ikke funnet	Jungmand	11/11 – 1903	Ikke funnet	48
Signi	Arendal	Kristoffer Hansen Læknasund	16/1 – 78	Matros	25/10 – 1904	Uvisst	49
S/S Saugstad	Sandefjord	James Smith	Ikke funnet	Messegut	5/9 – 1905	Ikke funnet	50

# Referanseliste

## Sekundærlitteratur

- Brochmann, Diderik. 1931. *Cassiopeia. Sjømannsliv i seilskibstiden*. Oslo: Aschehoug & Co.
- Eitrem, Christian. 1948. *Sjømannsliv*. Oslo: Cammermeyers Boghandel.
- Fischer, Lewis R. 1980. «A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels». I: Rosemary Ommer og Gerald Panting (red.), *Working Men Who Got Wet*. Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland.
- Fischer, Lewis R. og Helge W. Nordvik. 1984. «A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913». I *Sjøfartshistorisk Årbok*, redigert av Lauritz Pettersen og Atle Thowsen. Bergen: Bergen sjøfartsmuseum.
- Henriksen, Ingard. 1964. *Sjømannspresten Johan Nielsen*. Bergen: Den Norske sjømannsmisjons forlag.
- Dyvik, Catharina B. 2011. *Hiding Migrants – A Study of Seamen Deserting from Norwegian Merchant Vessels between 1860 and 1914*. London School of Economics.
- Fjellvik, Einar. 2013. «Den siste norske sjømann?»  
<https://frifagbevegelse.no/article-6.158.37516.a0dff756f6>
- Fløgstad, Kjartan. 1999. *Eld og vatn: nordmenn i Sør-Amerika*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Geelmuyden, Hans. 1965. *Åpent hav*. Oslo: Aschehoug.
- Gøthesen, Gøthe. 1982. *Under seil: sjømannsliv i seilskutetiden*. Oslo: Grøndahl & Søn.
- Henriksen, Ingard. 1964. *Sjømannspresten Johan Nielsen*. Bergen: Den Norske sjømannsmisjons forlag.
- Isachsen, Gunnar. 1937. *Norsk skibsfart på Brasil i feberårene 1891 – 1893*. Oslo: Norsk sjøfartsmuseum.
- Just, Ole. 1950. *Brasil som innvandringsland*. Bergen: Chr. Michelsens Institutt.
- Mauk, David C. 1997. *The Colony that Rose from the Sea: Norwegian Maritime Migration and Community in Brooklyn, 1850–1910*. Northfield, Minnesota: The Norwegian-American Historical Association.

- Molaug, Svein. 1977. *Sjøfolk forteller: Hverdagshistorier fra seilskutetiden*. Oslo: Tanum-Norli.
- Nedrebø, Yngve. «En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet» i *Aftenposten* nr. 2 (1989).
- Norborg, Sverre. 1932. *Sjøliv og sjømenn*. Oslo: Lutherstiftelsen.
- Nordvik, Helge W. 1981. «Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863 – 1914: A Preliminary Survey». I *Studies in Shipping Economics*, redigert av Einar Hope.
- Ojala, Jari og Jaako Pehkonen. 2006. «Not Only for Money: An An analysis of Seamen's desertion in Nineteenth-Century Finland». I *International Journal of Maritime History*, vol. 18, No 1, redigert av Lewis R. Fischer mfl.
- Pedersen, Kristian Botten. 2010. *Med akevitt til biffen. Norsk immigrasjon til Argentina 1880 – 1930*. Universitetet i Bergen.
- Petersen, Kaare. 1955. *The saga of Norwegian shipping: an outline of the history, growth and development of a modern merchant marine*. Oslo: Dreyers Forlag.
- Pileberg, Silje. 2016. «Søkte lykke i Latin-Amerika, men fann ho ikkje.» *Universitetet i Oslo*: <https://forskning.no/universitetet-i-oslo-historie-partner/sokte-lykka-i-latin-amerika-men-fann-ho-ikkje/443968>
- Rike, Torstein. 2015. *Som sjømann i fremmed havn – Norske sjømenn i Shanghai*. Trondheim: NTNU – Trondheim.
- Semmingsen, Ingrid. 1950. *Veien mot vest, bind 2. Utvandringen fra Norge 1865 – 1915*. Oslo: Aschehoug & Co.
- Stephensen, Stephen. 1934. *Mitt livs erindringer på sjø og land: Ett bidrag til skibsfartens historie fra Stavanger fra 1884*. Oslo: Halvorsen & Larsen.
- Svendsen, Simon. 1952. *Femti år under Neptuns scepter*. Flekkefjord: S. Svendsen.
- Sætereie, Steffen. 2014. *Sjømenn på rømmen. En studie av norske sjøfolk som forlot sine skip 1862 – 1913*. Universitetet i Oslo.
- Sæther, Steinar Andreas og Nils Olav Østrem. 2011. Norwegian emigration to Latin America: numbers, questions and methods, i Einar A. Niemi; Nils Olav Østrem & Christina Folke Ax (ed.), *Nordic migration: research status, perspectives and challenges*:



