

Med verdifull last

Norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1895-1930



Ingvild Helle

Masteroppgave i historie

Institutt for arkeologi, historie, kultur- og religionsvitenskap

Universitetet i Bergen

Juni 2012

Forord

Det var på den tiden vi jublet over å spille Sega Megadrive og så Hulken på vhs (i smug). Kanskje det til og med var enda tidligere. Jeg lyttet spent til pappas fortellinger om morfar, krigsseiler og sersjant i kompani Linge. I dag har jeg hans attest hengende over skrivebordet. Der står det: ”Han er ærlig, samvittighetsfull og arbeidsom. Hans arbeid har vært førsteklasses”. Farfar var på Voss under krigen. Der ble han blant annet truet opp i en høyspentmast av en tysk soldat mens soldaten, med gevær, stod under og skrek tyske gloser. Historie har alltid vært med meg, og det er noe jeg alltid har visst å sette pris på.

Jeg vil først takke min veiledere Camilla Brautaset og Jan Heiret for deres engasjement for min oppgave. Spennende diskusjoner og utfordrende tilbakemeldinger har vært helt avgjørende for gjennomføringen av dette prosjektet.

En stor takk skal rettes til Morten Hammerborg, som siden første dag har vist en genuin interesse for mitt prosjekt. Takk også til Rune Svarverud som delte sine erfaringer med maritim historieskriving, og gav gode råd på veien. Sverre Meling, Hans Olav Isaksen, Bjørn Pedersen og Dag Bakka - takk for deres historier og bidrag. Jeg ønsker også å takke ansatte ved Bergen Sjøfartsmuseum og statsarkivet i Bergen for svært god hjelp.

Tusen takk til Gunnar, Eyvind, Amund, Maar, Kristine og Ragnhild for korrekturlesing og tilbakemeldinger. Jeg ønsker også å takke studenter og vitenskapelig ansatte som har bidratt til masterseminaret *På tvers av grenser*.

Mine foreldre har vært en uvurderlig støtte. Dere stiller alltid opp, og jeg setter så umåtelig stor pris på dere.

Helt til sist, men aller viktigst, vil jeg takke Geir. Du har verdens beste armkrok å komme hjem til. Dine oppmuntringer i form av kokosboller og gode ord er av større betydning enn du aner.



Bildet på forrige side er fra Sverre Melings private arkiv og bærer bildeteksten "Kulier holder maaltid, Canton 1922." Bildet er tatt fra rederiet Wrangells skip "Providence".

Innholdsfortegnelse

Forord	2
Figurer	7
Navn på byer og områder i Kina	8
Navn på kolonistater og større områder	9
Kapittel 1 Introduksjon	10
1.1 Innledning	10
1.2 Forskningsstatus	11
1.3 Fartens organisasjon frem til 1895	15
1.4 Problemstillinger og analytisk rammeverk	19
1.5 Periodisering	19
1.6 Migrasjon	21
1.7 Kilder	23
Rederiarkiver	23
Kildemateriale fra konsulatene.....	24
Aviser og tidsskrifter	26
Statistikk fra Norske Veritas	27
Lovverk.....	27
Oversikt over time charters ved Joachim Grieg & co	27
Biografier	28
Intervju	28
Ubenyttede kilder	29
1.8 Oppgavens struktur	29
Kapittel 2 Premisser for passasjertrafikk	30
2.1 Innledning	30
2.2 Seilskip i langdistansefart	31
2.2.1 Klassifisering og forsikring	32
2.2.2 Plimsoll og sjøsikkerhet	34
2.3 Fra seil til damp i nye markeder	36
2.4 Regelverk for norske skip i passasjerfart	37
2.4.1 Manglende regelverk?	37
2.4.2 Gjennombrudd i norsk passasjerlovgivning etter "Norgesulykken"	38
2.5 Regelverk og institusjoner gjeldende Kina og Hongkong	43
2.5.1 Det kinesiske tollvesenet	44
2.5.2 Regelverk for Hongkong	45
2.5.3 Regelverk for Kina utenfor Hongkong	48
2.6 Konklusjon	52
Kapittel 3 David mot Goliat?	54
Norske rederiers etablering og utvikling i et konkurransepreget kinesisk marked	54
3.1 Innledning	54

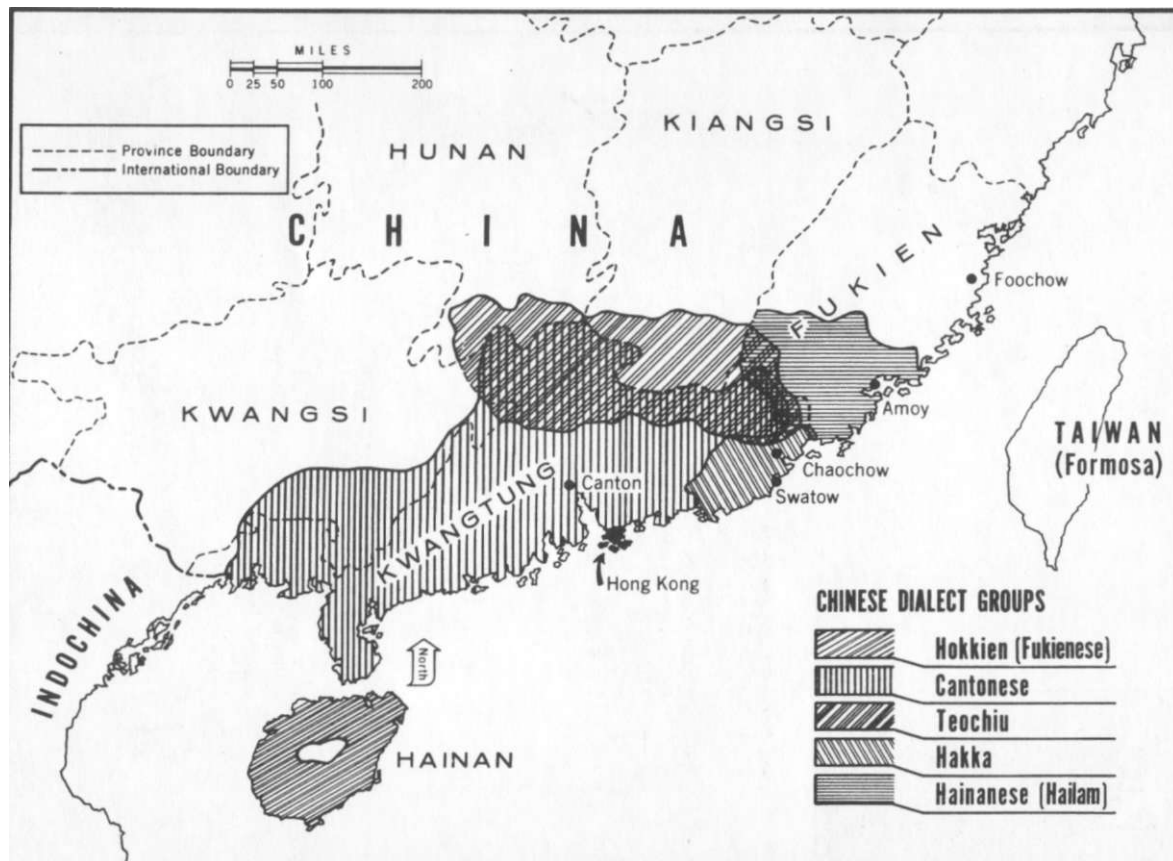
3.2 Norske rederier etablerer seg i Kina.....	54
3.3 Frakt av kinesiske arbeidsmigranter.....	58
3.4 Marked og mellommenn.....	60
3.5 Konkurransen og samarbeid.....	63
3.6 Den siste keiser	69
3.7 Unngikk norske skip Hongkong?.....	70
3.8 Nedgangstid	73
3.8.1 Fraktforholdene endres.....	73
3.9 Flere norske rederier etablerer seg i farten.....	75
3.10 Utviklingen etter første verdenskrig.....	76
3.11 Konklusjon.....	78
Kapittel 4 Fra diversifisert til spesialisert fart?	80
4.1 Innledning	80
4.2 Vendepunkt.....	80
4.3 Antall passasjerer fraktet til og fra Swatow.....	81
4.4 Til Hongkong med varer og Swatow med passasjerer?	83
4.5 Norske skip i faste ruter	84
4.6 Boikott og streik skaper mulighet for norske rederier	85
4.7 Risiko, en faktor av betydning?.....	89
4.8 Lykken snur?	91
4.9 Fra horisontal til vertikal integrasjon?	93
4.10 Konklusjon.....	94
Kapittel 5	96
Konklusjon.....	96
5.1 Introduksjon.....	96
5.2 Premisser for passasjerfart.....	96
5.3 Norsk etablering, markedets karakteristika og fartens organisasjon	99
5.4 Migrasjon	102
5.5 Epilog og oppsummerende diskusjon.....	103
5.6 Videre forskning.....	104
English summary	106
Litteraturliste.....	107
Kilder	114
Forkortelser.....	114
Kildemateriale fra konsulatene	114
Kilder fra Utenriksdepartementet.....	114
Kilder fra Utenriksstasjonene.....	115
Konsulatberetninger publisert/trykket.....	115
Kilder fra Sjøfartsdirektoratet med forløpere.....	115
Lovkilder.....	115
Norske lover og forskrifter	115
Annet lovverk.....	116
Rederiarkiver	116
Skibsregister for Norske Veritas.....	116
Avis og tidsskrifter	117
Joachim Grieg & co.....	118
Intervju/ e-post korrespondanse.....	118
Politiske dokumenter	118
Vedlegg.....	119

Figurer

Figur 1 Passasjerer fraktet med norske skip fra Swatow til Bangkok

Figur 2 Passasjerer ankommet Swatow

Figur 3 Passasjerer avsendt Swatow



Navn på byer og områder i Kina brukt i kildene og navn brukt i dag.

