

Harald Espeli

## En dråpe i havet? Krigsforsikringsordninger for sjøfolk og deres etterlatte under og etter første verdenskrig\*

Den 4. august 1914 erklærte Storbritannia krig mot Tyskland, og landkrigen mellom stormaktene på kontinentet ble dermed utvidet til en – tidvis – verdensomspennende sjøkrig. Første verdenskrig fikk store konsekvenser for norsk skipsfart og norske sjøfolk. 7. august 1914 sank det første norske skipet, *Tysla*, da fartøyet traff en mine utenfor munningen av Schelde. Tre fyrbøtere omkom. *Tyslas* forlis bidro til at rederne sendte de fleste norske skip i utenriksfart til nærmeste havn, fordi skipskaskoforsikringene ikke omfattet krigsrisiko.

Først da den lovbaserte gjensidige krigsforsikringen for norske skip – heretter kalt Krigsforsikringen, med obligatorisk tilslutning fra alle norsk skip i utenriksfart – var et faktum 21. august 1914, gjenopptok rederne driften.<sup>1</sup> Under lovbehandlingen av Krigsforsikringen mente stortingsrepresentant Meyer Nilsen Foshaug (AP, Troms) at krigen måtte medføre høyere erstatninger «for de norske sjøfolks etterlatte». Han viste til et tilfelle der sjøfolk hadde nektet å dra til sjøs med hjemmel i sjøfartsloven, og fått myndighetenes medhold.<sup>2</sup> Dette bidro til at regjeringen 29. august 1914 vedtok å øke lønningssatsene i ulykkesforsikringen for sjømenn – heretter sjømannsforsikringen – det vil si

---

\* Artikkelen er fagfellevurdert.

1 Avviklingsstyret 1936, 10.

2 Odelstingstidende (OT) 1914, 685–686. Jf. § 85 i sjøfartsloven av 1893.

grunnlaget for etterlatte-/uførepensjon, med 500 kroner.<sup>3</sup> Sjømannsforsikringen, iverksatt fra 1913, representerte det ordinære økonomiske sikkerhetsnettet for sjøfolkene og deres etterlatte ved arbeidsrelaterte hendelser som førte til invaliditet eller død. For sjømenn som ble uføre eller omkom i hendelser av ikke-krigsrelatert karakter under første verdenskrig, var det sjømannsforsikringens regler som gjaldt.

Denne økningen av lønningssatsene var det første eksemplet på krigsforsikring av sjøfolk, noe som er temaet for denne artikkelen. Mer presist dreier den seg om statlige forsikringsordninger for primært *norske* sjøfolk og deres etterlatte på *norske* frakte- og passasjerskip under første verdenskrig, herunder erstatninger for sjøfolks tapte eiendeler ved krigsskade/-forlis og utbetaling av hyre en viss tid etter et krigsforlis. Det var en slags ventelønn til man kunne mønstre på et nytt fartøy.<sup>4</sup> I tillegg fantes det en privat kollektiv forsikringsordning for skipsbesetninger.<sup>5</sup> I 1927 forhandlet Norge dessuten frem en engangsutbetaling fra Tyskland til uføre sjøfolk og etterlatte etter omkomne sjøfolk fra krigsforlis som Tyskland påtok seg ansvaret for. I og med at forsikringene for en stor del gikk til de etterlatte, er det viktig å avklare hvor mange dødsfall som ble definert som krigsrelaterte.

Hovedspørsmålene er: Hvilket økonomisk omfang hadde de nevnte ordningene, og hvordan ble de finansiert og administrert? Hvor mange krigsomkomne sjøfolk var det? Hvilke aktører var hovedpådriverne bak utviklingen av de ulike ordningene? Var det staten, rederne eller sjøfolkene og deres organisasjoner?

### **Forskningsstatus, litteratur og kildegrunnlag**

Krigsforsikringsordningene for skip er behandlet av Atle Thowsen og Johan Schreiner, men krigsforsikringsordningene for sjøfolkene drøftes i mindre grad.<sup>6</sup> De sistnevnte er også i liten grad behandlet i annen sjøfartshistorisk litteratur og forskning.<sup>7</sup> For sjømannsorganisasjonene, som for en stor del ble etablert kort tid før første verdenskrig, var lønn det klart viktigste spørsmålet.

---

3 Paulsen, Thomle, og Thomle 1916, 762–763. Det første løftet fra regjeringen om krigsrelaterte erstatninger i sjømannsforsikringen ble gitt av utenriksminister Ihlen i Stortingstidende (ST) 1914: 2920 etter en etterlysning av slike fra Buen (AP). Maskinistforbundet krevde bedre erstatningsordninger 21.8.1914, Pedersen 2002: 170.

4 Krigsforsikringsordninger for norske sjøfolk som arbeidet på skip registrert i andre land, behandles ikke.

5 Individuelle livsforsikringsordninger som dekket krig, behandles ikke.

6 Thowsen 1988, 27–56; Schreiner 1963, 55–87, 268–276; se også Avviklingsstyret 1936.

7 Egeland 1973: 214 ff, Brækhus 1934: 104.



Bark *Dione* av Porsgrunn (og Fredrikstad). Da første verdenskrig startet, besto ennå rundt 25 prosent av den norske handelsflåten av seilskip. Porsgrunn var en av byene som hadde mange seilskip. Bark *Dione*, bygget i 1881, var ett av disse, her fotografert med nøytralitetsmerke. Selv gamle seilskip ble spekulasjonsobjekter under krigen, og *Dione* skiftet eier flere ganger i løpet av krigsårene. De langsomme seilskipene var lett bytte for tyske ubåter og overflatefartøyer. Likevel var tapstallene for seilskuteflåten mindre enn for dampskipsflåten. Det hadde sammenheng med at seilskip i mindre grad fraktet last som ble regnet som kontrabande av de krigførende partene, og at de for en stor del seilte utenfor de verste krigssonene, ofte i oversjøiske fartsområder. På vei fra Florida til England med pitchpine ble imidlertid *Dione* 2. mai 1917 sprengt av en tysk ubåt utenfor Fastnet sør av Irland. Men mannskapet fikk lov til å gå i livbåtene først, og alle ble reddet. Foto signert Sollem. Tilhører: Norsk Maritimt Museum (NSM.2000-418).

Krigsrisikotillegg på hyrene og lønnsøkninger av krigsrelatert karakter, som *ikke* behandles her, preger derfor sjømannsorganisasjonenes jubileums-historier.<sup>8</sup> Ideelt sett skulle det vært foretatt en omfattende gjennomgang av aviser for å fange inn den offentlige interessen for og debatten om

---

8 Olstad 2006: 75 ff., Oftedal 1969, Birkeland 1935, Zachariassen 1950: se dog 294–295, Pedersen 2002, 169 ff., der forsikringsordningene er behandlet flere steder. I Tønnessen 1960: 116 finnes en kort og til dels feilaktig omtale av forsikringsordningene, mens lønsspørsmål vies bred plass på 119 ff. Se også Thowsen 1982: 178–196.

krigsforsikringssspørsmålene, men det ville ha krevd et større forskningsprosjekt.<sup>9</sup>

Artikkelen bygger i all hovedsak på trykt kildemateriale og den begrensede litteraturen om temaet. Relevante dokumenter fra stortingsforhandlingene er gjennomgått, herunder årsmeldingene fra Riksforsikringsanstalten, som hadde det administrative ansvaret for mange av forsikringsordningene. Forsikringsrådets årsmeldinger er hovedkilden til å dokumentere omfanget av de private krigsforsikringsordningene. Bransjebladet *Forsikringstidende* er gjennomgått. Det samme er medlemsbladet til Maskinistforbundet, *Norsk Maskin-Tidende*, og til Skipsførerforbundet, *Norsk Skipsførertidende*, ut fra innholdsfortegnelsen for henholdsvis årene 1914–1920 og 1917–1921.

### **Kort om sjømannsforsikringen og omfanget av de ulike krigsforsikringsordningene**

Sjømannsforsikringen, som ble vedtatt i 1911 og iverksatt fra 1913 med Riksforsikringsanstalten som administrator, etablerte en (arbeids-)ulykkesforsikringsordning for sjømenn og deres etterlatte på lignende måte som det ble gjort for industriarbeidere fra 1894. Sjømannsforsikringen, finansiert av rederne som arbeidsgivere, omfattet fra 1913 omkring 33 000 sjømenn på norskregistrerte skip med en beregnet lønn på totalt 27,6 millioner kroner, det vil si en gjennomsnittslønn på langt under 1000 kroner per år. Sjømannstrygdens sikkerhetsnett hadde to hovedelementer. For det første invalidepensjon på opptil 60 prosent av lønnsklassen sjømannen tilhørte, og der det ikke ble tatt hensyn til verdien av kost og losji på skipet. For det andre etterlattepensjon på 20 prosent til enken og 15 prosent for hvert barn, maksimalt 50 prosent for disse under ett, av den avdøde sjømannens lønnsklasse. For andre etterlatte, som foreldre, var det snakk om maksimalt 20 prosent pensjon av lønnsklassen. Sjømannstrygden hadde ingen engangsutbetaling ved død – utover dekning av begravellesutgifter på maksimalt 50 kroner i Norge og 100 kroner i utlandet. Utbetalinger fra sjømannsforsikringen forutsatte at vedkommende eller hans etterlatte var bosatt i Norge (§ 26). Utenlandske sjøfolk var derfor i praksis oftest ekskludert fra ordningen, men loven åpnet for å inkludere utlendinger basert på gjensidighet, det vil si at norske sjøfolk på andre lands skip skulle behandles likt med

---

9 Da ville også større arkivstudier vært naturlig, ikke minst av Riksforsikringsanstaltens praksis. Elisabeth S. Koren arbeider med et slikt forskningsprosjekt i form av en bok som er planlagt utgitt i 2019.

vedkommende lands sjøfolk.<sup>10</sup> Ingen slike gjensidighetsavtaler synes å ha blitt inngått før i mellomkrigstiden.