*rapporter til det 27. nordiske historikermøte, Tromsø 11.-14. august 2011*. Stamsund: Orkana Forlag.

Sæther, Steinar Andreas. 2015. *Expectations Unfulfilled: Norwegian Migrants in Latin America, 1820-1940*. Brill Academic Publishers.

Sæther, Steinar Andreas. 2017. «Den norske utvandringen til Latin-Amerika mellom 1820 og 1940», I: Leiv Marsteintredet (red.), *Norge i Latin-Amerika: Forbindelser og forestillinger*. Cappelen Damm Akademisk.

Tønnesen, Johan Nicolay. 1951. «Rømning 1850–1914 fra norske skip i fremmede havner». I *Den norske sjøfarts historie fra de eldste tider til vore dage*, redigert av Alexander Bugge og Jacob S. Worm-Müller, 148–66. Oslo: J.W. Cappelens forlag.

Vollan, Odd. 1956. *Den norske klippfiskhandels historie*. Førde: Øens forlag.

Zachariassen, Aksel. 1950. *Fra trellekår til frie menn: Norsk sjømannsforbund gjennom 40 år*. Oslo: Norsk sjømannsforbund.

### **Internettlenker**

Bloom, Linda. 2017. «The Bandwagon Effect». Lest 20 oktober – 20.

<https://www.psychologytoday.com/us/blog/stronger-the-broken-places/201708/the-bandwagon-effect>

Norges rederiforbund. 2014. Lest 30/11 – 19. <https://rederi.no/om-oss/historie/>

Norsk Maritimt Museum – seilskipregister. 2020. <https://kulturnav.org/978f91c5-f186-4531-8fe8-d8c1a663c9e6>

Hofstad, Knut. *Store norske leksikon*, s.v. «Britiske pund»,» lest 25 juli – 2020.

[https://snl.no/britiske\\_pund](https://snl.no/britiske_pund)

### **Andre kilder**

Figenbaum, Peder, Tore Nilsen, Elisabeth S. Koren og Per G. Norseng. 2013. *Verdens fraktemenn*. Museum Vest.

Koren, Elisabeth S. og Tore L. Nilsen 2013. *Med saltvann i årene*. Museum Vest.

## Primærkilder

«Den norske Sjømannskirke i Buenos Aires 1888 – 1948». Hefte utgitt ved stasjonens 60-årsjubileum.

Ernst Hans Larsens egen selvbiografi. 1956. Oversatt av Snorre Johann Marken.

<https://web.archive.org/web/20140324191645/http://da2.uib.no/cgi-win/WebDebatt.exe?slag=listinnlegg&temanr=81940&debatt=brukar&spraak=#anker>

– Lest 7/10 – 20.

Riksarkivet. Register over mandskaber, rømte fra svenske og norske skibe 1888 – 1896.

Plassering: RA/S-6168/C/Cg/L0003

Riksarkivet. Register over mandskaber, rømte fra svenske og norske skibe 1897 – 1903.

Plassering: RA/S-6168/C/Cg/L0004

Riksarkivet. Syke, rømte sjømenn. Plassering: RA/S-6236/F/Fc/L001.

Records and Briefs of the United States Supreme Court. October term, 1917. No. 868. Lest

20/5 – 20.