Swatow	:	Shantou
Amoy	:	Xiamen
Hoihow	:	Hoihow
Kwangtung	:	Guangdong
Fukien	:	Fujian



Navn på kolonistater og større områder brukt i kildematerialet og navn på disse i dag.

Nederlandsk India: Indonesia

Malakkahalvøya : Sørlige Myanmar/Burma, sørlige Thailand, Malaysia og Singapore

Straits Settlements: Malaysia og Singapore

Nederlandsk India: Indonesia

Indokina: Del av Sør-Kina, Kambodsja, Laos, Vietnam, Myanmar/Burma, Thailand og fastlands- Malaysia.

Kapittel 1

Introduksjon

1.1 Innledning

Studier av mennesker i bevegelse over store avstander har vært en viktig del av verdenshistorien, og i hovedsak har migrasjonsforskningen både nasjonalt og internasjonalt beskjeftiget seg med spørsmål relatert til hvorfor mennesker migrerer. Det har likevel de siste årene blitt vist en spirende interesse for å inkludere spørsmål om hvordan mennesker migrerer. De to tilnærmingene er så tett bundet opp til hverandre at de tidvis kan være vanskelige å skille. Dette er heller ikke nødvendigvis et mål. Likevel, for å kunne skape et helhetlig bilde av migrasjon som fenomen, bør det vies oppmerksomhet til dem begge. Denne oppgavens ambisjon er å bidra ytterligere til at også hvordan mennesker migrerer får en plass i historieskrivningen. Oppgaven skal derfor hovedsakelig se på selve transportleddet i migrasjonsprosessen.

I perioden 1840-1914 emigrerte to millioner mennesker fra Sverige og Norge til Nord-Amerika. Som et resultat har norsk forskning angående passasjerfart i all hovedsak hatt et transatlantisk fokus. Likevel deltok også norske skip i en annen form for migrasjon i samme periode – frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Ifølge estimat av Adam McKeown emigrerte over 19 millioner kinesere til Sørøst-Asia i perioden 1846-1940.¹ Disse var hovedsakelig kinesiske arbeidere, i kilder og litteratur omtalt som *kulier*, som ble fraktet ut av Kina for å arbeide i gruver, på plantasjoner og rismarker.² Den betydelige migrasjonen skapte et stort marked som igjen åpnet opp for ulike aktører. Denne oppgaven vil ha som formål å *drøfte norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden ca.1895-1930*. Norske rederier var hovedsakelig engasjert i transport av kinesiske arbeidsmigranter fra sørlige havner i Kina til omliggende land i Sørøst-Asia, og denne oppgavens analyse vil derfor bli geografisk avgrenset til disse områdene.

¹ McKeown 2004:157 Ordet emigrasjon er her brukt da dette også er brukt i McKeowns artikkel. Bruk av ordene *emigrasjon*, *immigrasjon* og *migrasjon* i denne oppgaven vil bli redegjort for senere i dette kapittelet.

² Konsulatberetninger, trykket, for 1911 side 214. ””Coolie”farten i Østasien, dens lønsomhet og betingelserne for deltagelse deri.” Skrevet av konstituerende generalkonsul Jørgen Eitzen. Se også for eksempel Eide og Svarverud 1999:19

Målet med dette introduksjonskapittelet er å gi en oversikt over hvordan og hvorfor denne oppgavens historiske analyse er utført. Dette vil bli gjort ved at det først vil bli presentert forskningsstatus og litteratur om emnet. Ved å drøfte hvordan eksisterende litteratur har behandlet norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter vil det tydeliggjøres hvorfor nettopp denne oppgaven kan bidra til å utvide kunnskapshorisonten om dette emnet. Etter litteraturodrøftingen vil det komme en gjennomgang av fartens organisasjon frem mot århundreskiftet, noe som vil både skape et nødvendig historisk bakteppe, men også plassere de norske aktørene i en internasjonal kontekst. Som vi skal se i oppgavens analyse, var mange av de store aktørene som preget farten etter 1900, også medvirkende i denne form for passasjerfart i perioden frem mot århundreskiftet. Deretter vil problemstillinger, analytisk rammeverk og periodisering bli presentert, samt en kort drøfting av migrasjon. Så vil kapittelet ta for seg kildematerialet som vil bli brukt i oppgavens analyse. Til slutt vil det bli gitt en oversikt over oppgavens oppbygning.

1.2 Forskningsstatus

På slutten av 1700-tallet hadde de dansk-norske koloniene på Gullkysten av Afrika og i Karibia sin storhetstid. Gullkystens viktigste handelsvare var de svarte slavene. Årlig ble det utført til Amerika på dansk-norske skip mellom 1000 og 1500 slaver. [...] Norske skip var engasjert i slavetransport senere enn dette. Kinesiske kulier ble lastet inn i Asia og transportert til Karibia, der kuliene ble auksjonert bort. Til tross for strenge sikkerhetstiltak skjedde det fra tid til annen at lasten gjorde opprør. Far til Roald Amundsen, skipperen Jens Amundsen, hadde et karakteristisk arr fra øret og ned til munnviken. Det fikk han etter et øksehugg fra en kuli under et slikt opprør. Dette var så sent som i 1866. Med skarpladde våpen fikk nordmennene på Amundsens fullrigger "Constantin" temmet kineserne...³

Sitatet over er hentet fra en prinsipputtalelse utgitt av utenriksdepartementet i 2002 angående folkerett og menneskerettigheter. I prinsipputtalelsen blir den såkalte *kulifarten* beskrevet som et fenomen fra en fjern fortid, en slavehandel preget av vold, sjørøveri og underlegne kinesere holdt i tøylene av overlegne nordmenn. Passasjerfarten mellom Kina og Sørøst-Asia som vil bli behandlet i denne oppgaven blir både i kilder og litteratur referert til som *kulifart*, og mye av litteraturen har, som vi skal se, på mange måter beholdt det samme fokuset som sitatet over. I denne oppgaven skal vi likevel se at *kulifarten* var et fenomen som endret seg over tid, og at den regionale langfarten i Sørøst-Asia som norske rederier skulle delta i utover 1900-tallet er vanskelig å sammenligne med den transatlantiske farten som blir behandlet i sitatet.

³ Prinsipputtalelse\ fortolkning publisert under regjeringen Bondevik II utgitt av utenriksdepartementet 04.10.2002.

Litteratur som er skrevet om norsk skipsfart i Kina har hovedsakelig vært populærvitenskapelig, og dette gjelder også litteratur skrevet om norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Det finnes ingen standard referanseverk angående dette temaet. Et par avsnitt er viet til temaet i litteratur som historiografisk behandler norsk sjøfartshistorie, og kun en bok og en doktorgradsavhandling er skrevet spesielt om norsk skipsfart i Øst-Asia. Utenom dette finnes det enkelte avsnitt i artikler og bøker. Mye likt det innledende sitatet, er litteraturen preget av anekdotiske forestillinger og få av forfatterne viser til konkrete kilder.

Et av de mest sentrale verkene innen norsk sjøfartshistorie er *Den Norske Sjøfarts Historie* ved redaktør Jacob Worm- Müller. Verket skulle i utgangspunktet omfatte ca. 560 sider, mens det ferdige utkastet ble på over 3200 sider og var et resultat av ulike historikers engasjement over en periode på nesten 20 år da første bind ble utgitt i 1923 og det siste i 1951.⁴ I *Den Norske Sjøfarts Historie* er det **Nils Ytrebergs** bidrag med kapittelet ”Fart og Farvann 1880-1914” som behandler transport av kinesiske arbeidsmigranter, og av Worm- Müllers verk på 3200 sider er det kun viet en halv side til norske rederiers deltagelse i denne.⁵ Ytreberg hevder at norske skip deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter, men at denne farten hovedsakelig foregikk fra nordlige kinesiske havner til Mandsjuria og Vladivostok frem til rundt 1913, hvor norske skip etter hvert etablerte seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter fra sørlige havner i Kina til omliggende sørøst-asiatiske land.⁶ *Den Norske Sjøfarts Historie* fikk hard medfart i anmeldelsen i *Historisk Tidsskrift* i 1952-53, og en av kritikerne gikk til og med så langt å beskyldte enkelte av forfatterne å fare med ren løgn. Som en kontrast ble Ytrebergs bidrag beskrevet som et eksempel til etterfølgelse; ”Ytreberg evner i høyere grad enn sine kolleger å nå lenger, å gi annet og mer enn selve hendingsforløpet. Hans avsnitt går fri for den kritikk som må rettes mot en rekke av de foregående.”⁷

Ytrebergs fremstilling av norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter synes likevel ikke å stemme overens med det kildematerialet som har blitt undersøkt i henhold til denne oppgaven. Som nevnt i et av de innledende avsnittene til dette kapitlet, skal denne

⁴ Det er et paradoks at det ikke er gitt ut et nytt stort verk om norsk sjøfartshistorie da det i dag er over 90 år siden første bind av *Den Norske Sjøfarts Historie* ble gitt ut.

⁵ Dette ikke medregnet Ytrebergs fremstilling av årsakene til den norske flåtens etablering i Kina i perioden.