Engangsubbetalingene på 10 000 kroner til etterlatte etter krigsomkomne sjøfolk utgjorde 15,3 millioner kroner. I mars 1924 var det i tillegg brukt eller avsatt 6,24 millioner kroner til sykeutgifter og livrenter til alle krigsrelaterte saker, primært etterlattepensjoner. Disse to ordningene var administrert av Riksforsikringsanstalten. Mesteparten av kostnadene ble finansiert av Krigsforsikringen eller Rederforbundet.<sup>11</sup> Høsten 1914 ble det etablert en sjablongmessig forsikringsordning for sjøfolks eiendeler som skulle erstattes ved krigsforlis. Fra 1916 ble etablert en etterlønsordning, en ekstrahyre, for sjøfolk som hadde opplevd krigsforlis. Begge ordningene ble finansiert av Krigsforsikringen, det vil si rederne som arbeidsgiver. De totale utbetalingene for disse to ordningene utgjorde knapt 9,8 millioner kroner.<sup>12</sup>

Fra private kollektivforsikringer av skipsbesetninger ble det utbetalt engangs-erstatninger knyttet til død på totalt 2,8 millioner kroner. I 1917 og 1918 fantes det dessuten en særskilt statlig støtteordning til sjømannsfamilier der forsørger var blitt arbeidsledig i en utenlandsk havn på grunn av krigsforlis. Denne var på anslagsvis 0,6 millioner kroner totalt sett.<sup>13</sup> I 1928 mottok Norge dessuten en erstatning på 5,9 millioner kroner fra Tyskland til etterlatte etter omkomne sjøfolk eller til invalidiserte sjøfolk fra krigsforlis som Tyskland påtok seg ansvaret for.<sup>14</sup>

Jeg bruker mest plass på de lovbestemte engangsubbetalingene til etterlatte etter sjøfolk som var omkommet ved krigsforlis. Det krever særskilt drøfting av antall krigsomkomne sjøfolk, siden det har blitt oppgitt svært forskjellige tall. Jeg starter med den første lovregulerte ordningen.

### **Forsikring av sjøfolks eiendeler om bord**

På samme tid som Krigsforsikringen ble vedtatt i august 1914, ba maskinistforbundet og styrmannsforeningen om at ombordværende sjømenns eiendeler måtte krigsforsikres. Utenriksdepartementet, som hadde ansvaret for sjøfartsavdelingen fra 1913 til 1916, drøftet saken med Rederforbundet, som var positiv til at Krigsforsikringen påtok seg finansieringsansvaret. Og slik ble det – gjennom en

10 Ot.prp. nr. 4 1910, Innst. O.XI 1913, OT 1913: 1679-1746, 1886, LT 1913: 677-699, Dok.nr. 27 1913: 11.

11 St.med. nr. 31 1925: 9–10, St.med. nr. 11 1930: 9.

12 Avviklingsstyret 1936: 155.

13 Egeland 1973: 225 oppgir 1,3 millioner kroner uten nærmere spesifisering.

14 St.prp. nr. 21 1928 og St.med. nr. 17 1929.

provisorisk anordning av 10. oktober 1914. Den sjablongmessige forsikringen var basert på sjømannsforsikringens seks lønnsklasser og innebar at verdiene av de private eiendelene varierte mellom 600 kroner for skipsførerne og 200 kroner for de lavest lønnede. Dersom vedkommende omkom, skulle erstatningen utbetales til de etterlatte. Da anordningen ble lov våren 1915, var det ingen diskusjon om at utlendinger fortsatt skulle unntas fra forsikringsordningen.<sup>15</sup> Stortingsdebatten dokumenterte for øvrig at selv om Krigsforsikringen nektet å forsikre en skipstransport på grunn av for høy risiko, valgte Krigsforsikringen likevel å erstatte det norske mannskapets eiendeler fra et slikt krigsforlis fordi man fant det «litet rimelig, at mandskapet blev lidende».<sup>16</sup>

Kort tid etter at Tyskland hadde erklært uinnskrenket ubåtkrig med virkning fra 1. februar 1917, tok Handelsdepartementet initiativ til å øke satsene i forståelse med Rederforbundet og Krigsforsikringen. Sjømannsorganisasjonene ble ikke konsultert, og de engasjerte seg heller ikke i stortingsbehandlingen av saken. Departementets begrunnelse var at satsenes verdi var blitt undergravd av dyrtiden, slik at de var utilstrekkelige til å gjenanskaffe tapte «nødvendighetsartikler». I tillegg ble den foreslåtte økningen begrunnet med at sjansen for tap av slike eiendeler ville øke, uten at de tyske tiltakene ble nevnt direkte. Økningen var på 200 kroner for alle mannskapskategorier, unntatt skipsførere, der økningen ble på 400 kroner etter forslag fra Rederforbundet. Det ble presisert at hverken staten eller rederiet kunne bruke erstatningsordningen til å redusere sitt ansvar etter sjøfartslovens § 98. Den ga, etter nærmere bestemte kriterier, *norske sjømenn* rett til fri hjemreise med underhold til hjemstedet, herunder «*nødvendige klær*».<sup>17</sup>

Stortingsbehandlingen av loven førte til at tømmermenn, som ofte hadde sitt eget verktøy, fikk en særskilt erstatning på 300 kroner for dette. Endringene skyldtes en henvendelse fra generalkonsulen i London.<sup>18</sup> Satsene ble stående til krigens slutt. Ut fra prisstigningen under krigen var realverdien høyest i 1914–15. I 1918 representerte erstatningen for mange trolig ofte ikke mer enn halvparten av hva nye klær og sko kostet.<sup>19</sup>

---

15 Ot.prp. nr. 13 1915, Indst.O. nr. 34 1915, OT 1915: 430–33. De fleste skipsrederne hadde en slik forsikring i fredstid som også omfattet utlendinger «*med undtagelse av farvede mandskaper*». Hvem som ble definert som fargede før august 1914, er uklart, men det var altså en klar forskjellsbehandling av mannskap fra utlandet ut fra hudfarge, som ikke ble videreført i Krigsforsikringen.

16 OT 1915: 431.

17 Ot.prp. nr. 12 1917: sitat 1–2, kursivering i kilden, Indst. O. nr. 25 1917.

18 OT 1917: 329.

19 OT 1918: 1522, 1528.



DS *Santiago* med nøytralitetsmerke fra første verdenskrig. Bygget 1903 ved Fredrikstad Mekaniske Verksted for den statsstøttede spanske linje (Otto Thoresen). Usignert oljemaleri i Norsk Maritimt Museums samlinger. Foto: Norsk Maritimt Museum (NSM.K02617).

### Engangsutbetaling ved krigsrelatert død

Da sjømannsforsikringsloven ble revidert på enkelte punkter sommeren 1915, var engangsutbetaling knyttet til krigsforlis ikke noe tema.<sup>20</sup> Det ble det først våren 1916. Da ble Rederforbundet kjent med at flere sjømannsorganisasjoner ville kreve at staten sørget for store forsikringsbaserte engangsutbetalinger, 15 000 kroner, ved krigsrelatert død eller uførhet. Felles krav fra de fire sjømannsorganisasjonenes, som ofte var uenige om andre spørsmål under krigen, ble senere glemt eller fortrent av de involverte. At skipsførerforbundet (kapteinene), der mange mente ordet «fagforening» i seg selv «smakte av sosialisme», skulle gå sammen med det sosialistiske sjømannsforbundet, viser hvilken radikaliserende kraft krigen hadde. Samarbeidet reflekterte at alle sjøfolk var i samme båt stilt overfor krigens farer.<sup>21</sup>

Rederforbundet klarte imidlertid å komme kravet i forkjøpet ved å fremme et langt mindre kostnadskrevende forslag et par dager tidligere. Dette la regjeringen

20 Ot.prp. nr. 26 1915, Indst. O. XX 1915, OT 1915: 1693–1698.

21 Ot.prp. nr. 55 1916: 4–5. De to andre foreningene var styrmannsforeningen og maskinistforbundet. Henvendelsen ikke omtalt i Birkeland 1935, Tønnessen 1960: 114 ff., Hartmark 1964: 83–92, sitat 85; Pedersen 2002. Den eneste omtalen jeg har funnet, er i *Norsk Maskin-Tidende* 1916: 65.

og Stortinget til grunn.<sup>22</sup> Rederforbundet understreket at rederne hadde «stor sympati» for at det burde gis større erstatninger til sjøfolk som var blitt utsatt for «krigsulykke». For det første burde (lønns-)grunnlaget for årlige erstatninger til uføre og etterlatte – uavhengig av krigsulykke – økes med ytterligere 500 kroner, det vil si med totalt 1000 kroner. De økningene i fremtidige årlige utbetalinger dette ville medføre, skulle finansieres av sjømannsforsikringens overskudd. Dernest støttet man en engangsutbetaling til etterlatte eller hundre prosent krigsinvalidde sjømenn på 5000 kroner, finansiert av Krigsforsikringen. Rederforbundet mente disse engangsutbetalingene også skulle omfatte svenske og danske sjømenn på norske skip, selv om Sverige og Danmark ikke innførte tilsvarende ordninger for norske sjøfolk.<sup>23</sup>

Rederforbundets forslag ble vedtatt med mindre justeringer etter at sjømannsforeningene hadde støttet det subsidiært for å unngå ytterligere forsinkelser. Sistnevntes viktigste gjennomslag var at loven ble gitt tilbakevirkende kraft til krigsutbruddet. I tillegg var det bred politisk oppslutning om at Riksforsikringsanstalten i sine vurderinger om krigserstatning skulle gis, skulle si ja i «alle ulykker som med nogen sandsynlighet kan føres tilbake til en krigsforanstaltning som aarsak».<sup>24</sup>

Politikerne mente at i de tilfeller hvor et krigsrelatert dødsfall var omfattet av den frivillige private kollektive forsikringsordningen for skipsbesetninger (se senere), skulle den lovbestemte engangsutbetalingen avkortet eller samordnes med den private erstatningen. Dette ble imidlertid ikke lovfestet.<sup>25</sup> Etableringen av en engangsutbetaling gikk på tvers av tidligere praksis og lovgivning om forsikring av arbeidsulykker siden 1895, som opererte med årlige utbetalinger til etterlatte og uføre. I sentralforvaltningen var derfor flere bekymret for at engangsutbetalingene ikke ville bli «forstandig brukt».<sup>26</sup>

Tyskerne trappet opp ubåtkrigen fra februar 1917. Den 3. februar ba fem parlamentarikere fra Venstre og Arbeiderdemokratene, inklusive sistnevntes lederskikkelse, Johan Castberg, om at de årlige uføre- og etterlattepensjonene måtte økes med omkring 50 prosent for å sikre at etterlatte ikke ville lide «nød». Castberg stod fra 1916 (se senere) i en parlamentarisk særstilling gjennom sin utrettelige argumentasjon for sjøfolkenes sak. Et lignende krav ble reist av Ruteskipenes befalsforbund. Rederforbundet hadde sympati med intensjonen i forslagene, men

22 Schreiner 1963: 86.

23 Ot.prp. nr. 55 1916: 4.

24 Ot.prp. nr. 55 1916: 3 sitat, Indst. O. nr. 83: 135. Se også OT 1916: 573–577.

25 Ot.prp. nr. 55 1916: 3, Indst. O. nr. 83: 134.

26 Ot.prp. nr. 55 1916: 10.



advarte mot en slik økning av de årlige ytelsene finansiert av sjømannsforsikringen, det vil si av rederne, i mange år fremover. Ingen kunne vite hvordan rederienes lønnsomhet ville være da. Rederforbundet foreslo derfor en fordobling av engangsutbetalingene – til 10 000 kroner – som rederne ville finansiere gjennom Krigsforsikringen. Forbundet mente også engangsutbetalinger ville være et mer populært tiltak enn årlige pensjoner blant sjøfolkene og deres etterlatte. Samtidig skulle økningen komme alle etterlatte, uavhengig av sjømannens forsørgelse, til gode etter arvelovens regler.<sup>27</sup> Loven av 1916 innebar at retten til engangsutbetaling bare gjaldt dem som var blitt helt eller delvis forsørgt av den omkomne. Frem til februar 1917 hadde en tredel av de omkomne sjømennene ikke forsørgt noen.<sup>28</sup> Ergo ble ingen erstatning utbetalt – og rederne sparte penger.