[https://books.google.no/books?id=wyRBAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=no&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.no/books?id=wyRBAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=no&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

## Konsulatberetninger:

Uddrag af Consulatberetninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1875.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3a\\_1875.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3a_1875.pdf)

Uddrag af Consulatberetninger vedkommende Norges Handel og Skibsfart i Aaret 1876.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3a\\_1876.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3a_1876.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1880.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_ii\\_c16\\_1880.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_ii_c16_1880.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1881.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_ii\\_c16\\_1881.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_ii_c16_1881.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1882.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_ii\\_c16\\_1882.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_ii_c16_1882.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1883.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_ii\\_c16\\_1883.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_ii_c16_1883.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1884.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_001.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_001.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1885.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_017.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_017.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for Aaret 1886.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_041.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_041.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1887.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_060.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_060.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1888.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_096.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_096.pdf)

Uddrag af Aarsberetninger fra de forende Rigers Konsuler for Aaret 1889.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_iii\\_124.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_iii_124.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1890. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_118.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_118.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1891. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_119.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_119.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1892. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_120.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_120.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1893. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_121.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_121.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1894. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_122.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_122.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1895. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_123.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_123.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1896. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_124.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_124.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1897. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_125.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_125.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1898. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_126.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_126.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1900. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_128.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_128.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1901. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_129.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_129.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1902. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_130.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_130.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1903. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_131.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_131.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1904. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_132.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_132.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1905. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_133.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_133.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1906. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_134.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_134.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1907. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_135.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_135.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1908. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_136.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_136.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1909. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_137.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_137.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1910. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_138.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_138.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1911. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_139.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_139.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1912. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_140.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_140.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1913. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_141.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_141.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1914. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_142.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_142.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1915. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_143.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_143.pdf)

Beretninger om Handel og Skibsfart: Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler for 1916. [https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is\\_144.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/div/is/is_144.pdf)

### **Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart:**

Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1877.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3b\\_1877.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3b_1877.pdf)

Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1878.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_i\\_c3b\\_1878.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_i_c3b_1878.pdf)

Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1879.

[https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos\\_ii\\_c3b\\_1879.pdf](https://www.ssb.no/a/histstat/nos/nos_ii_c3b_1879.pdf)

### **Sjømannsrullene:**

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fa/L0001: Register til annotasjons-hovedrulle for Bergen krets A - K, 1869-1897 <https://media.digitalarkivet.no/view/78930/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fa/L0002: Register til annotasjons-hovedrulle for Bergen krets L - Å, 1869-1897 <https://media.digitalarkivet.no/view/78931/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fa/L0003: Register til sjøfarts-annotasjonsrulle for Bergen krets, 1897-1919 <https://media.digitalarkivet.no/view/78932/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fa/L0006: Register til sjøfartsrulle, Florø krets, 1868-1949 <https://media.digitalarkivet.no/view/78935/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0001: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 1 - 1190, 1869-1874 <https://media.digitalarkivet.no/view/78936/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0002: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 1191 - 2330, 1869-1874 <https://media.digitalarkivet.no/view/78937/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0003: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 2331 - 3470, 1874-1882 <https://media.digitalarkivet.no/view/78938/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0004: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 3471 - 4610, 1874-1882 <https://media.digitalarkivet.no/view/78939/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0005: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 4611 - 5810, 1882-1897 <https://media.digitalarkivet.no/view/78940/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0006: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 5811 - 6940, 1882-1897 <https://media.digitalarkivet.no/view/78941/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0007: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 6941 - 8130, 1897-1903 <https://media.digitalarkivet.no/view/78942/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fb/L0008: Sjøfarts-annotasjonsrulle, nr. 8131 - 9335, 1897-1903 <https://media.digitalarkivet.no/view/78943/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fc/L0009: Sjøfartshovedrulle, nr. 5391 - 6010, 1882-1889 <https://media.digitalarkivet.no/view/78958/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fc/L0010: Sjøfartshovedrulle, nr. 6011 - 6610, 1889-1895 <https://media.digitalarkivet.no/view/78959/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fe/L0003: Sjøfartshovedrulle B, nr. 387 - 964, 1890-1894 <https://media.digitalarkivet.no/view/78974/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fc/L0007: Sjøfartshovedrulle, nr. 4209 - 4804, 1877-1882 <https://media.digitalarkivet.no/view/78956/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fc/L0011: Sjøfartshovedrulle, nr. 6011 - 7210, 1889-1895 <https://media.digitalarkivet.no/view/78960/1>

SAB, Innrulleringssjefen i Bergen, F/Fc/L0012: Sjøfartshovedrulle, nr. 7211 - 8168, 1895-1900 <https://media.digitalarkivet.no/view/78961/1>

SAST, Stavanger sjømannskontor, F/Fb/Fbb/L0009: Sjøfartshovedrulle, patentnr. 4805-6006, 1879-1887 <https://media.digitalarkivet.no/view/39413/1>

SAST, Stavanger sjømannskontor, F/Fb/Fbb/L0010: Sjøfartshovedrulle, patentnr. 6007-6606 (del 1), 1887-1896 <https://media.digitalarkivet.no/view/39414/1>