⁶ Ytreberg 1951:436

⁷ ”Litteratur” skrevet av Johan Schreiner i *Historisk Tidsskrift* 1952-53:291. Ytrebergs gode kritikk står i sterk kontrast til den overordnede vurderingen av verket. Kritikken gikk til det skritt å beskyldte medforfatter Alexander Bugge for å bruke fri fantasi i sin fremstilling.

oppgaven omhandle norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter mellom sørlige kinesiske havner og omliggende land Sørøst-Asia fra rundt århundreskiftet. Ytrebergs utsagn om at norske skip ikke deltok i denne farten på sørlige havner før 1913 blir dermed utfordret, noe som vil bli nærmere diskutert i denne oppgavens kapittel tre, som mellom annet omhandler hvilke havner de norske rederiene etablerte seg i.

Erling von Mende disputerte i 1971 med sin doktorgradsavhandling ”Die wirtschaftlichen und konsulären Beziehungen Norwegens zu China von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg”. Avhandlingen var hovedsakelig basert på konsulrapporter fra Kina for perioden 1850-1914. Med utgangspunkt i et solid kildemateriale gir Mende likevel en deskriptiv og lite analytisk fremstilling av etablering av norske sjøfartsinteresser i Kina. Dette gjelder også Mendes tilnærming til norske skips deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Selv om Mende gir informasjon om norske rederiers etablering og utvikling i farten, er hans fremstilling hovedsakelig basert på et ensidig kildemateriale, og kildemessige vurderinger er fraværende.

Den eneste boken skrevet spesielt om norsk skipsfart i Øst-Asia er **Birger Dannevig**’s *Skipene fra Norge. Fortellingen om den gamle norske skipsfart på Det fjerne Østen, særlig Kina og øyene i Ostindia* utgitt i 1982. Dannevig var journalist og forfatter, men hadde ingen formell utdannelse innenfor historiefaget. Han beskriver frakt av kinesiske arbeidsmigranter som en ”massetransport av kjøtt og blod”.⁸ Samtidig skriver Dannevig at farten foregikk under streng regulering fra myndighetene i Hongkong, og avfeier kritikken som han mener har blitt rettet mot norsk skipsfarts engasjement i denne farten. Hans anekdotiske fortellerstil kombinert med manglende referansesystem i teksten gjør at boken fremstår som lite analytisk, og hans utsagn blir svekket da han ikke kan vise til konkrete kilder.⁹ Sitatet som innleder denne delen om forskningslitteratur er også hentet fra Dannevigs bok.

Tidligere sjømann **Arne Hartmark** har skrevet en rekke bøker og artikler angående norsk skipsfart. I *Norsk sjøfartsmuseums årsberetning* fra 1996 bidro han med artikkelen ”Kina-farten og norsk skipsfart” som mellom annet omhandler norske rederiers deltagelse i frakt av

⁸ Dannevig 1982:11

⁹ Det finnes ikke fotnoter i boken. I boken finnes en kildefortegnelse med generelle referanser som ”Det norske Veritas registre”, at referanselisten er såpass generell gjør at den gir svært lite informasjon om hvilke kilder som faktisk er brukt. Dette blir ytterligere forsterket da Dannevig skriver som tillegg til kildelisten: ”Det bygges for øvrig på en rekke brev, sendt hjem fra sjømenn, og andre nedtegnelser fra sjømenn og rederier engasjert i fart på Det fjerne Østen.”

kinesiske arbeidsmigranter.¹⁰ Artikkelen er skrevet uten referanser, og bærer preg av å være sterkt farget av Dannevig's beretninger. Deler av artikkelen er direkte sitat fra Dannevig, men det kommer ikke frem av artikkelen at dette er et sitat. Ved å bygge på andres arbeid, blir forskningen ikke utfordret, men repetert, og det er vanskelig å vurdere Hartmarks bidrag som selvstendig forskning på dette temaet.

*I Yangzidragens rike. Nordmenn i Shanghai gjennom 150 år*¹¹ er en bok om nordmenn i Shanghai skrevet av **Stein Seeberg og Gunnar Filseth** på oppdrag fra Utenriksdepartementet. Boken er en populærvitenskapelig bok som ikke retter seg spesielt mot maritim historie, men beskriver likevel forhold ved den norske skipsfarten. Boken gir et generelt overblikk over nordmenns næringslivsvirksomhet i Shanghai og har et par korte avsnitt om transport av kinesiske arbeidsmigranter og norske rederiers deltagelse i denne farten. Artikkelen behandler temaet under overskriften ”Den rene slavehandel”, og teksten preges av gjengivelse av en beretning fra Frithjof Utne, en nordmann som mellom annet var ansatt i det kinesiske tollvesenet.¹² Forfatterne gir ingen kildekritiske vurderinger av Uthnes beretninger og teksten fremstår som lite analytisk og mangler kildereferanser. Samtidig som Seeberg og Filseth beskriver farten som en slavehandel, hevder de også at; ”skipene var utstyrt [...] med forskriftsmessig redningsutstyr om bord. Sammenlignet med andre skip i denne farten var de norske båtene blant de beste”. Forfatterne forsvarer derfor norske rederiers deltagelse i hva de selv beskriver som en slavefart under svært kritikkverdige forhold.

Historikerne **Elisabeth Eide og Rune Svarverud** publiserte artikkelen ”Norsk sjøfart, handel og forretningsdrift i det gamle Shanghai” i *Norsk Sjøfartsmuseums årsberetning* i 1999. Artikkelen behandler kun norske rederiers deltagelse i transport av kinesiske arbeidsmigranter i tre korte avsnitt, men skiller seg fra den øvrige litteraturen ved at den har tydelige kildereferanser og et analytisk blikk på temaet. En av svakhetene med denne teksten er likevel at informasjonen ikke tidfestes. Eide og Svarverud skriver: ”En av de norske firma som var aktive i kulitrafikken var drammensrederiet Bruusgaard Kiøsterud & co, i særdeleshet deltok

¹⁰ Hartmark 1996:125-132

¹¹ Seeberg og Filseth 2000:91; Gjennom arbeidet med denne oppgaven har jeg vært i kontakt med Rune Svarverud, sinolog og professor ansatt ved universitetet i Oslo. Han medvirket i arbeidet med manus til boken sammen med Elisabeth Eide, Stein Seeberg og Gunnar Filseth. Svarverud og Eide ble uenige med oppdragsgiver, utenriksdepartementet, om bokens form. Utenriksdepartementet ønsket i følge Svarverud en mer ”levende” form for historie, mens Svarverud mente dette ville være å fantasere over personers forestillinger og tanker de ikke hadde grunnlag for. Svarverud og Eides materiale ble brukt, men de ønsker ikke å stå som medforfattere av boken. Mail mottatt av Rune Svarverud 11.05.2010.

¹² Frithjof Utne (1962) *Under tolv flagg*.

de i transport av arbeider fra Kina til rismarkene i Thailand og på Malakka- halvøya. Reisene tok opp til syv dager og båtene kunne ha opp til 2000 passasjerer om bord.”¹³ Som det skal fremkomme av denne oppgavens analyse endret farten seg over tid. Skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter rundt århundreskiftet var vesentlig forskjellig fra skipene som deltok i denne farten etter første verdenskrig. At Eide og Svarverud ikke tidfester hendelsene er derfor problematisk.

I lys av tidligere norsk maritim historieskriving har det i fagmiljøet oppstått debatt rundt det å skrive akademiske tekster om maritim historie. I 1972, 20 år etter anmeldelsen i av *Norsk Sjøfarts Historie* i *Norsk Historisk Tidsskrift*, tok **Atle Thowsen**, en av Norges fremste profesjonelle maritime historikere, til ordet i debatten. Thowsen hevdet at det fantes en svært stor andel amatørskribenter og journalister innenfor maritim historieskriving.¹⁴ 20 år senere hevdet **Helge Nordvik** at det var en vedvarende stillstand i faget. Nordvik hevdet at historisk forskningslitteratur hadde neglisjert maritim historieforskning til fordel for politisk historie, og at den maritime historiske litteraturen dermed hadde blitt overlatt til amatørskribenter og journalister fremfor historikere. Dette mente Nordvik gav maritim historie et troverdighetsproblem.¹⁵

I følge **Camilla Brautaset** kommer skiftet Thowsen og Nordvik etterlyser fra år 2000. Skiftet representerte en endring i hvordan maritim historie var forankret og skrevet. Dette kan særlig sees på tre områder. Et stadig økende antall masteroppgaver og doktorgradsavhandlinger skrives om maritim historie, forskningen blir i større grad produsert fra akademiske institusjoner, og en ny generasjon forskere har blitt ansatt i akademiske stillinger ved universiteter og andre forskningsinstitusjoner.¹⁶ Denne masteroppgaven søker å bli en del av denne nye given innenfor maritim historieforskning.