Riksforsikringsanstalten og Sosialdepartementet støttet Rederforbundets forslag for å unngå å undergrave sjømannsforsikringens fremtidige økonomi. Gjennomsnittsalderen til enkene som hadde fått engangsutbetaling, var 38 år, og de ville ha rett til ordinær enkepensjon til sin død eller til de giftet seg på ny. Sosialdepartementet la vekt på at konkurransen mellom ulike lands handelsflåter etter krigen ville «bli meget skarp». Derfor måtte man ikke skyve slike kostnader «over på fremtiden». Departementet understreket at den fordoblede engangsutbetalingen måtte ses på som en anerkjennelse av sjømannsstandens «uegennyttige og opofrende arbeide den i disse tider utfører til landets gavn». For å skape likebehandling mellom forsørgede etterlatte måtte økningen også gis tilbakevirkning til august 1914. Staten ville finansiere de økte utbetalingene, anslagsvis 1,8 millioner kroner, frem til februar 1917, fordi Rederforbundet på prinsipielt grunnlag avviste at Krigsforsikringen skulle dekke dette.<sup>29</sup>

Sosialdepartementet var enig med Rederforbundet i at økningen på 5000 kroner skulle forbeholdes norske sjømenn. Svensker og dansker skulle fortsatt få 5000 kroner. Departementet begrunnet dette med den store «arbeidsledighet blant norsk sjøfolk». En av intensjonene med lovendringen var å oppmuntre norske fremfor utenlandske sjøfolk til å dra til sjøs igjen under de ekstremt risikable forholdene som hersket våren 1917.<sup>30</sup>

To spørsmål preget stortingsbehandlingen. For det første var skipsførerforeningen svært kritisk til de økte engangsutbetalingene. 10 000 kroner var mye

27 Ot.prp. nr.31 1917: 1–6, sitat 2.

28 Indst. O. XXIII 1917: 9–10.

29 Ot.prp. nr.31 1917: sitat 9, 10.

30 Ot.prp. nr.31 1917: sitat 12, Schreiner 1963, 274.



Handelsskip i konvoi under første verdenskrig. For å beskytte handelsskip mot angrep startet britene mot slutten av første verdenskrig med konvoiering, også av norske og andre nøytrale skip. Foto: Skipsfører Ivar Geelmyden (1888–1928). Tilhører Knut Geelmuyden, deponert i Bergen Byarkiv (A-5040 Geelmyden).

penger våren 1917. Etter de nylige lønnsreguleringene i staten var det svært få embetsmenn som hadde en så høy årslønn, før 10 prosent pensjonspremietrekk. Generaldirektøren i NSB var blant de svært få, med enn lønn på 12 000 kroner.<sup>31</sup> For de aller fleste sjøfolk utgjorde 10 000 kroner fire til fem årslønner da hyrene var på sitt høyeste våren 1918.<sup>32</sup>

Skipsførerforeningen fryktet at de høye engangsutbetalingene kunne «gjøre mer ondt end godt» særlig for yngre, barnløse enker, og for flere enn disse «bli roten til vellevnet og pyntesyke og derved til vordende byrde for samfundet. De kan bli et fristende objekt for mindre hæderlige mænd, der selvfølgelig altid av aviser eller ved bekjente vil kunde vite, hvor de skal finde sine ofre». Foreningen ba derfor Stortinget i stedet om å øke de løpende etterlattepensjonene og ikke la «smaalig knusleri snike sig ind», jf. departementets argumentasjon mot årlige pensjoner som kunne undergrave sjømannsforsikringens økonomi på lengre

---

31 St.prp. nr.118 1917: 266.

32 Thowsen 1982: 183.

sikt.<sup>33</sup> Sosialdepartementet mente skipsførerforeningen ikke tok høyde for at kontantutbetalingen skulle «forvaltes under overformynderiets kontrol og at det må forutsættes at det ikke vil bli tilladt at sløse det bort i en fart». Dette understreket også sosialkomiteen. På dette tidspunkt var myndighetsalderen 21 år, slik at barnas bruk av utbetalingen ville være strengt kontrollert.<sup>34</sup>

Det andre spørsmålet hang sammen med det første. Det var bred enighet om at også foreldre eller besteforeldre skulle inkluderes ved fordelingen av engangsutbetalingene, uavhengig av om de var forsørget helt eller delvis av den omkomne. Dersom den omkomne ikke hadde hatt forsørgeransvar for noen, fikk disse alt.<sup>35</sup>

Dette lite gjennomtenkte stortingsvedtaket ble endret i 1918, etter at Riksforsikringsanstaltens appellkommisjon hadde påpekt dets utilsiktede virkninger. Appellkommisjonen fant det «urimelig og uretfærdig» at foreldre eller besteforeldre skulle være «erstatningsberettiget uten hensyn til forsørgelsesforholdet». Den hadde opplevd klager – som ut fra loven måtte avslås – som innebar at enker måtte dele erstatningen med avdødes foreldre, «skjønt disse sat i gode økonomiske kaar og aldrig hadde mottat noget bidrag fra sin avdøde søn, mens enken og barna sat igjen uten eksistensmidler». Loven ble derfor endret, slik at foreldre og besteforeldre som ikke var blitt forsørget helt eller delvis, bare fikk erstatning dersom avdøde ikke etterlot seg enke, barn eller andre forsørgede.<sup>36</sup>

Loven om engangserstatning for omkomne sjøfolk ved krigsulykker innebar at Riksforsikringsanstalten skulle avgjøre om ulykken var krigsrelatert. Stortinget understreket i 1917 på ny at listen skulle legges lavt. Også i de tilfeller det var «den minste sandsynlighed» for at det var en krigsrelatert ulykke, skulle engangserstatningen gis.<sup>37</sup> Hvor mange dødsfall blant sjøfolk ble definert som krigsrelaterte?

---

33 Indst. O. XXIII 1917: 5–6, som siterer fra Norsk Skipsførertidende 1917: 51–52.

34 Indst. O. XXIII 1917: 7 sitat og 11. Dersom vedkommende etterlot seg enke og ett barn, fikk enken 57,144 prosent og barnet 42,86 prosent av utbetalingen.

35 Stortinget inkluderte foreldre og besteforeldre blant dem som skulle få etterbetalt 5000 kroner frem til 1.2.1917, noe regjeringen ikke hadde foreslått. Dette økte statens kostnader til omkring kr 2,47 mill., OT 1917: 532.

36 Ot.prp. nr. 18 1918: 2 sitat, Indst. O. nr.43 1918, OT 1918: 582–585.

37 Indst. O. XXII 1917: 9. Dette innebar en mye mer liberal vurdering enn ved Krigsforsikringens krigskaskoerstatning for skip som forutsatte en dokumentert årsakssammenheng mellom krig og skade.

## Antall krigsomkomne sjømenn

Det oppgis ulike tall på hvor mange sjøfolk som omkom i krigsrelaterte hendelser på norskregistrerte skip. Det høyeste tallet jeg har funnet, er 2948. Det synes å inkludere alle omkomne sjømenn – uavhengig av årsak.<sup>38</sup> Et mye brukt tall er 1162 omkomne i dokumenterte krigsforlis. I tillegg kom 942 eller 943 på 67 skip som forsvant sporløst på havet i det man har lagt til grunn er krigsrelaterte forlis, det vil si 2104 eller 2105 omkomne totalt.<sup>39</sup> I Sjømennenes minnehall i Stavern ble det risset inn 1742 navn på 1920-tallet.<sup>40</sup>

SSBs publikasjon, *Folkemengdens bevegelse 1911–1920*, opplyste i 1926 at sjømannsforsikringen, administrert av Riksforsikringsanstalten, la til grunn at antallet «krigsulykker med dødelig utgang» i årene 1914–1920 var 2098, hvorav 1418 gjaldt «norske sjøfolk».<sup>41</sup> Riksforsikringsanstalten tok stilling til alle skipsulykker og -forlis mellom 1914 og 1921 som kunne tenkes å være krigsrelaterte. Etaten la til grunn en liberal fortolkning av «krigsulykke», og inkluderte de tilfeller «hvor sannsynligheten taler for at krigen har medvirket til ulykken».<sup>42</sup> Antall krigsomkomne ligger derfor sannsynligvis i det øverste mulighetsrommet.<sup>43</sup> Riksforsikringsanstaltens tall, jf. tabell 1, bør legges til grunn som de beste. Overraskende nok glimrer disse tallene – med få unntak – med sitt fravær i den undersøkte litteraturen.<sup>44</sup> Ett av unntakene er Rederforbundets 25-årshistorie.<sup>45</sup> Den viser at Riksforsikringsanstaltens tall var godt kjent i sjøfartskretser i samtiden, uten at senere litteratur har brukt dem.

38 Birkeland 1935: 34.

39 Vogt 1938: 146–148 opererer med 943, Zachariassen 1950: 288–289 opererer med 942 «og det er ingen tvil om at også de ble senket» ved krigsforlis. Keilhau 1927: 204 opererer også med 1162. Tallet 2104 finnes også i Tortzen: 105.

40 <http://minnehallen.no/historien>, lest 6.6.2018. Thowsen 1983: 560–563 opererer med langt lavere tall fordi han bare oppgir *omkomne knyttet til dampskip*. Hammerborg 2003: 121 bruker Thowsens tall.