1.3 Fartens organisasjon frem til 1895

Opgavens tema er et internasjonalt fagfelt, og norske rederier skulle etablere seg i et marked i samspill og konkurranse med store utenlandske aktører. Migrasjon fra Kina sjøveien hadde foregått i århundrer, men fra midten av 1800-tallet skulle en kombinasjon av økt mobilitet,

¹³ Eide og Svarverud 1999:20-21

¹⁴ Thowsen 1972:938

¹⁵ Nordvik 1991:241-242

¹⁶ Brautaset 2012:38

tilgjengelig teknologi og aktører av betydelig størrelse resultere i at farten ble en svært attraktiv næring.¹⁷

Kina hadde tradisjonelt sett vært en viktig eksportør av luksuriøse varer som te og silke. I lys av den industrielle revolusjon og europeisk ekspansjon, ble Kina med sine 400 millioner innbyggere utover 1800-tallet et svært viktig marked for europeiskproduserte varer. Frem til 1842 var imidlertid utenlandsk handel begrenset til havnen Canton i Kina. I Canton hadde imidlertid en liten gruppe kjøpmenn monopol på handelen, et monopol som skulle vedvare helt til første opiumskrig i 1839-1842. Fredstraktaten signert etter krigen, Nanking-traktaten åpnet Canton, Foochow, Amoy, Ningpo og Shanghai for utenlandsk handel. I disse havnene, som ble referert til som traktathavner, fikk vestlige nå både drive næringsvirksomhet og handel, bo¹⁸ og etablere konsulater. Som et resultat av traktaten ble også Hongkong oppnevnt som britisk kronkoloni. Frem mot århundreskiftet ble stadig nye havner åpnet og nye utenlandske nasjoner fikk innpass i disse, og innen 1900 var de aller fleste kinesiske byene åpnet for handel.¹⁹

Før den europeiske ekspansjonen til Sørøst- Asia var det i hovedsak liten etterspørsel etter kinesisk arbeidskraft i disse landene,²⁰ men fra midten av 1800-tallet preget opprør, et enormt befolkningspress og massearbeidsløshet Kina. Særlig Kwangtung- og Fukienprovinsen i det sørlige Kina ble hardt rammet, og mange måtte søke inn til byene og ut av landet etter arbeid.²¹ I tillegg til Sørøst- Asia ble kinesiske arbeidere i samme periode også transportert til Sør- Amerika²², Nord- Amerika²³ og Mandsjuria for å arbeide i gruver, på jernbaneanlegg og plantasjer.²⁴ Det er likevel transport av kinesiske arbeidsmigranter til sørøst- asiatiske land som er hovedtema for denne oppgaven, da det er denne farten norske skip skulle delta i fra rundt århundreskiftet.

¹⁷ Se for eksempel Campbell (1971), Yun (2007), Tsai (1995) Blue (1892) og McKeown (1999, 2004) Adam McKeown legger vekt på ekspansjon av globale markeder og økonomiske nettverk i stillehavsområdene som en egen kategori for migrasjonsfremmende årsaker. Jeg mener kategoriene griper i hverandre, og vil derfor ikke behandle disse separat.

¹⁸ Innenfor avgrensede områder.

¹⁹ Wood 1998:9-16

²⁰ Blue 1982:306-7

²¹ Tsai 1993:22 og Fenby 2008:xxxi

²² Hovedsakelig Cuba, De Vest- Indiske øyer og Peru

²³ USA og Canada

²⁴ Tsai 1993:23-24. Bomulls- og sukkerplantasjene i Peru, Cuba og Vestindia, i gruver og på jernbaneanlegg i USA, Canada og Australia og gummiplantasjer i Malaysia og krydder- og sukkerplantasjer på Java og tobakks- og gummiplantasjer på Sumatra.

Det eksisterte også passasjertrafikk på Kina før europeernes etablering, men passasjertrafikk som næring ble først attraktivt ved introduksjonen av utenlandske skip, og økningen av kinesisk migrasjon sammenfalt derfor med åpningen av de første traktathavnene og med introduksjon av utenlandsk skipsfart på kinakysten.²⁵ Emigrasjon fra Kina var også forbudt ved lov frem til 1858, og i den grad emigrasjon skjedde før de europeiske skipene startet med seilinger på Kina, hadde kinesiske passasjerer hovedsakelig blitt fraktet med *sampaner*²⁶ eller *junker*²⁷, små spartanske seilbåter som var dårlig rustet mot vær og vind. Det skal likevel sies at mange kinesiske arbeidsmigranter ble transportert på junker også etter innføringen av utenlandske skip i denne farten, og årsaken var utelukkende økonomisk. De utenlandske seilskipene var likevel raskere, tryggere og hadde mer regulære seilinger. Frem til ca. 1870 var de fleste skip brukt i transport av kinesiske arbeidsmigranter eid av små selskaper som leide ut sine skip til agenter og firmaer i kinesiske havner. Skipene var hovedsakelig kombinerte passasjer- og lasteskip som deltok i oversjøisk fart.²⁸

Åpningen av Suezkanalen i 1869 endret det asiatiske skipsfartsmarkedet, og fartens organisasjon endret karakter.²⁹ Utviklingen av dampskip førte til en betraktelig økning i handelen og satte standarden for ett nytt og mer sofistikert skipsfartssystem, og markedet delte seg gradvis inn i to markedssegmenter: linjefart og trampfart³⁰. Skip i linjefart gikk i regulære ruter og spesialiserte seg som regel på enten frakt av passasjerer eller annen last. Passasjerer var den mest ettertraktede lasten, og i følge Stopford (1988) var skipene som gikk i denne farten bygget og tilpasset for nettopp dette formålet. Selskaper som driftet de ulike linjene kunne bruke sine egne skip i farten, men leide også inn skip for fart. Typisk ble skip leid inn på time charter- kontrakter, tidsbestemte kontrakter som ofte gjaldt for en lengre periode. Skipene som gikk i tramp- fart ble leid inn på såkalte *one- off- kontrakter*, kontrakter som hovedsakelig kun gjaldt for en enkelt reise hvor skipet ble leid for *spotpris*. Skipene som gikk i trampfart var i hovedsak ikke spesialisert for en bestemt type frakt, men fraktet last som ikke ble fraktet med de regulære linjeskipene.³¹

²⁵ Blue 1982:307, 319

²⁶ Se vedlegg 1

²⁷ Se vedlegg 2. Junken var noe større enn sampanen. Mens sampanene i hovedsak ble brukt i det indre havneområdet, ble junkene også brukt på lengre turer. Når båter som sampanene også la ut på lengre reiser, var dette forståelig nok svært risikofyllt.

²⁸ Blue 1982:319

²⁹ Brautaset & Tenold 2010:206

³⁰ Også kalt løsfart

³¹ Stopford 1988:28-32

Med introduksjonen av dampskip kom også et behov for spesialisering av disse. En stadig økende passasjertrafikk mellom Kina og Sørøst-Asia gjorde at det ble det også sett på som hensiktsmessig å etablere flere regionale og lokale ruter for passasjertransport, i motsetning til tidligere der passasjertransport hovedsakelig hadde foregått med skip i *oversjøisk fart*. Skipene som skulle delta i denne måtte være spesialbygget for den kinesiske kysten, samt være utstyrt både for frakt av passasjerer og varer for lengre regionale turer. Denne type fart vil i denne oppgaven bli referert til som *regional langfart*. Skipene som deltok i denne farten var i de fleste tilfeller også beskjeftiget i ulike havner langs kinakysten, en slik fart vil bli referert til som *kystfart*.

Farten ble etter overgangen til dampskip preget av konglomerater og store rederier. To av de første britiske selskapene som etablerte seg i Kina var Jardine, Matheson & co³² og Butterfield & Swire.³³ De britiske selskapene kan karakteriseres som konglomerater, selskaper som søkte en vertikal integrasjon av tjenester. Agenter, enten internt ansatte eller eksternt innleide, formidlet en rekke tjenester, mellom annet kontrakter for frakt, forsikring og banktjenester.³⁴ Mindre selskaper brukte disse firmaenes tjenester for å overlate håndteringen av de største risikofaktorene til et stort selskap med et stort nettverk og god kjennskap til markedet.³⁵ Samtidig som Jardine, Matheson og Butterfield & Swire fungerte som agenter for en rekke selskaper, driftet begge også faste dampskipslinjer i interkontinental fart. Likevel skulle de britiske selskapene etter hvert også operere egne dampskipslinjer for frakt mellom Kina og omliggende sørøst-asiatiske land: Butterfield & Swire med China Navigation company i drift fra 1872 og Jardine Matheson med Indo-China Steam Navigation Company i drift fra 1879, som begge skulle etablere faste ruter for frakt av kinesiske arbeidsmigranter.³⁶

Et tysk selskap skulle imidlertid ta opp konkurransen med britene. Rederiet Norddeutscher Lloyds, et av verdens største rederier, kjøpte i 1883 opp Scottish Oriental Steamship Company som hadde vært engasjert i handel på Kina³⁷, og startet med dette opp sin egen dampskipslinje mellom havner i Kina og Øst-Asia. Som agenter i Kina brukte Norddeutscher

³² Fairbank:1983:193

³³ Butterfield & Swire var et samarbeid mellom John Swire & sons og R.S, Butterfield og skulle fungere som agenter som åpnet sitt første kontor i Kina i Shanghai i 1867. Partnerskapet var kortlivet og endte i august 1868, og selskapet ble overlatt til John Swire & sons. Selskapet skiftet likevel ikke navn etter dette; Marriner & Hyde 1967:20-21; Fairbank 1983:193

³⁴ Også kontrakter for kjøp og salg av varer, gjeldsavtaler og forhandling av faktura, for å nevne noen.

³⁵ Connell 2004:6

³⁶ Liu 1959:435,439; Blue 1982:403

³⁷ Hovedsakelig havnen Hoihow

Lloyds britiske Butterfield & Swire som også hadde vært agenter for Scottish Oriental Steamship Company.³⁸ Britiske skip skulle dominere farten til Singapore fra Hongkong, Amoy, Swatow og Hoihow, mens farten mellom Swatow og Bangkok var i Norddeutscher Lloyds hender.³⁹ Disse tre selskapene skulle dominere farten også etter århundreskiftet. I et allerede konkurransepreget miljø, skulle norske rederier likevel klare å etablere seg fra århundreskiftet.

1.4 Problemstillinger og analytisk rammeverk

Gjennomgangen av forskningslitteraturen har vist at norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter kun har blitt sporadisk studert, og det er til dags dato ikke publisert vitenskapelig litteratur om emnet. Hovedoppgaven til dette prosjektet er *å drøfte norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter 1895-1930*. Dette vil bli gjort ut fra følgende tre problemstillinger:

- *Hvilke reguleringer gjaldt norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter?*
- *Hvordan og hvorfor etablerte de norske rederiene seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter?*
- *Hva karakteriserte dette markedet, og hvordan var farten organisert?*

På bakgrunn av kildearbeidet vil det også bli framsatt to teser som vil bli drøftet i analysen:

- *Norske skip som deltok i passasjertransport til og fra Kina seilte i praksis uten reguleringer.*
- *Farten endret karakter over tid fra diversifisert fart til mer spesialisert fart i henhold til frakt av passasjerer.*

1.5 Periodisering

Periodisering av dette prosjektet har vært en utfordring. I sitatet som innledet kapittelets forskningsstatus står det at norske skip fraktet *kulier* ”så sent som i 1866”, og uttalelsen presenterer frakt av kinesiske arbeidsmigranter som en forlengelse av den transatlantiske slavehandelen. Historien om skipper Amundsen stammer fra en reise når ”Constantin” skulle

³⁸ Liu 1959:35,39. Blue 1982:325

³⁹ Blue 1982:323

frakte kinesiske arbeidsmigranter fra Kina til Cuba. Også seilskipet ”Marie” skal ha fraktet kinesiske arbeidsmigranter fra Kina til Cuba på en reise i 1856, men selv om det finnes to eksempler på at norske skip fraktet kinesiske arbeidsmigranter før århundreskiftet er disse eksemplene enestående.

Sverige- Norge inngikk handelsavtaler for fem kinesiske byer i 1847, men frem til 1890 var svært få norske skip engasjert i fart på Kina. De norske skipene som var engasjert i Kina i perioden frem 1890 var hovedsakelig engasjert i oversjøisk fart, og som nevnt tidligere var det også skip i oversjøisk fart som fraktet kinesiske arbeidsmigranter i denne perioden. Skipene var ikke engasjert på faste linjer, men gikk i trampfart som resulterte i tilfeldigheter i forhold til hvilke ruter de ble leid inn for. At ”Constantin” og ”Marie” fraktet kinesiske arbeidsmigranter blir i denne oppgaven derfor sett på som rene tilfeldigheter, og en norsk etablering i denne farten kom ikke før århundreskiftet. Denne oppgavens analyse skal derfor undersøke et annet segment ved den såkalte *kulifarten*, der den norske deltagelsen var større, og som ikke tok virkelig til før århundreskiftet.

Kina var som vist tidligere i dette kapittelet et ettertraktet skipsfartsmarked, og fra slutten av 1800-tallet skulle også norske rederier for alvor åpne øynene for dette markedet. Oppgavens tredje kapittel, som mellom annet omhandler hvordan og hvorfor de norske rederiene etablerte seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter starter i 1895. Krigen mellom Kina og Japan 1894-95 skapte stor etterspørsel av tonnasje og gav høye fraktrater, og sammen med generell høykonjunktur i verdenshandelen sees dette på som noen av hovedargumentene for at norske rederier etablerte seg i Kina. Kapittelet drøfter videre hvordan norske rederier krevde sin plass i en regional langfart mellom Kina og omliggende sørøst- asiatiske land, et marked som var preget av svært høy grad av konkurranse og sterke enkeltaktører. Første verdenskrig skal imidlertid markere et skille for de norske rederiene, der oppgang avløses av nedgangstid, og der årsakene ikke utelukkende kan tilskrives markedsmekanismer direkte relatert til krigsutbruddet. I 1922 skal nedgangstid for de norske rederiene bli avløst av gode konjunkturer, og oppgavens fjerde kapittel starter derfor her, og følger utviklingen av de norske rederienes deltagelse i farten til oppgaven avsluttes i 1930. Etter 1930 finnes det svært

lite kildemateriale som omhandler oppgavens tema og analysen avsluttes derfor her. Det skal likevel nevnes at norske rederier deltok i denne farten frem til 1960-tallet.⁴⁰

1.6 Migrasjon

Denne oppgaven beskjeftiger seg først og fremst med skipsfartshistorie hvor norske redere finner nye markeder. Likevel deltok de norske rederne i en spesiell type frakt, en transport av mennesker. Ordet migrasjon betyr folkevandring, og er en betegnelse for både emigrasjon, som er utvandring, og immigrasjon som er innvandring. En person som migrerer vil derfor både være en emigrant og en immigrant avhengig av om personen reiser ut av eller inn i landet. Kildematerialet som brukes i denne oppgaven skiller i de fleste tilfellene ikke mellom emigrant og immigrant, og jeg har derfor valgt å bruke begrepene migrant og migrasjon angående passasjer og type reise. Dersom kildematerialet skiller mellom disse to, vil dette komme frem av analysen.

Migrasjon favner om flere akademiske disipliner, og tilnærmingene er mange. Sosiologer, samfunnsvitere, historikere, økonomer, jurister og psykologer beskjeftiger seg alle med migrasjon og migrasjonsforskning. Mens de tidlige migrasjonsteoriene var opptatt av å formulere statiske lover for migrasjon, såkalte push- pull teorier, søker nyere migrasjonsforskning å inkludere flere ulike disipliner. Ved å la forskningen omfatte flere fagfelt vil en kunne skape et mer helhetlig bilde av migrasjon som fenomen, og ut fra et slikt syn vil enhver migrasjonsstrøm kunne sees på som et resultat av en rekke mikro- og makrostrukturer.⁴¹ Denne oppgaven vil ikke ha en teoretisk tilnærming til temaet migrasjon, men det kan være nyttig å se at migrasjonsforskning i dag, som denne oppgaven, favner om et stort spekter av ulike tradisjoner.⁴²

I både norsk og internasjonal litteratur som behandler temaet transport av kinesiske arbeidsmigranter har hovedfokuset blitt lagt på migrantenes rolle som offer. Eksempler fra norsk litteratur er forfattere som omtaler farten som ”den rene slavehandel”⁴³ og ”en

⁴⁰ Se mellom annet Seeberg & Filseth (2000); Hammerborg (2003); Dette bekreftes også av Hans Olav Isaksen, styrmann for et av rederiene som deltok i denne farten utover 1950-tallet, som har blitt intervjuet for denne oppgaven.

⁴¹ Castle and Miller 2003:26-27

⁴² Se mellom annet Kristian Botten Pedersens masteroppgave for en nyere, teoretisk tilnærming til temaet migrasjon.

⁴³ Seeber og Filseth 2000:91

massetransport av kjøtt og blod”⁴⁴. I denne oppgaven vil det likevel bli framlagt en tese som søker å svare på *om de kinesiske arbeidsmigrantene også kunne være en aktiv aktør*, og dermed utfordre en oppfatning av at farten kun var en reise til arbeid under tvang.

Det finnes flere definisjoner av ordene ”slave” eller ”slavehandel”, men det synes å være en viss enighet om at slaveri kan defineres som en situasjon der et menneske er et annet menneskes eiendom. De fleste kinesiske arbeidere som migrerte fra Kina fra midten av 1800-tallet hadde ikke økonomiske midler til å betale sin egen reise. Dette resulterte i to systemer; kontraktsystemet og kredittsystemet. Under kontraktsystemet ble migrantene bundet til å arbeide for et visst antall år for en arbeidsgiver, oftest en plantasje- eller gruveeier.⁴⁵ Kontraktsarbeid nådde sin topp i 1870 og ble avskaffet i 1914/16, og de fleste eksemplene på denne type arbeid i litteraturen er fra Cuba. På Cuba var kontrakten på åtte år, og i praksis mener flere forskere at dette systemet fungerte som slavehandel. Årsaken til dette er en oppfatning av at kontraktens mål var å produsere mobile slaver som kunne kjøpes, videreselges, leies ut og skifte eiere. Kontraktene, som på Cuba i utgangspunktet var på åtte år, ble i stor grad ignorert, og i følge Lisa Yun døde 50% før kontraktstiden gikk ut.⁴⁶ Kontraktsystemet var i hovedsak gjeldende frem til århundreskiftet og for kinesiske arbeidsmigranter som ble sendt til Sør- Amerika og Karibien, og i følge Adam McKeown var mindre enn 10% av migrasjonen til Sørøst- Asia kontraktsbasert.⁴⁷

Kinesisk arbeidsmigrasjon til Sørøst- Asia ble i hovedsak gjennomført ved hjelp av kreditt dersom migrantene ikke kunne betale sin egen reise. Ved kredittsystemet betalte kinesiske meglere, såkalte *compradores*, utgiftene for migrantens reise, og frem til gjelden var betalt hadde megleren eierskap over migrantens tjenester som, i perioden oppgavens analyse omhandler, oftest ble videresolgt til arbeidsgivere i Sørøst-Asia. Lønnen var ofte svært lav, og i tillegg til å tilbakebetale reiseutgiftene måtte migranten tilbakebetale andre utgifter *compradore*n hadde hatt i forbindelse med arbeidsavtaler og lignende. På grunn av den lave lønnen kunne det gå svært lang tid før migranten kunne tilbakebetale gjelden.⁴⁸ Både kontraktssystemet og kredittsystemet bærer i praksis preg av at migrantene var en annens

⁴⁴ Dannevig 1982:11

⁴⁵ Blue 1982:308, Campbell 1971:xvii,2-5

⁴⁶ Yun 2008:28

⁴⁷ McKeown 2004:157

⁴⁸ Tsai1993:25

eiendom, og at de dermed var slaver. Likevel er det flere aspekter ved denne farten som er med på å gi migranten en større rolle som aktiv aktør.