41 SSB 1926, 79\*–80\*.

42 St.med. nr. 31 1925: 10.

43 Riksforsikringsanstaltens årsberetning 1920: 15 opererte med 2071 omkomne for årene 1914–1920.

44 Jf. Jerman 2016: 166, og hans skipsbaserte oversikt 173–204 over antall «døde» som trolig også inkluderer passasjerer, selv om Jerman s. 204 ikke inkluderer skipperens hustru og datter blant de «savnede sjøfolk». Totalt summerer oversikten seg til 2423, men dette inkluderer også 115 fiskere og fangstmenn, hvorav 84 forsvant under selfangst i Vestisen ved Grønland våren 1917. Dette gir derfor et totaltall på 2308 døde ved krigsforlis og antatte krigsrelaterte forlis.

45 Brækhus 1934: 108 opererer med 2130, Tønnessen 1960: 114 oppgir 2123.

	Norske	Svenske	Danske	Andre land	Totalt	Norske i prosent
1914	46	1	1		48	95,8
1915	137	12	4	14	167	82
1916	243	36	16	52	347	70
1917	693	145	67	167	1072	64,6
1918	200	35	25	65	325	61,5
1919	68	17	4	6	95	71,5
1920	40	9	8	18	75	53,5
1921	3				3	100
<b>Totalt</b>	1430	255	125	322	2132	67

Tabell 1. Antall norske, svenske, danske og sjømenn fra andre land omkommet i krigsulykker på norske skip 1914–1921. Kilde: St.med. nr. 31 1925: 10.

Jeg legger til grunn at 1430 norske sjømenn omkom i krigsrelaterte hendelser på norske skip under og etter første verdenskrig. I tillegg kom 255 svenske, 125 danske og 322 fra andre land, det vil si totalt 2132 omkomne sjømenn fra norske skip. Sjømenn ble definert som skipsmannskap ansatt av rederiet. Postvesenets ansatte som arbeidet på rutebåtene til Newcastle og Fredrikshavn, var ikke i den kategorien.<sup>46</sup>

	1914-16	1917	1918	1919	1920	1921	Totalt
Norske sjømenn eller deres etterlatte	4048	6598	1900	650	360	30	13586
Svenske sjømenns etterlatte	198	650	155	75	30		1108
Danske sjømenns etterlatte	110	325	130	15	35		615
<b>Totalt</b>	4357	7573	2185	740	425	30	15311
Refundert av staten	2790	392	50	110	425		3342
Krigsforsikringen	1302	7070	2104	555			11456
Rederforbundet	95	11	31	75		30	242
Tyskland	160	60					220
England	10	40					50

Tabell 2. Utbetalte kontanterstatninger per 15.3.1929 til norske sjømenn og deres etterlatte, etterlatte etter svenske og danske sjømenn knyttet til krigsulykker på norske skip i årene 1914–1921 og finansieringen av erstatningene fordelt på staten, Krigsforsikringen, Rederforbundet, Tyskland og England. I 1000 kr. Kilde: St.med. nr. 11 1930: 9.

46 Eriksen 2014: 54–55.

I Norge finnes det ikke kvalifiserte anslag over hvor mange norske sjømenn som omkom i krigsrelaterte hendelser som mannskap på utenlandske skip.<sup>47</sup> Sverige synes å ha bedre oversikt på dette punktet. 787 svensker omkom på svenske skip, og trolig 430 på andre lands fartøyer, hvorav 255 på norske skip. I Danmark legger man til grunn 667 omkomne danske sjøfolk på danske fartøyer under krigsårene, og et ukjent antall på andre lands fartøyer.<sup>48</sup>

Økningen av andelen omkomne sjøfolk fra andre land enn de skandinaviske i 1917 og 1918 kan tyde på at nordmenn i økende grad vegret seg for å søke hyre på den mest risikoutsatte farten. Den økende arbeidsløsheten blant norske sjøfolk fra 1917, med svært liten sikring mot inntektstapet frem til sommeren 1918 (se senere), motvirket ikke denne tendensen.

Tabell 2 gir en oversikt over hvor store kontanterstatningene ble. Disse gikk med få unntak til de etterlatte. Bare 14 norske sjøfolk synes å ha blitt definert som «varig» invalide av krigsulykke av Riksforsikringsanstalten frem til begynnelsen av 1920-årene, og ingen av dem før våren 1917.<sup>49</sup> At etaten la listen høyt for i det hele tatt å utbetale noen form for støtte, kan følgende eksempel illustrere: En 20-åring fra Lista ble torpedert i Biscaya på en av sine første turer. Etter noen dager ble han reddet av et fartøyer som ble torpedert en formiddag ved Shetland. Han ble reddet av et fartøyer som samme ettermiddag ble torpedert. I den forbindelse fikk han tre «granatsaar», men ble reddet og innlagt på sykehus i Lerwick, der han ble behandlet i tre uker før han ble sendt hjem. Han arbeidsevne var «brutt, iallfald svekket». De tre torpederingene i løpet av ca. tre uker medførte at han hadde ikke nerver til å dra til sjøs igjen. Riksforsikringsanstalten av slo likevel hans søknad om «erstatning som forulykket sjømann», det vil si en enhver form for uføretrygd. Vedkommende kunne i praksis bare utføre «smaapuslerier» og led «nød», opplyste bygdas lege, Ole W. Selvaag (V), i en stortingsdebatt i 1918.<sup>50</sup> Uføretrygden ble sannsynligvis forbeholdt dem som hadde fått så store fysiske skader at de var ute av stand til å arbeide.

I tillegg til kontanterstatningene kom Riksforsikringsanstaltens utbetalinger til dekning av krigsrelatert sykebehandling og livrenter, det vil si årlige uføre- og

---

47 I *Dagens Næringsliv* 23.7. 1918 – for hundre år siden – omtales begravelsen til Alfred Heitmann, 20 år gammel og fra Senja, i Porsgrunn. Han døde på byens sykehus etter at den svenske barken *Gripen* hadde blitt torpedert nær kysten.

48 Tortzen: 105. I Maegaard og Vestberg 1934: 197 legges det til grunn 648 krigsomkomne sjømenn, hvorav 531 dansker, 28 nordmenn og 39 svensker.

49 St.med. nr. 11 1921: 15, OT 1917: 537.

50 OT 1918: 1529.

etterlattepensjoner med basis i sjømannsforsikringens inntektsklasser. Disse ble forhøyet med 500 kroner høsten 1914 og høsten 1916. I 1924 utgjorde disse utbetalingene og de kapitaliserte avsetningene til livrenter, det vil si sannsynlige fremtidige årlige utbetalinger til de som hadde krav på det, til sammen 6 242 382,90 kroner. Disse utbetalingene ble finansiert av Rederforbundet, som ville unngå at sjømannsforsikringens fremtidige økonomi ble svekket av krigsrelaterte kostnader.<sup>51</sup>

Refusjon av kostnader til sykebehandling av krigsforliste sjømenn inkluderte ikke rekonvalesens på et kurbad for å gjenvinne krefter, selv om vedkommendes lege mente det var helt nødvendig. Det gjaldt også styrmannen på *Frisk*, som var skipets eneste overlevende etter senkingen 19. mars 1917. Han hadde overlevd på et båthvelv, men hadde mistet følelsen i armer og ben. Parlamentarikerne var så opprørte over dette at de bevilget 25 000 kroner til relevant behandling i 1917 for at slike sjømenn om mulig kunne «gjenvinde helbreden».<sup>52</sup>

### **Privat kollektivforsikring av skipsbesetninger**

Selv om grunnlaget for løpende erstatninger fra sjømannsforsikringen ble øket med 500 kroner i løpet av august 1914, var erstatningene til etterlatte moderate. Det oppstod derfor et marked for kommersiell krigsforsikring av sjøfolk. I løpet av 1914 kopierte norske livsforsikringsselskaper et nytt og enkelt produkt som var utviklet i Sverige: kollektiv forsikring av skipsbesetninger finansiert av rederne.<sup>53</sup> Dette var en korttidsforsikring på tre måneder og omfattet alle som til enhver tid var besetning på de skipene kontrakten omfattet, med en enkel differensiering mellom stillingskategorier basert på forholdstallet 3,3:1 mellom offiserer og øvrig mannskap. Erstatningen til offiserenes etterlatte ville med andre ord være 330 prosent høyere enn til etterlatte etter andre sjøfolk på fartøyet. Rederne bestemte forsikringssummene.

Hygea, søsterselskapet til skadeselskapet Vesta i Bergen,<sup>54</sup> var det første livsforsikringsselskapet som markedsførte det nye produktet, sammen med livsforsikringsselskapet Fram.<sup>55</sup> I løpet av 1914 hadde de to selskapene tegnet forsikringer med en samlet risiko på 600 000 kroner. Suksessen og den potensielt store risikoen som var involvert, førte til at åtte norske livsforsikringsselskaper

51 St.med. nr. 31 1925: 10.

52 ST 1917: 1750–1752.

53 Forsikringstidende 1914: 272.

54 Ødegaard et al. 1930: 58–59.