Samtidig som farten beskrives som slavehandel, har perioden 1850-1930 blitt kalt den kinesiske diaspora. Kinesiske arbeidere, sjømenn og handelsfolk reiste til alle verdenshjørner, og mange etablerte seg også her. I følge Adam McKeown hadde mange arbeidsmigranter et ønske om at arbeidet ikke skulle være en ende, men som et første steg i håp om å kunne gjøre lykke etter at kontrakten var gått ut og gjelden nedbetalt.⁴⁹ Mens mange kinesere utvandret fra Kina var det også mange som returnerte tilbake.⁵⁰ Denne retur- migrasjonen har så vidt vites ikke blitt behandlet i forskningslitteratur, og McKeown tillegger årsaken til dette en overfokusering på emigrasjonens årsaker: ”Return- migrants are people who drop out of one history and return to the history of the land they left, and the networks of circulation are of interest primarily as the causes that pushed people into the new nation.”⁵¹ Det er likevel vanskelig å si om disse kun vendte tilbake for en periode for å reise ut senere for å arbeide, eller om de vendte tilbake permanent. At migranter bosatte seg permanent i landene de reiste til, men at det også forekom en høy returmigrasjon gir et inntrykk av at farten også hadde en form for mobilitet noe som ikke samsvarer med definisjonen av begrepet *slaveri* og kan peke i retning av at kinesiske arbeidsmigranter var en mer aktiv aktør enn hva den generelle litteraturen hevder. Er kildematerialet benyttet i denne oppgaven egnet til å belyse disse spørsmålene?

1.7 Kilder

Arbeidet med kilder i forbindelse med denne masteroppgaven har vært svært omfattende. I masteroppgaven er det benyttet kilder som er svært ulike av natur: statlige, kommunale og private arkiver, lovtekster, aviser og intervjuer for å nevne noen. Denne oppgaven bygger derfor på et solid og omfattende kildemateriale.

Rederiarkiver

Denne oppgaven søker primært å gi informasjon om norske rederiers rolle i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Ut fra kildemateriale og litteratur har rederiene Hans Kiær & co, Wiel Amundsen & co, Wrangell & co, Wallem & co og Bruusgaard, Kiøsteruud & co blitt

⁴⁹ McKeown 1999:317

⁵⁰ Se mellom annet figur for farten til og fra Swatow i oppgavens 4.3

⁵¹ McKeown 1999:312

identifisert som de norske rederiene som i perioden 1895-1930 deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter til og fra Kina. Svært få rederiarkiver har blitt tatt vare på. De har enten blitt kastet eller oppbevart på en slik måte at de ikke er i brukbar stand. Av de få rederiarkivene som finnes, er svært få registrert hos de store institusjonene som byarkiv, museum, statsarkiv og riksarkiv. Selv ikke Senter for samlingsforvaltning og arkiv hadde informasjon om rederiarkiver for de rederiene oppgaven omhandler. For å skaffe informasjon om de rederiarkiver som fortsatt finnes har det vært helt avgjørende å få hjelp av enkeltpersoner, ildsjeler som har både god kunnskap og interesse for at rederihistorie bør være en integrert del av den norske maritime forskningen.

Det meste av arkivet til rederiet Wallem & co ble i 1941 tapt i en brann i Hongkong, og under et regnvær som oversvømte lokalene i Erviken i Bergen i 1975. Det arkivmaterialet som ble reddet fra Erviken omhandler, i følge Edgar Hovland som arbeider med dette materialet, ikke Wallems engasjement i Kina.⁵² Arkivmaterialet for rederiet Bruusgaard, Kiøsterud & co, Wiel Amundsen & co og Hans Kiær & co har til dags dato ikke latt seg oppdrive.

Arkivet for rederiet Wrangell & co har i motsetning til de andre rederiarkivene vær mulig å lokalisere, og er oppbevart ved byarkivet i Haugesund. Dette arkivmaterialet har byarkivet valgt å dele i to; arkivmateriale ivaretatt av Sverre Odland og arkivmateriale generelt for Wrangell- rederiet. Sverre Odland var sjef for Odland-rederiet som ble skilt ut fra Wrangell-rederiet i 1938, og Odland tok vare på store deler av Wrangell-arkivet. Arkivmaterialet brukt i denne oppgaven er utelukkende hentet fra arkivmaterialet etter Sverre Odland, da det ikke fantes noe av betydning for oppgaven i Wrangells arkiv. Sverre Odland sitt arkiv er fordelt på fem store kasser i tre som ikke har vært åpnet siden de var avlevert på 1950-tallet. Arkivet er derfor uordnet og arkivreferanser ikke eksisterende. Fra dette arkivet er det hovedsakelig mappene merket ”rapport”⁵³ som vil bli brukt i denne oppgavens analyse. Rapportene gir informasjon angående navn og størrelse på skip, ankomst og anløpshavn, reisens varighet, last og eventuelle kommentarer til dette.

Kildemateriale fra konsulatene

Arkivet for *Utenriksstasjonene, generalkonsulatet i Shanghai* er lokalisert ved riksarkivet og utgjør til sammen 42 hyllemeter. Det store volumet gjorde arbeidet med dette materialet svært

⁵² I følge historiker Edgard Hovland som er i besittelse av disse kildene

⁵³ Forstås som skipsrapport

tidkrevende. Det er likevel dette kildematerialet som har vært av størst betydning for denne oppgaven for å kunne skape et helhetlig bilde av farten over tid.

En konsulær stasjon fungerer som konsulens kontor, og i perioden oppgaven omhandler kalles dette et konsulat. Den norske konsulære representasjonen i Kina bestod av én hovedstasjon, generalkonsulatet, og et varierende antall understasjoner, kalt visekonsulater. Samtlige av disse konsulatene var lokalisert langs den kinesiske kysten.⁵⁴ Hvert år forfattet den norske Generalkonsul en rapport over den norske handelen og sjøfarten i Kina, og denne rapporten blir i denne oppgaven referert til som konsulatrapport.⁵⁵ Konsulatrapporten ble sendt til det norske indredepartementet frem til 1905, og utenriksdepartementet etter dette, og utdrag fra denne rapporten ble publisert i trykket form for det norske næringsliv og andre interesserte.⁵⁶ I tillegg til denne konsulatrapporten finnes det i arkivet en mengde korrespondanse mellom generalkonsulatet og visekonsulater, konsulatberetninger som senere skapte grunnlaget for den trykkede versjonen, samt korrespondanse mellom selskaper og redere som drev næringsvirksomhet i Kina. Samtlige trykte og utrykte konsulatrappporter/beretninger er gjennomgått, samt store deler av konsulatkorrespondansen.

Kildematerialet fra konsulatene gir god innsikt i mellom annet fraktforhold, politisk og sosial situasjon i Kina, og hvordan farten var organisert. Samtidig belyser dette materialet saker fra flere synspunkt ved at kildemateriale inneholder korrespondanse fra generalkonsul, konsul, handelsdepartementet og redere for å nevne noen. Bruk av dette kildematerialet byr likevel på noen utfordringer. Tallmaterialet i rapportene er svært fragmentert, og det er tidvis vanskelig å spore hva tallmaterialet bygger på. Dette har skapt vanskeligheter særlig i forhold til å vurdere hvor mange passasjerer de norske skipene fraktet, og nøyaktig hvor mange skip som deltok i denne farten til enhver tid.

Den noe manglende informasjonen i konsulatberetningene og korrespondansen kan ved en del tilfeller suppleres med informasjon fra aviser. Typisk gir konsulatrapportene informasjon om hvilke selskaper som leide inn norske skip for frakt og hvor mange skip. Eventuelt hvilken nasjonalitet selskapet som leide norske skip hadde, men rapportene mangler ofte informasjon om hvilke norske rederier som eide disse skipene og hvilke skip det var snakk om.

⁵⁴ Myrstad 2008:5

⁵⁵ Ordet konsulatberetning er også benyttet.

⁵⁶ Myrstad 2008:14

Aviser og tidsskrifter

Som en del av kildesøket til denne masteroppgaven har det blitt gått gjennom et utvalg av årganger fra tre ulike norske tidsskrifter fra perioden oppgaven omhandler. Det er særlig to tidsskrift som er aktuelle kilder for min oppgave; *Kysten* og *Norske Handels- og Sjøfartstidene*. *Kysten* ble gitt ut i perioden 1901-1911, og skiftet i 1912 navn til *Norske Handels- og Sjøfartstidene* som ble gitt ut frem til 1987. Utgavene av disse tidsskriftene er lokalisert ved spesialsamlingen til Universitetet i Bergen. Blant annet Ytreberg viser til tidsskriftene i sin beretning om norsk skipsfart i Øst-Asia,⁵⁷ og det var derfor naturlig å velge disse tidsskriftene som utgangspunkt. Utgavene av tidsskriftene ”Farmand” og ”Kineseren” er gjennomgått fra 1893-1930 uten å finne artikler relatert til temaet oppgaven omhandler. Enkelte artikler fra *Norges Handels- og Sjøfartstidende* er brukt i denne oppgaven for å belyse mellom annet lovverkets funksjon og virke.

Det har også blitt benyttet utenlandske aviser i denne oppgaven. Avisene som har blitt brukt er fra Singapore og Malaysia og disse ligger digitalt på nett. Avisene er *The Straits Times*, *Eastern Daily Mail and Straits Morning Advertiser* og *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. Singapore og Malaysia var i perioden oppgaven omhandler britiske kolonier. Avisene var engelskspråklige, og det er verdt å spørre seg om dette kan ha påvirket artiklenes innhold da britiske selskaper var noen av norske rederiers største konkurrenter.

Utenlandske aviser har hovedsakelig blitt brukt for å følge enkelte skip, samt for å få informasjon om markedsandeler og markedets organisasjon. Avisene er hovedsakelig brukt til å verifisere informasjon funnet i annet kildemateriale. Særlig er avisartiklene brukt til å spore skip og hvilke havner disse anløp. I konsulatberetningene blir det som sagt typisk gjengitt hvilke selskaper som leier inn norske skip for frakt og hvor mange skip, men ikke hvilke norske rederier disse skipene tilhører eller hvilke skip. Dette er ved en del tilfeller mulig å finne informasjon om i de overnevnte avisene. Avisartiklene gir også informasjon om hvordan handelen var organisert, og særlig gjelder dette hvilke selskaper som konkurrerte på de ulike rutene. Avisartiklene har også blitt brukt for å gi eksempler på beskrivelser av den norske deltagelsen i frakt av kinesiske arbeidsmigranter, særlig med hensyn til forhold om bord.

⁵⁷ Han viser ikke til tidsskriftene direkte i forhold til kulifarten.

Statistikk fra Norske Veritas

Hvert år gir Norske Veritas ut oversikt over hvilke norske skip som deltar i aktiv fart. Materialet gir informasjon skipets navn, klassifikasjon, dekk og lignende, tonnasje, størrelse, når det ble bygget og ved hvilket verft, materialer brukt, siste besiktelse på skrog, forsikringsklubb, og også hvilke sertifikater skipet var i besittelse av. Det er med hensyn til denne oppgaven gjennomgått statistikk for perioden 1895-1930. Statistikken er hovedsakelig brukt for informasjon angående skipets byggeår og tonnasje. Dette for å sammenligne denne informasjonen med informasjon i litteratur og kilder som konsulatberetninger og aviser, som tidvis gir mangelfull eller motstridende informasjon.

Lovverk

Kapittel 2 i denne oppgaven omhandler hvilket regelverk, institusjoner og ordninger som gjaldt norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Det har særlig vært utfordrende å kartlegge lovverket for Kina. I følge konsulatberetninger fantes det ikke et felles lovverk som gjaldt for hele Kina, men lovverket ble utformet på havnenivå.⁵⁸ I dette kapitlet behandles norske lovklender, britiske lovklender og lovklender for Hongkong, samt også enkeltklender som regelverk for havnene Amoy og Swatow. Mens det norske lovverket har vært lett tilgjengelig, har de resterende vært vanskeligere å spore. Universitetet i Hongkong var vært hjelpelig med å oversende lovverket for Hongkong og Storbritannia, mens regelverket for Swatow og Amoy har blitt funnet vedlagt en konsulatberetning.⁵⁹ Når en arbeider med normative klender er det vanskelig kun ut i fra disse klendene å avgjøre i hvor stor grad reglementet ble fulgt eller ikke. Denne diskusjonen vil derfor være en integrert del av de følgende analysekapitlene.

Oversikt over time charters ved Joachim Grieg & co

Det har også lyktes å finne arkivmateriale for selskapet Joachim Grieg & co, et bergensk skipsmeglerfirma som var dypt engasjert i internasjonal handel i perioden oppgave omhandler. Materialet er lokalisert ved Bergen sjøfartsmuseum, og gir informasjon om hvilke time charters norske skip var engasjert på for tidsrommet 1912-1929. I arbeidet med dette materialet har norske skip, som gjennom arbeid med annet kildemateriale har blitt identifisert

⁵⁸ Konsulatberetninger, trykket, for 1911 side 214. ””Coolie”farten i Østasien, dens lønsomhet og betingelserne for deltagelse deri.”

⁵⁹ Rules regarding the forwarding of Chinese passengers on Norwegian steamers from Swatow. RA/S-2259/De/L1433

som deltagende i frakt av kinesiske arbeidsmigranter, blitt undersøkt. For disse skipene finnes det informasjon for årene 1912-1916.

Biografier

Det er gitt ut flere biografier skrevet av nordmenn som var ansatt i Kina, hovedsakelig i det kinesiske tollvesenet. Eksempler på dette er *En tolder og synder i Kina* av Hans Th. Meinich, *Under tolv flagg* av Frithjof Utne, *25 år i midtens rike* av P.C. Hansson og *Tatt av Chinas drage* av A.H. Rasmussen. De overnevnte forfatterne kan gi et perspektiv på skipsfarten på Kina som utenforstående aktører, samtidig som de hadde god kunnskap i denne fartens virke. De hadde selv vært til stede i Kina og kunne observere forholdene, og selv om bøkene bærer preg av en muntlig historiefortelling som ofte verken er tid- eller stedfestet, kan de likevel gi noe informasjon som kan være nyttig i denne oppgaven selv om troverdigheten av kilden er vanskelig å avgjøre. Referanse til biografiene finnes i oppgavens litteraturliste, ikke i kildelisten.

Intervju

Gjennom mitt arbeid med masteroppgaven har jeg etablert kontakt med privatpersoner som har vært til stor nytte for mitt prosjekt, og en av disse er Hans Olav Isaksen. Isaksen tjenestegjorde på skip tilhørende rederiet Bruusgaard Kiøsterud & co fra 1966 til 1971. Han begynte som førstestyrmann på skipet ”Hai Hing” i 1966 og avanserte senere til 1.styrmann. ”Hai Hing” seilte hovedsakelig i fart mellom Thailand, Hongkong og japanske havner i denne perioden. Deretter var Isaksen 1.styrmann om bord i ”Halldor” som seilte mellom Hongkong og japanske havner, og til slutt arbeidet han som overstyrmann på ”Hai Meng” i fart mellom Japan, Hongkong, Borneo, Hongkong, Japan. På forespørsel fra meg har Isaksen vært svært behjelpelig med å fortelle om sin tid som sjømann i Asia, og hans beretninger som har blitt mottatt på e-post vil bli brukt til å mellom annet belyse *compradorenes* virke.

Private Arkiver

Jeg har også vært så privilegert å få tilgang til Sverre Melings private arkiv, som hovedsakelig består av bilder og noe korrespondanse fra Sverre Odland. I denne oppgaven er det bildematerialet som har blitt brukt.

Ubenyttede kilder

Britiske og kinesiske arkiver er valgt bort grunnet tidsbegrensningen som legges på et masterprosjekt. Det er også usikkert om disse arkivene kan ha kilder av verdi for denne oppgaven, da analysen hovedsakelig fokuserer på norske rederier og norske skip.

Avisen "The North China Herald" har i den tiden dette masterprosjektet har pågått ikke vært tilgjengelig, men vil bli tilgjengelig for studenter ved UIB i løpet av 2012. Det kan tenkes at denne avisen vil kunne tilføre opplysninger som kunne vært nyttig for dette masterprosjektet da dette er en stor kinesisk avis.

1.8 Oppgavens struktur

Fremstillingen er delt inn i 5 kapitler. Dette kapitlet har presentert oppgavens tema, forskningslitteratur, hvilke problemstillinger som vil bli behandlet i den påfølgende analysen, periodisering, et blikk på migrasjon og hvilke kilder analysen bygger på. Kapittel 2 vil drøfte hvilke lover, institusjoner og ordninger som fungerte som rammeverk for norske skip som deltok i passasjerfart. Kapitlet har tematisk oppbygning, og vil gjennom en drøfting av overnevnte faktorer gi en oversikt over norsk skipsfarts utvikling frem til århundreskiftet som er nødvendig for å forstå hvorfor de norske aktørene valgte å etablere seg i Kina rundt århundreskiftet. De to siste analysekapitlene er en analyse av norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Oppgavens kapittel 3 drøfter hvorfor og hvordan norske rederier etablerte seg i denne farten og tar for seg utviklingen frem til 1922. Kapittel 4 er bygget opp på samme måte som kapittel 3, men med en kronologisk videreføring av temaet, og vil behandle perioden 1922-1930. Den avsluttende og konkluderende delen av oppgaven vil følge i kapittel 5. Konklusjonskapitlet vil sammenfatte funnene i de tre analysekapitlene og avslutningsvis vil det bli presentert forslag til videre forskning.

Kapittel 2

Premisser for passasjertrafikk

Paa grunn av de serlige forhold med Kina-farten er der muligens oppfordring til ikke aa fordre for strengt gjennomført de regler, som ellers i verden vil bli haannhevet?⁶⁰

2.1 Innledning

Norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter har ikke tidligere vært gjenstand for historiske studier, og det har derfor vært nødvendig å plassere denne i en norsk maritim, historisk kontekst. Kapittelets hovedoppgave er å drøfte *hvilke reguleringer som gjaldt norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1895-1930*. Kapittelet søker å svare på: Hvilket lovverk gjaldt for norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter? Hvilke institusjoner skulle overholde det overnevnte lovverket? Hvilke tilleggsordninger ble satt i kraft, og hva var deres funksjon?

Dette kapittelet er bygget opp tematisk, og periodiseringen for de ulike temaene er valgt på bakgrunn av at en drøfting av premisser og institusjonelle rammer over tid er nødvendig for å følge utviklingslinjene for de overnevnte faktorer. Norske skip som gikk i passasjerfart til og fra Kina var underlagt norsk lov, men skipene måtte også forholde seg til lovverk gitt av lokale myndigheter. Dette kapittelet er derfor delt inn i tre hoveddeler: Norsk lovverk, lovverk som gjaldt for Hongkong og lovverk som gjaldt for Kina. I tillegg vil analysen belyse hvilke institusjoner som skulle sørge for at det overnevnte lovverket ble overholdt, samt hvilke tilleggsordninger som ble satt i kraft. Det har ikke lyktes å finne å finne regelverk som de norske skipene kunne ha blitt underlagt i for eksempel Bangkok og Singapore, som var viktige havner for de norske skipene i denne farten.