55 Forsikringstidende 1914: 272.

i slutten av 1914 ble enige om et kartell med felles premier og vilkår, og med gjensidig reassuranse hos hverandre. De svenske livforsikringsselskapene som hadde konsesjon i Norge, tilbød tilsvarende forsikringer.<sup>56</sup> Det ser imidlertid ikke ut til at norske redere benyttet seg av de svenske tilbudene.<sup>57</sup>

Landets største livsforsikringsselskap, Idun, var skeptisk til nyskapningen fordi den ikke tok hensyn til de forsikrede mannskapenes alder eller helse, slik den aktuarbaserte livsforsikringen gjorde. Forsikringsrådet, tilsynsorganet for livsforsikringsbransjen, hadde ingen sans for slike innvendinger, og godkjente produktet og reelt sett kartellet.<sup>58</sup> Identiske vilkår og premier ble fastsatt av livsforsikringsselskapenes direktører.<sup>59</sup>

Premien ved årsskiftet 1914/15 var fastsatt til 15 kroner per 1000 kroners forsikringssum, det vil si 1,5 promille. Dette var en ren dødsforsikring, der gyldigheten var uavhengig av om døden skyldtes krigshandlinger «mellom de forskjellige Stater» eller andre forhold. Forsikringen bortfalt dersom skipet deltok i blokadebrytning eller forsøk på dette.<sup>60</sup> Frem mot utgangen av 1916 ble premien gradvis økt fra 1,5 til 2,5 prosent. Etter at Tyskland erklærte uinnskrenket ubåtkrig fra 1. februar 1917, ble forsikringstiden redusert til to måneder og premiene økt til 3 prosent for dampskip og 4 prosent for seilskip, som hadde hatt høyere risiko, i de mest krigsutsatte områdene. Fra mars 1918 ble premiene redusert med 0,5 prosent i disse områdene. I 1918 ble den generelle premien redusert til 0,7 prosent.<sup>61</sup>

I den nevnte loven fra juli 1916 om en engangsutbetaling på 5000 kroner til etterlatte av krigsomkomne sjømenn utbetalt av Riksforsikringsanstalten, mente spesialkomiteen som behandlet lovforslaget, at denne erstatningen skulle samordnes med utbetalinger fra den private forsikringsordningen, men uten å lovfeste det.<sup>62</sup> Riksforsikringsanstalten la politikernes intensjoner til grunn for sin praksis. Dette undergravde etterspørselen etter den kollektive forsikringsordningen. Livsforsikringsselskapene utviklet da et nytt produkt som bare omfattet ikke-krigsrelaterte dødsfall, som sommeren 1916 fortsatt var flere enn krigsrelaterte dødsfall. Det nye produktet fikk imidlertid liten betydning

56 NOS VI. 148 (1915): 9\*, Lorange og Wedervang 1936: 35–36, Farmand 1915: 108.

57 F.eks. NOS VI:156 (1919): jf. tabell 15 og 16.

58 Lorange og Wedervang 1936: 36, Fuglum 1961: 78–79.

59 Lorange 1940, 18, Gjensidige 1947, 104, 112, Gjensidiges arkiv (GJA), AA 12, f.eks. 88.

60 Gjensidiges rundskriv no. 44 av 25.1.1915.

61 Lorange og Wedervang 1936: 37 og 39, Gjensidige 1947: 104. Se også Glitne 1939: 15.

62 Ot.prp. nr. 55 1916: 3, Indst. O. nr. 83: 134.



fordi Riksforsikringsanstalten i januar 1917, etter påtrykk fra Rederforbundet og Sosialdepartementet, stanset samordningen av de private og offentlige forsikringsordningene.<sup>63</sup>

Vilkårene i kollektivforsikringen fra våren 1917 presiserte at dersom et skip var forsvunnet og besetningen måtte anses som omkommet, «forfalt forsikringsbeløpene til utbetaling» i samsvar med dødstidspunktet etter sjøfartslovens § 67 og 93. Rederiet, som mottok erstatningen, var ansvarlig for utbetalingen til «forsikredes enke eller, om vedkommende var ugift, til hans arvinger. Efterlater vedkommende sig heller ikke arvinger skal beløpet anvendes i veldædig øiemed».<sup>64</sup>

Som det fremgår av tabell 3, ble kollektivforsikringen for skipsmannskaper svært lønnsom for livsforsikringsselskapene. Det kan imidlertid ikke fastslås *hvor* lønnsom den var, fordi selskapenes direkte og indirekte administrasjonskostnader knyttet til disse forsikringene er ukjent. For Gjensidige utgjorde erstatningene gjennomsnittlig 49 prosent av premiene for årene 1915–1921.<sup>65</sup> Bare knapt halvparten av erstatningene på 2,8 millioner kroner skal ha hatt sammenheng med krigsrelaterte dødsfall. Forsikringsproduktet bidro derfor til å utjevne forskjellene i erstatning til etterlatte – uavhengig av om forsikrede døde av krigsrelaterte eller andre årsaker.

	Premier	Erstatninger	Total forsikringssum 31.12
1915	417	44	7829
1916	435	127	5809
1917	3554	1561	20236
1918	2129	831	17366
1919	486	171	13024
1920	340	93	5543
1921	52	6	855
Totalt	7413	2833	

Tabell 3. Kollektivforsikring av skipsbesetninger 1915–1921, premier, erstatninger og totalt forsikrede verdier i 1000 kroner. Kilde: Forsikringsrådets beretninger 1915–1921.

63 Forsikringstidende 1917: 9–10, 71–72, Lorange og Wedervang 1936: 38.

64 NOS VI.106 (1917): 20\*.

65 Gjensidige 1947: 112–113, se også Lorange og Wedervang 1936: 39.

### **Utbetaling av hyre etter krigsulykke m.m.**

I begynnelsen av 1916 gikk de fire sjømannsorganisasjonene for første gang sammen om et felles krav til myndighetene. De krevde at sjømennene ble sikret hyre på hjemreisen fra utlandet for eksempel på grunn av krigsforlis, i tillegg til fri hjemreise etter sjøfartsloven, fordi hjemreisen i krigstid ofte tok mye lengre tid enn i fredstid. Sjøfartsloven innebar at hyren kunne stanses av rederen ved (krigs-)forlis. Dermed ville også overføring av hyren til sjømannens familie opphøre.

Regjeringen og Rederforbundet ville imøtekomme kravet ved å lovfeste at hyren skulle forlenges med en halv måned ved krigsforlis i Nordsjøen og Østersjøen, og én måned ved krigsforlis i andre farvann. Hyreforlengelsen samsvarte med den tiden Sjøfartsdirektoratet mente det da tok å returnere til Norge etter krigsforlis. Utgiftene skulle finansieres av Krigsforsikringen. Til tross for at en enstemmig spesialkomité sluttet seg til lovforslaget, ble det en omfattende debatt.<sup>66</sup> Det skyldtes først og fremst den sosialpolitiske «pioner» Johan Castbergs (Arbeiderdemokrat) «brennende» engasjement for sjømennenes sak.<sup>67</sup> Dette forsterket seg de to neste årene, noe som satte ham i en særstilling blant norske politikere. Castberg mente at sjøfolkene måtte sikres hyre under hele hjemreisen, selv om den tok lengre tid enn de nevnte forlengelsene. Han argumenterte prinsipielt med at sjømennene skulle sikres full erstatning mot et uforutsett inntektstap, men forslaget tok også høyde for at hjemreisen fra et krigsforlis kunne ta vesentlig lengre tid enn tilfellet var i begynnelsen av 1916. Castbergs forslag tok høyde for en fremtid som raskt ble en realitet, men det ble forkastet med 52 mot 30 stemmer.<sup>68</sup>

Etter at senkingene av norske skip økte raskt fra høsten 1916, og eksploderte etter Tysklands opptrapping av ubåtkrigen fra februar 1917, ble skipsfarten mellom Norge og Storbritannia redusert. Det gjorde det nærmest umulig for sjømenn fra krigsforlis å få reist hjem i løpet av én måned. De store skipstapene gjorde det også vanskelig for dem å få ny hyre. Dette skapte raskt store økonomiske problemer for de berørte sjømennene og deres familier. Castberg ble deres fremste politiske talsmann. Castberg mente staten hadde «en absolutt plikt» til å hjelpe disse familiene slik at de «ikke lider likefrem nød», ikke bare

---

66 Ot.prp. nr. 41 1916, Indst. O. nr. 1916.

67 Sitat fra tittelen til Jenssen 2017 som ikke behandler disse spørsmålene. De er heller ikke nevnt i Castberg 1953.

68 OT 1916: 416–430, særlig 417–418.

fordi sjømennene hadde vært villig til å sette sine liv på spill for å «opretholde ikke alene økonomiske verdier, men ogsaa landets hæder».<sup>69</sup>

I april 1917 interpellerte han om hva regjeringen ville gjøre. Handelsminister Friis Pedersen hadde vurdert en hyreforlengelse etter krigsforlis til to måneder, men forkastet dette til fordel for en statsbevilgning på ¼ million kroner. Det skulle sikre en rask engangsutbetaling på 300 kroner til hustru, 75 kroner til hvert barn og 100 kroner til foreldrene, dersom de ble (delvis) forsørget av forsikrede. Og slik ble det.<sup>70</sup> Bevilgningen ble forbeholdt *norske* sjømenn som mistet jobben på grunn av krigsulykke eller beslaglegging av skipet av andre lands myndigheter. Til tross for sistnevnte bestemmelse ble det ikke utbetalt støtte dersom sjømannen mistet sin stilling på grunn av britiske myndigheters «rekvisisjonering» av norske skip. Dette ble endret i 1918, da det ble bevilget ytterligere ¼ million kroner til samme formål.<sup>71</sup>

Tonnasjeavtalen mellom Rederforbundet og britiske myndigheter i juni 1917, som regjeringen var innforstått med, ga Storbritannia disposisjonsrett over betydelige deler av handelsflåten til forhåndsbestemte rater. Det ble også enighet om at Storbritannia skulle kunne rekvisisjonere – det vil konfiskere – norske skip, noe regjeringen skulle protestere mot. I realiteten var konfiskeringen en forhåndsavtalt leieavtale med rederen så lenge krigen varte. De britiske rekvisisjonene gjaldt primært skip i nordsjøfarten mellom de to landene. «Ingen nordmann ville stå om bord på rekvisjonerte fartøyer» på grunn av lavere britiske hyrer. Disse sjøfolkene, ukjent hvor mange, ble derfor sendt hjem på «engelsk regning».<sup>72</sup> Samtidig mistet de sine hyrer, men fra 1918 kom familiene deres som nevnt inn under støtteordningen. De britiske rekvireringene bidro til at det ble færre norske sjøfolk på norske skip. Det kan også ha bidratt til å forklare hvorfor den relative andelen norske sjøfolk som omkom i krigsulykker, ble redusert de siste to krigsårene, se tabell 2.

De britiske rekvisisjonene og de mange senkede norske skipene skapte økende arbeidsløshet og inntektsbortfall blant norske sjømenn og deres familier, noe som bare i liten grad ble kompensert av de statlige støtteordningene. På grunn av en passiv regjering ble disse problemene et politisk tema fra slutten av 1917,

69 OT 30.3.1917: 338–339.

70 ST 1917: 912–921, 1752, St.med. nr. 15 1917.

71 St.prp. nr. 62 1918, Indst. S. nr.161 1918. Begge var anslagsbevilgninger. I mars 1918 var det allerede utbetalt kr 303 000. Det er ikke undersøkt hvor mye som ble regnskapsført på de to bevilgningene.

72 Schreiner 1963: 171 ff., sitat 181.

til tross for Castbergs påpekninger av at staten gjorde for lite for sjøfolkene som måtte stå i en politisk «særstilling».<sup>73</sup>

Castberg var likevel lenge lite konkret med hensyn til hva regjeringen skulle gjøre, i motsetning til Meyer Nilsen Foshaug (AP), som ba regjeringen utvide ordningen med etterlønn/-hyre etter et krigsforlis til minst tre måneder. Castberg understreket at dette også måtte omfatte sjøfolk fra rekvisisjonerte skip og fortrinnsvis utvides til seks måneder. Det hadde Rederforbundet anbefalt sine medlemmer å gjøre overfor offiserene. Fred. Olsen hadde for øvrig innført seks måneders etterlønn for både offiserer og menige i slike situasjoner.<sup>74</sup>

I mai 1918 foreslo regjeringen, med Rederforbundets støtte, å utvide ordningen med etterlønn til tre måneder etter krigsforlis eller rekvisisjonering – fortsatt finansiert av Krigsforsikringen. Behandlingen av lovforslaget førte til den siste større stortingsdebatten under krigen om statens forhold til sjøfolkene.



DS *Bravo* 1915–1916. DS *Bravo* ble bygget i 1908 for Fred. Olsen, og ble i 1915 satt inn i den nystartede Fred. Olsen Pacific-linje, men ble i 1916 solgt til Sigv. Bergesen og døpt DS *Barfond*. Håndkolorert foto av ukjent fotograf. Tilhører Norsk Maritimt Museum (NSM.B002924).

Det spørsmålet som skapte mest strid, var i hvilken grad endringen skulle gis tilbakevirkende kraft. De fire sjømannsorganisasjonene krevde at endringen

73 Bl.a. ST 1918: 493–511, sitat 501.

74 ST 1918: 674–677, Ot.prp. nr. 31 1918: 2.

skulle gis med virkning fra februar 1917, da skipstapene hadde blitt så store at de medførte arbeidsledighet. Mange sjøfolk hadde gått ledige fra da av. I tillegg ønsket sjømannsorganisasjonene seks måneders etterbetaling av hyre. De fire organisasjonene skal allerede våren 1917 ha krevd tre måneders etterlønn – uten at regjeringen reagerte.<sup>75</sup>

Regjeringen mente at praktiske hensyn knyttet til å dokumentere hvem som hadde rett til slik etterbetaling, gjorde det umulig å gi loven tilbakevirkende kraft før april 1918, blant annet fordi ordningen også skulle omfatte utenlandske sjøfolk på norske skip, som hadde omkommet i krigsrelaterte hendelser. Det ble lagt opp til full likebehandling av norske og utenlandske sjøfolk. Det var i praksis ikke tilfelle med ordningen fra 1916, som innebar at den krigsforliste måtte reise til Norge for å få etterlønn, selv om de utenlandske sjøfolkene ikke hadde mønstret på der.

Et viktigere argument regjeringen brukte mot å gi loven tilbakevirkende kraft, var at rederne ikke ville akseptere det, og at statskassen dermed ville måtte ta regningen. I og med at Stortinget presset på for å gi ordningen tilbakevirkende kraft, førte dette til at regjeringen forhandlet med rederne. Det offentlige kompromisset de ble enige om, var at loven skulle få virkning fra april 1918 med full finansiering fra Krigsforsikringen. Et annet element i kompromisset, som reduserte kostnadene tilbakevirkningen innebar, var at etterskuddshyren på tre måneder bare skulle omfatte *norske* sjøfolk. Den var «neppe grund» til å inkludere utenlandske sjøfolk, som det ble sagt.<sup>76</sup> Ingen parlamentarikere var opptatt av denne formen for forskjellsbehandling – heller ikke Castberg.

Den avgjørende odelstingsdebatten ble preget av Castbergs sterke engasjement, der han med eksempler viste hvor viktig det var å gi lovendringen virkning fra januar 1918. Han var likevel mest opptatt av å understreke at Stortinget hadde en spesiell forpliktelse overfor sjøfolkene. Lovendringen var ikke bare uttrykk for en «erstatning, men også en belønning, fordi disse sjøfolkene» satte livet på spill og dermed var «de eneste i vort land som – kan man si – er ved fronten og mister livet ved fronten». Enkelte parlamentarikere avviste belønning som betraktningstype. Andre, som legen Ole W. Selvaag (V) fra Lista, delte fullt ut Castbergs moralske indignasjon over hvordan myndighetene, primært Riksforsikringsanstalten, hadde møtt enkeltskjebner han kjente. Heller ikke redernes fremste politiske representant på Stortinget, Johan Ludwig Mowinckel, som

75 Ot.prp. nr. 31 1918: 2, Indst. O. nr. 89 1918: 161, Pedersen 2002: 183.

76 Dok. nr. 55 1918: sitat 2. Se ellers særlig OT 1918: 964–978.

også var styremedlem i Krigsforsikringen, var upåvirket av Castbergs retorikk. Han slo fast at han som «reder» vanskelig kunne stemme mot Castbergs forslag. Dersom rederne kunne akseptere 1. april, kunne de også «ta omkostningene fra 1. januar». Dermed var saken avgjort. Handelsminister Friis Petersen, som tidligere hadde hevdet januar var umulig, støttet også Castbergs forslag.<sup>77</sup>

Få dager senere vedtok Stortinget – etter forslag fra næringskomiteen, men i forståelse med regjeringen – at staten, etter søknad, skulle bidra «til erstatning for tapt arbeidsfortjeneste av indtil 3 maaneders hyre» til norske sjømenn som hadde krigsforlist i 1917, og som ikke på «anden maate» hadde fått dekket sine tap. Siktemålet var å redusere forskjellsbehandlingen mellom krigsforliste norske sjømenn i 1917 og 1918. Stortinget var klar over at omkring en tredel av omkomne sjøfolk på norske skip var utlendinger, og brukte dette som et argument for at utgiftene til den statsfinansierte etterbetalingen av hyre i 1917 ikke ville bli for stor. Til forskjell fra den lovregulerte ordningen for 1918 skulle den statsfinansierte støtteordningen være behovsprøvd, også i den forstand at den bare omfattet sjømenn som «uten egen skyld» var blitt «økonomisk uheldig stillet».<sup>78</sup> Den andre store forskjellen fra 1918-ordningen var at 1917-ordningen ikke omfattet krigsomkomne sjømenn og deres etterlatte, mens etterlatte av krigsomkomne sjømenn i 1918 fikk utbetalt tre måneders hyre i tillegg til engangserstatningen. Det er ikke undersøkt hvor store de statsfinansierte utbetalingene til hyre i inntil tre måneder i 1917 ble.

Utbetaling av hyre til sjømenn i etterkant av krigsforlis og britisk rekvisisjon av norsk skip i 1917 og 1918 var en de mest omfattende forsikringslignende ordningene under første verdenskrig. Sammen med erstatningsordningen for tapte personlige eiendeler utgjorde Krigsforsikringens utbetalinger til de to ordningene nesten 10 millioner kroner.

### **Den tyske erstatningen til sjøfolkene og deres etterlatte**

Etter første verdenskrig satte regjeringen i gang et arbeid for å dokumentere de erstatningskravene man ville fremme overfor Tyskland på grunn av tyske krigsskips senkinger av norske skip, det vil si eksklusive skipstap på grunn av miner m.m. Disse tapene ble beregnet til 386 millioner kroner for skip og 10,3 millioner kroner for tap av menneskeliv og ervervsevne. Det ble raskt klart at

---

77 OT 1918: 1518–1535, sitat 1521 og 1532.

78 ST 1918: 2841(sitat)–2844 og klg.res. 23.8.1918 (sitat) trykt i *Norsk Tidsskrift for sjøvesen* 1918: 243.

det bare var sistnevnte erstatningskrav regjeringen ville gå videre med, blant annet fordi hverken Danmark eller Sverige ville fremme noe erstatningskrav overfor Tyskland. Det norske kravet, som begrenset seg til de 1200 norske sjøfolkene som hadde mistet livet i den uinnskrenkede ubåtkrigen fra februar 1917, ble fremmet i januar 1927. Tyskland ville forhandle om en slik erstatning for å fremme gode relasjoner med Norge. I løpet av 1927 ble det enighet om en erstatning på knapt 6 millioner kroner (6,6 millioner Reichsmark) til invalide og etterlatte. Tyskerne krevde at avtalen måtte holdes hemmelig og ha karakter av en administrativ ordning. Den skulle ikke være en overenskomst mellom to stater. I så fall måtte den behandles av Riksdagen og registreres hos Folkeforbundet. Avtalen ble behandlet av Stortinget i januar 1928 som en hemmelig sak.<sup>79</sup> Etter at Stortinget hadde godkjent avtalen, offentliggjorde likevel regjeringen at Tyskland ville betale 6,6 millioner Reichsmark etter «venskapelig overenskomst».<sup>80</sup>

Norge stod, med få unntak, fritt med hensyn til hvordan midlene skulle fordeles blant uføre sjømenn og etterlatte. Fordelingen ble overlatt til et partssammensatt utvalg – fordelingskomiteen – der blant annet alle sjømannsorganisasjonene, Rederforbundet og Riksforsikringsanstalten var representert. Her ble man enige om at midlene skulle utbetales suksessivt to ganger per år, med totalt 400 kroner til henholdsvis enker og til (beste-)foreldrene dersom begge levde, og 300 kroner til barn og søsken. Dersom moren/enken var død, eller barna var under utdanning, fikk de utbetalt 400 kroner. For invalide sjøfolk skulle beløpet motsvare invalidepensjonen de ville ha rett til etter sjømannsforsikringsloven. Dette innebar en prioritering av sistnevnte.<sup>81</sup> Det reflekterte at mange sjømenn som hadde overlevd krigsforlis, i praksis var arbeidsudyktige, selv om de så langt ikke hadde oppfylt Riksforsikringsanstaltens kriterier for invalidepensjon. Etter at erstatningen fra Tyskland ble kjent, strømmet det inn søknader om invalidepensjon. I begynnelsen av 1929 fantes det minst fire hundre slike ubehandlede søknader, og myndighetene antok at kanskje to hundre ville bli innvilget.<sup>82</sup> I prinsippet skulle utbetalingene fordeles slik at de rakk til den siste enken var død.

En rekke enker i Haugesunds-området og Bergen krevde engangsutbetalinger, som de mente vil være til langt større hjelp. Dessuten var de kritiske til de relativt høye satsene til foreldre og besteforeldre. Fordelingskomiteen var ikke i

79 Stortingets arkiv, St.prp. nr. 21 1928 Hemmelig.

80 Stortingets arkiv, møte for lukkede dører på Stortinget 20. og 27.1.1928. Saken er omtalt i ST 1928: 32.

81 Innst. S. nr. 46 1929: 102.

82 St.med. nr. 17 1929: 4.

tvil om suksessiv utbetaling, som i ulykkesforsikringen for øvrig var den beste løsningen, og viste til at de etterlattes forvaltning av engangserstatningen bare «rent undtagelsesvis er kommet de skadelidte til *varig* nytte».<sup>83</sup> De protesterende enkene møtte imidlertid ingen politisk forståelse. Dette reflekterte i noen grad at de var kvinner i en mannsdominert næring og sektor, men også at enkelte av kvinnenenes argumenter var diskutabile. Den utbetalte enkepensjonen på 400 kroner per år kom på toppen av den ordinære enkepensjonen fra sjømannsforsikringen, som for mange enker lå på samme nivå, samt engangserstatningen. På den tiden fantes det ikke noen universell alders- eller enkepensjon. Da den behovsprøvde alderstrygden ble innført i 1937, utgjorde alderstrygden for enslige på landsbygda 360 kroner og i byen 480 kroner per år, da kronen hadde omtrent samme kjøpekraft som i 1929. I 1929 ble det likevel hevdet at den samlede pensjonen for krigssjømannsenker var svært lav – «ikke meget å leve av».<sup>84</sup>

Politikernes avvisning av en engangsutbetaling reflekterte at det var lenge siden krigen og behovet å understøtte prinsippene i all offentlig ulykkesforsikring, men også at det var en manglende tillit til at enkene kunne forvalte pengene fornuftig. Utenrikskomiteen gjorde Rederforbundets uttalelse til sin egen: «Vi er enige ... i at bidrag bør utbetales i form av årlige renter, idet vi efter tidligere erfaringer vet at én gangs erstatning som regel meget hurtig blir spist op. Det er altså i bidragsmottagernes egen interesse å få årlige bidrag.»<sup>85</sup>

## Konklusjon

*Norske* sjøfolk, og særlig deres etterlatte, hadde sannsynligvis bedre forsikringslignende krigserstatningsordninger under og etter første verdenskrig enn sjøfolk i andre europeiske land, med mulig unntak av Danmark.<sup>86</sup> For Johan Castberg, den fremste politiske pådriveren for bedre erstatnings- og støtteordninger til krigsforliste sjøfolk, deres familier og etterlatte, var det en naturlig konsekvens av at sjøfolkenes betydning for nasjonens «gavn og ære», både økonomisk og forsyningsmessig, var langt større her enn i Danmark og Sverige.<sup>87</sup>

83 St.med. nr. 17 1929: 3 kursivering i kilden.

84 St.med. nr. 17 1929: 8 sitat, se også ST 1929: 1894–1898, 1980–1983, Dok. nr. 9 1929, Bjørnson og Haavet 1994: 156.

85 Innst. S. nr. 46 1929: 102.

86 Maegaard og Vestberg 1934: 137–140. Jeg har ikke funnet noe litteratur om de svenske ordningene.

87 OT 1918: 1530.





Juristen Johan Castberg fra sjøfartsbyen Brevik var stortingsrepresentant for Arbeiderdemokratene (opprinnelig en radikal fløy av Venstre) fra 1901 til 1909, fra 1913 til 1921 og fra 1924 til 1926. Han hadde også flere statsrådsposter, bl.a. som sosial- og handelsminister i 1913. På dette bildet ser vi Castberg (med pipe) i samtale med arbeidsminister Anders Urbye på den første turen Kristiania-Bergen for DS *Kristianiafjord*. Castberg var den fremste sosialradikale politiker her til lands tidlig på 1900-tallet, og en ivrig talsmann for sjøfolkene og krigsseilernes sak under og etter første verdenskrig. Foto: Anders B. Wilse. Tilhører Norsk Folkemuseum (NF.15290-024).

Det alt vesentlige av de forsikringslignende utbetalingene til *norske* sjøfolk eller deres etterlatte, knyttet til krigsrelaterte hendelser/ulykker, ble finansiert av Krigsforsikringen og dermed av redernes obligatoriske krigskaskopremie. Totalt dreide det seg om 25,8 millioner kroner. I tillegg finansierte Rederforbundet de krigsrelaterte uføre- og etterlattepensjonene på omkring 6,2 millioner kroner. Til sammenligning betalte rederne totalt 928 millioner kroner i premier til Krigsforsikringen og mottok kaskoerstatninger på totalt 760 millioner kroner.<sup>88</sup> De forsikringsbaserte eller -lignende utbetalingene til sjøfolkene og deres etterlatte utgjorde med andre ord en så liten andel av redernes krigsforsikringskostnader

88 Avviklingsstyret 1936: 154–158.

at det kan karakteriseres som en dråpe i havet. I 1918 og 1921 avsatte Rederforbundet dessuten til sammen 20 millioner kroner av Krigsforsikringens overskudd til Rederforbundets Sjømannsfond av 1918, slik at dråpen ble større, men dette fondet var neppe forbeholdt krigsseilerne.<sup>89</sup>

Statens egenfinansierte utbetalinger var dominert av at ordningen med engangserstatningen på 10 000 kroner i 1917 ble gitt tilbakevirkende kraft til krigens begynnelse. Dette utgjorde 3,3 millioner kroner. I tillegg kom anslagsvis 1,3 millioner kroner i etterbetaling av hyre for 1917 samt støtte til krigsforliste sjømenns familier i 1917 og 1918. På bakgrunn av at det var bred politisk enighet om at rederne som arbeidsgivere skulle finansiere det alt vesentlige av erstatningsordningene, er det slående at Knutsen-regjeringen var så tilbakeholden med å foreslå slike. Det var sjømannsorganisasjonene, som ikke sjelden utgjorde en samlet lobbygruppe, og Stortinget, preget av Castbergs brennende engasjement, som var de fremste pådriverne. De ble supplert av Rederforbundet, som ønsket engangserstatninger for unngå langsiktige utgiftsbelastninger på sjømannsforsikringen. For regjeringen var det uaktuelt å foreslå tiltak som Rederforbundet ikke aksepterte. Regjeringen konsulterte alltid Rederforbundet i disse sakene, men sjelden eller aldri sjømannsorganisasjonene. Dette reflekterte forbundets tunge politiske innflytelse, og bidro til at Castbergs parlamentariske engasjement fikk så stort gjennomslag i det Venstre-dominerte Stortinget. Arbeiderpartiet var – med enkelte unntak – passive på Stortinget i disse spørsmålene.<sup>90</sup> Det skyldtes for en stor del de store ideologiske og organisatoriske konfliktene internt i arbeiderbevegelsen som fagopposisjonen og den politiske radikaliseringen under første verdenskrig skapte.<sup>91</sup>

Rederforbundet stod bak engangserstatningen til etterlatte etter krigsokkomne sjøfolk fra Sverige og Danmark i 1916. Dette var den eneste av krigsforsikringsordningene som omfattet utenlandske sjøfolk, som også var ekskludert fra sjømannsforsikringsloven av 1911 så sant de eller deres etterlatte ikke var bosatt i Norge. Sett i ettertid er kanskje det mest slående med krigsforsikringsordningene ekskluderingen av utenlandske sjøfolk – med nevnte unntak. Selv om den offentlige debatten var preget av omfanget av krigsrelaterte erstatningsordninger, var den i realiteten bare en debatt om ordningene for *norske* sjøfolk. Det gjaldt

---

89 Avviklingsstyret 1936: 157; Egeland 1973: 220–221; Schreiner 1963: 270–273. Trolig var det Rederforbundets sjømannsfond av 1918 som finansierte de krigsrelaterte uføre- og etterlattepensjonen på omkring 6,2 millioner kroner nevnt ovenfor.

90 Se også ST 1918: 493 ff.

91 Hontvedt 2017; Olstad 2010: 173 ff.; Olstad 2018.

ikke minst de *norske* sjøfolkenes fremste politiske talsmann, Johan Castberg. Dette viktige nasjonale aspektet synes å ha blitt oversett i analysene av Castberg som sosial reformator, og kom usedvanlig klart til syne under første verdenskrig.

Sjømannsforsikringsloven av 1911, som alle andre arbeidsulykkesforsikringsordninger, bygget på prinsippet om at de årlige uføre- og etterlattepensjonene i hovedsak skulle ta utgangspunkt i den forsikredes lønnsinntekt. Inntektsutjevning var ingen målsetting. Derfor er det overraskende at en av landets mest liberalistiske næringsorganisasjoner, Rederforbundet, var en helhjertet pådriver for prinsippet om lik engangserstatning til etterlatte etter alle krigsdrepte sjøfolk – dekksgutt så vel som kaptein. Selv om støtten til engangserstatning var subsidiær i den forstand at Rederforbundet primært ville unngå store langsiktige kostnader til sjømannsforsikringen, var støtten til absolutt likhet oppsiktsvekkende. Også rederne ble påvirket av krigens radikaliserende kraft. I Danmark varierte engangsutbetalingene mellom 20 000 kroner til offiserer og inntil 8000 kroner til andre sjømenn.<sup>92</sup>

Likebehandlingsprinsippet overfor norske sjøfolk når det gjaldt erstatningsordninger, begrenset seg til engangserstatningen for krigsforulykkede. For de etterlatte etter omkomne sjømenn må statens forskjellsbehandling av krigsrelaterte dødsfall og andre mer eller mindre normale ulykker og dødsfall ha fortonet seg som vilkårlig. I 1918 døde eksempelvis 217 sjøfolk av spanskesyken.<sup>93</sup> Deres etterlatte hadde selvfølgelig ingen rett til engangserstatningen på 10 000 kroner. Hvor mange ikke-krigsrelaterte dødsfall som ble omfattet av den ordinære sjømannsforsikringen, gir Riksforsikringsanstaltens årsmeldinger ikke sikre opplysninger om. I 1913 fantes det 364 slike. I 1914 i fantes det omkring 270.<sup>94</sup> Dersom man antar det fantes 250 vanlige dødsfall som ble dekket av den ordinære sjømannsforsikringen i henholdsvis 1915, 1916 og 1917, utgjorde dette til sammen anslagsvis minimum 1000 sjøfolk – der de etterlatte ikke mottok noen engangserstatning.

Loven om engangserstatning til uføre og etterlatte etter sjømenn som var omkommet på grunn av krigsrelaterede forhold, var ikke en del av sjømannsforsikringsloven. I forbindelse med den spanske borgerkrigen (1936–1939) krevde sjømannsorganisasjonene særskilte krigserstatningsordninger. Det førte til gjeninnføring av en engangserstatning, men fra 1937 som en del av sjømannsforsikringsloven til uføre og etterlatte etter *norske* sjømenn på 10 000 kroner – i tillegg

92 Maegaard og Vestberg 1934: 137–140.

93 St.med. nr. 42 1923: 16.

94 St.med. nr. 21 1919: 15.

til årlig invalide- og etterlattepensjon. I 1937 hadde Norge gjensidighetsavtaler med Danmark, Sverige, Nederland og Island, slik at også sjømenn fra disse landene på norske skip ble omfattet av engangserstatningen.<sup>95</sup>

I mars 1940 overtok Krigsforsikringen for norske skip, etablert i 1935, ansvaret for sistnevnte og økte beløpet til 150 000 kroner. Engangserstatningen bortfalt i det okkuperte Norge fra våren 1941, selv om løpende krigspensjoner til uføre sjømenn eller sjømanns etterlatte ble forbedret. For *norske* sjøfolk i Nortraship forble engangserstatningen til etterlatte og uføre 15 000 kroner, og videreført i krigspensjoneringsloven av 1946.<sup>96</sup>

Forskjellsbehandlingen av sjøfolk ut fra nasjonalitet på norske skip, som i alle fall var lovfestet gjennom sjømannsforsikringsloven av 1911, ble forsterket under første verdenskrig og etter andre verdenskrig. Krigspensjoneringsloven av 1946 var forbeholdt norske statsborgere. Etterlatte etter utenlandske sjøfolk hadde derfor ikke rett til etterlattepensjon.<sup>97</sup> En lignende forskjellsbehandling ut fra nasjonalitet preget utviklingen av generelle – ikke krigsbestemte – velferdsordninger for sjøfolk, da disse for alvor skjøt fart under og etter andre verdenskrig. Da alderstrygden for sjømenn, sjømannstrygden, ble vedtatt i 1948, ble utenlandske sjøfolk ekskludert under Stortingets lovbehandling. Fra 1951 ble likevel utenlandske sjøfolk med fast bosted i Norge inkludert.<sup>98</sup>

2132 sjøfolk omkom sannsynligvis i krigsrelaterte hendelser på norske skip under første verdenskrig. Blant disse var 1430 nordmenn. De totale krigsrelaterte utbetalinger til sjøfolkene og deres etterlatte utgjorde sannsynligvis omkring 41 millioner kroner, hvorav mesteparten ble finansiert av rederne. For dem var det en liten krigsutgift – eller en dråpe i havet.

---

95 Ot.prp. nr. 3 1937: 3, Innst. O. nr. 11 1937, OT 1938: 7–8.

96 Jf. Hjeltnes 1997: 458–461; Pettersen 1992: 287–290, som ikke synes opptatt av forskjellsbehandlingen nasjonalitetsaspektet resulterte i.

97 Jf. lovens § 1, Innst. O. XVI 1946: 23.

98 Koren 2017: særlig 117.

## English Summary

---

The theme of this article is an insurance-like compensation and support scheme for Norwegian sailors experiencing war-related incidents, and for their survivors if they should be killed on Norwegian ships during World War I. This subject has never been thoroughly researched. Since several of the most important schemes provided compensation to the survivors of deceased sailors, it has been important to clarify how many such casualties there were. Many different numbers have been used in the literature. Riksforsikringsanstalten (The National Insurance Institution), which administered the most important compensation schemes, assessed all potential losses of war and concluded that there were 2,132 war-related death on Norwegian ships during World War I. Of these sailors, 1,430 were Norwegian, 255 Swedish, 125 Danish and 322 from other countries. These are quality-assured figures that should be used for future reference. Except for a one-time compensation of NOK 5,000 for survivors of deceased Swedish and Danish sailors, the public compensation and support schemes were reserved for Norwegian sailors or their survivors. There was consequently no political disagreement about any discrimination based on nationality.

There was a one-time payment of NOK 10,000 to the survivors of sailors killed in war-related incidents. This amounted to NOK 15.3 million in total. In addition, in 1924 NOK 6.2 million was spent on or allocated to sickness payment and annuities for all war-related cases, primarily survivors' pensions. Most of these costs were financed by the War Insurance Scheme or by the Norwegian Shipowners' Association. In the autumn of 1914, a standard insurance scheme was established for the replacement of sailors' assets following any war loss. From 1916, a post-employment pay scheme was set up for sailors who had suffered war injuries. Both schemes were financed by the War Insurance Scheme. Payments for the two latter schemes amounted to NOK 9.8 million. In addition, Norway received NOK 6 million from Germany in 1928 in compensation to survivors and disabled sailors.

## Litteratur

- Avviklingsstyret 1936. *Krigsforsikringen for norske skib. Oprettet ved lov av 21. august 1914*. Oslo: Steenske.
- Birkeland, Anders. 1935. *Norsk Sjømannsforbund gjennom 25 år*. Oslo: Norsk Sjømannsforbund.
- Bjørnson, Øyvind og Inger Elisabeth Haavet 1994. *Langsomt ble landet et velferdssamfunn. Trygdens historie 1894-1994*. Oslo: AdNotam Gyldendal.
- Brækhus, Sigurd A. 1934. *Norges Rederforbund 1909 – 15. september 1934*. Oslo: Norges Rederforbund.
- Castberg, Johan. 1953. *Dagbøker 1900-1917. Bind II 1906-1917*. Oslo: Cappelen.
- Egeland, John O. 1973. *Kongeveien. Norsk skipsfart fra århundreskiftet til den annen verdenskrig. Første bind*. Oslo: Aschehoug.
- Eriksen, Finn H. 2014. «Norge som postalt transitland», *Fortid* (3): 52–57.
- Fuglum, Per. 1961. «Livsforsikringsselskapet Idun 1861-1961», *Livsforsikring gjennom hundre år 1861-1961*, Oslo. Livsforsikringsselskapet Idun.
- Gjensidige red. 1947. *Gjensidige gjennom hundre år 1847-1947 II*, Oslo: Gjensidige.
- Glitne. 1939: *Det Gjensidige norske livsforsikringsselskap Glitne 50 år*. Oslo: Glitne.
- Hammerborg, Morten. 2003. *Skipsfartsbyen : Haugesunds skipsfartshistorie 1850-2000*. Bergen: Eide.
- Hartmark, Arne 1964. *Norsk Skibsførerforbund 1889 - 20. august - 1964*. Oslo: Norsk Skibsførerforbund.
- Hjeltnes, Guri 1997. *Krigsseiler : krig, hjemkomst, oppgjør. Handelsflåten i krig. Bind 4*. Oslo: Dreyer Grøndahl.
- Hontvedt, Nils Henning. 2017. *Landshøvding og samlingsmann. Landsorganisasjonens leder Ole O. Lian og kampen om norsk fagbevegelse*. Oslo: Res Publica.
- Jenssen, Jens Olai. 2017. *Et brennende hjerte. Johan Castberg, sosialpolitisk pioner og velferdsstatens banebryter*. Oslo: Kolofon forlag.
- Jerman, Gunnar. 2016: *Vår ære og vår avmakt. 50 000 krigsseilere berget Norge gjennom første verdenskrig*, Oslo: Aschehoug.
- Keilhau, Wilhelm. 1927. *Norge og verdenskrigen*, Oslo: Aschehoug.
- Koren, Elisabeth S. 2017. «Sjøfolk og velferdsstaten». *Arbeiderhistorie*, 1 (01): 107–123.
- Lorange, K. 1940. *De norske livsforsikringsselskapers forening 1915-1940. En oversikt*. Oslo: Norske livsforsikringsselskapers forening.
- Lorange, K. og Ingvar Wedervang. 1936. *Livsforsikringsselskapet Idun 75 år 1861-1936*, Oslo: Fabritius.
- Maegaard, Eilert og Jens Vestberg. 1934. *Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934*, København: Dansk Dampskibsrederiforening.
- Oftedal, Tjøl. 1969. *50 år jubileumsberetning Norsk Sjømannsforbund. Stavanger avdeling* Stavanger: Norsk Sjømannsforbund. Stavanger avdeling.
- Olstad, Finn. 2006. *Vår skjebne i vår hånd. Norsk sjømannsforbunds historie. Bind 1*. Oslo: Pax.
- 2010. *Med knyttet neve. LOs historie 1899-1935. Bind I*. Oslo: Pax.
- 2018: «Spørsmålet om revolusjon i Norge og Skandinavia 1917–21», *Arbeiderhistorie*, 22 (01): 127–141.

- Paulsen, P.I., J.E. Thomle og C.S. Thomle. 1916: *Almindelig norsk lousamling. Andet supplementsbind 1912-1915*, Kristiania: H. Aschehoug & Co.
- Pedersen, Johan (red.) 2002. *Det norske maskinistforbund. 50-årsberetning 1902–1952*, Oslo: Det norske maskinistforbund.
- Pettersen, Lauritz. 1992. *Hjemmeflåten. Mellom venn og fiende. Handelsflåten i krig 1939-1945. Bind 5*. Oslo: Grøndahl Dreyer.
- Schreiner, Johan 1963. *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur 1914-1920*. Oslo: Norges Rederforbund / J.W.Cappelen.
- SSB. 1926. *NOS. VIII. 6. Folkemængdens bevegelse 1911-1920*. Oslo: Det Statistiske Centralbyrå & Aschehoug & Co.
- Thowsen, Atle. 1982. «Bergen og sjøfarten. IV 1914-1939. Vekst og strukturendringer i krisetider. Del I». *Sjøfartshistorisk årbok 1981*: 11–260.
- 1983: «Bergen og Sjøfarten. IV 1914-1939. Vekst og strukturendringer i krisetider. Del II». *Sjøfartshistorisk årbok 1982*: 259–604.
- 1988: *Den Norske Krigsforsikring for Skib – Gjensidig Forening*. Bergen: Krigsforsikring for Skib – Gjensidig Forening.
- Tortzen, Christian. 1981 *Søfolk og skibe 1939-1945. Den danske handelsflådes historie under anden verdenskrig. Bind I. Ind i krigen*. København: Grafisk forlag.
- Tønnessen, Johan. 1960. *Norsk styrmandsforening i 50 år. 1910-1960*. Oslo: Norsk styrmandsforening.
- Vogt, Per. 1938. *Jerntid og jobbetid. En skildring av Norge under verdenskrigen*. Oslo: Johan Grundt Tanum.
- Zachariassen, Aksel. 1950. *Fra trellekår til frie menn. Norsk Sjømannsforbund gjennom 40 år*. Oslo: Norsk Sjømannsforbund.
- Ødegaard, John et al. (red.) 1930. *Forsikrings-Aktieselskapet Vesta gjennom femti aar. 1880 - 1. mai - 1930*, Bergen: Forsikrings-Aktieselskapet Vesta.