Hvilke regler og ordninger skip i passasjerfart måtte forholde seg til vil fungere som et rammeverk for denne oppgaven for lettere å kunne forstå aktørenes holdninger og handlinger på deres egne premisser. Det har vært et svært utfordrende og omfattende arbeid å kartlegge

⁶⁰ Skriv fra generalkonsulatet i Shanghai til Det kongelige Department for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskeri 25. April 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191; det påpekes at det fremkommer flere feilstavelser i kilden, og kilden er direkte sitert. Sitatet vil bli videre diskutert i 2.4.1.

hvilket reglement som gjaldt for norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter til og fra Kina i perioden oppgaven omhandler. Ut fra kapittelets diskusjon vil jeg derfor si at historikere i dag på mange måter står overfor de samme utfordringer som datidens aktører ved regelverkets kompleksitet og uoversiktighet, og kildematerialet viser at både redere og norske myndigheter var usikre på hvilke regler som faktisk var gjeldende.⁶¹

Perioden oppgaven omhandler var preget av migrasjon med norske skip i flere verdensdeler, og mellom 1840 og 1914 emigrerte hele to millioner fra Sverige og Norge til Nord-Amerika.⁶² Denne migrasjonen foregikk dermed i samme tidsperiode som norske skip fraktet arbeidsmigranter til og fra Kina. Dette kapittelet vil derfor fremstille en komparativ analyse av regelverket som gjaldt for skip i transatlantisk passasjerfart og skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter mellom Kina og omliggende land i Sørøst-Asia i perioden oppgaven omhandler. Mens det rådet usikkerhet og tidvis gjetning blant datidens aktører rundt hvilke lover som gjaldt for norske skip som deltok i migrantfarten til og fra Kina, fikk norske skip som gikk i transatlantisk emigrantfart utover 1900-tallet stadig flere regler å forholde seg til.

2.2 Seilskip i langdistansesfart

Innen 1840 hadde den norske flåten blitt av betydelig størrelse. De store norske handelshusene som hadde dominert fra slutten av 1700-tallet var nå erstattet med små skipseiere som hver eide et lite antall skip. For å akkumulere ny kapital ble det derfor nødvendig å danne såkalte partsrederi der kaptein, skipsbygger og lokale handelsmenn alle ble deleiere i skipet. Kapitalen krevd fra hver av deleierne var liten, og risikoen ble derfor også lav for den enkelte. Opphevelsen av *the British Navigation Act* i 1850 og en stadig mer liberalisert handel åpnet opp det internasjonale fraktmarkedet. I 1857 opphevet Stortinget også innførelsestoll på brukte skip fra utlandet, og som et resultat av dette ble det innen 1861 importert flere brukte skip enn det ble bygget nye på norske verft. Muligheten til å kjøpe billige brukte seilskip fra utlandet skapte en rekke mektige rederikonstellasjoner langs norskekysten som særlig skulle utnytte markedet ved å bli involvert i langdistanseskipfart mellom fremmede land.⁶³

⁶¹ En rekke skriv i mappen ”Kina Norge Skipsfartssaker”. RA/S-2611/D/Db/L0191

⁶² Sebak 2001:14

⁶³ Også referert til som tredjelandsfart; Brautaset og Tenold 2008:566-567

Allerede i 1860 fikk Norge sin første *offisielle* sjøfartslov⁶⁴, og tre år senere ble de første lovene som angikk norske skip i passasjerfart innført. *Lov angående fart med passagerer bestemte til fremmede verdensdele av 1863*⁶⁵ gjaldt norske skip som fraktet passasjerer fra norske havner til land utenfor Europa, og loven kan nok sees som et resultat av den stadig økende utvandringen fra Norge til Nord-Amerika som hadde startet allerede i 1825. De første tiårene var skipene som deltok i denne farten små seilskuter som vanligvis ikke fraktet mer enn 90-150 passasjerer, men utover 1860 og 1870-tallet ble det brukt større skip som fraktet betydelig flere passasjerer. Skipene var fremdeles seilskip hovedsakelig bygget for å frakte last og dermed ikke spesielt utstyrt for å frakte passasjerer som ble fraktet i skipets lasterom.⁶⁶ Det er likevel verdt å merke seg at norske skip i denne perioden hovedsakelig var etablert i tredjelandsfart, og en fast langvarig passasjerlinje mellom Skandinavia og Nord- Amerika ble ikke etablert før i 1880. Om loven hadde en klar intensjon om å beskytte passasjerer og reisende, gjaldt den likevel for svært få skip.

Den første lov som i teorien gjaldt skip i passasjertrafikk utenfor Europa var *Lov angaaende tilsyn med norske dampfartøyer av 4. Juni av 1866* som gjaldt alle norske dampfartøyer, og skilte dermed ikke i forhold til skipets geografiske virkeområde. Loven fastslo at det skulle opprettes en tilsynskommisjon som skulle undersøke skipets kjel og maskineri, samt at det var redningsbøyer, livbelter og livbåter til minimum 20% av det høyest tillatte passasjerantallet om bord. Det ble gjort klart i loven at kontrollen skulle skje lokalt av tilsynskommisjonen. At kontrollen skulle utføres lokalt utelukket dermed samtlige skip som ikke gikk i fart til og fra Norge.⁶⁷ Spørsmålet er likevel – hvorfor ble en slik lov innført på et tidspunkt der det fantes forsvinnende få norske dampskip? Mens andre store maritime nasjoner begynte overgangen fra seil til damp allerede på 1870-tallet, skulle det gå enda 20 år før den norske flåten skulle begynne på den samme transformasjonen. Likevel var intensjonen med både loven av 1863 og 1866 klar, den var å beskytte mannskap og reisende.

2.2.1 Klassifisering og forsikring

Det var som nevnt ikke kun lovverk som var involvert i å regulere den norske skipsfarten. Det skulle bli innført en rekke tilleggsordninger som skulle fungere komplementerende på lovverket. De store handelshusene som kjennetegnet den norske skipsfarten på begynnelsen

⁶⁴ *Lov om Søfarten av 24. mars 1860*

⁶⁵ *Lov angående fart med passagerer bestemte til fremmede verdensdele av 1863*

⁶⁶ Nasjonalbiblioteket, nettressurs ”Med de største og hurtigste skibe..” skrevet av Børge Solem (Url)

⁶⁷ *Lov angaaende tilsyn med Dampfartøyer av 4.juni 1866*

av 1800-tallet forsikret sine skip hovedsakelig gjennom forsikringsmeglere i Hamburg. Forsikringspremiene var høye, og for de store handelshusene med mye kapital kunne det være en god løsning. For små skipseiere som skulle dominere den norske skipsfarten på midten av 1800-tallet ble en slik forsikringsløsning for kostbart. Det ble derfor et økende behov for forsikringsinstitusjoner som var tilpasset denne formen å drive skipsfart på.

Forsikringsklubber ble etablert allerede fra 1837, og innen 1864 var størstedelen av den norske flåten dekket av disse forsikringsklubbene. Forsikringsklubbenes hovedmål var å bersørge norske redere med billige forsikringer, og de var organisert på samme måte som partsrederiene ved at risikoen ble spredt blant de mange partnerne. Risikoen ble dermed redusert for den enkelte deleier, samtidig som profitten ble høyere da de unngikk å forsikre gjennom dyre, utenlandske forsikringsagenter.⁶⁸ Forsikringen som ble tilbudt gjennom de norske forsikringsklubbene var likevel ikke tilstrekkelig for alle norske skip. Med en sterk økning av norske skip i internasjonal fart fraktet mange norske skip varer for utenlandske selskaper som igjen ofte var forsikret gjennom utenlandske forsikringsselskaper. Slik forsikring krevde ofte spesielle sertifiseringer, og det fantes hovedsakelig to klassifiseringsinstitusjoner for slik sertifisering, britiske Lloyd's og franske Bureau Veritas.⁶⁹

Lloyd's register of Shipping var de britiske forsikringsselskapers hovedklassifiseringsinstitusjon og hadde eksistert siden 1764. Frem til 1850 klassifiserte Lloyds kun britiske skip, men det var andre institusjoner som skulle få større betydning for de norske skipene. Forsikringsselskaper i Hamburg og Nord-Tyskland hadde sine egne registre, men disse registrene ble etter hvert erstattet av internasjonale sertifikater utstedt av det uavhengige, franske Bureau Veritas. Bureau Veritas, i motsetning til Lloyd's, utvidet raskt sin virksomhet til flere land og fikk raskt en viktig posisjon i europeisk shipping. I 1853 åpnet de også kontor i Norge, men Bureau Veritas fikk ingen varm velkomst da deres inspeksjoner ble beskrevet som svært inngående. Samtidig gikk det rykter om at byrået brukte ulike pressmidler for å overtale bedriftseiere til å bruke deres tjenester. Siden byrået var det eneste som kunne utstede internasjonalt godkjente sertifikater i Norge, hadde norske skipseiere ikke mye valg da det meste av internasjonal handel krevde en slik sertifisering.⁷⁰

⁶⁸ Andersen og Collett 1989:21

⁶⁹ Andersen og Collett 1989:23

⁷⁰ Andersen og Collett 1989:23

I tillegg til misnøyen overfor Bureau Veritas etterlyste de norske forsikringsklubbene en felles klassifikasjonsinstitusjon for den norske flåten, og som et resultat ble Det Norske Veritas opprettet i 1863. Alle skip som var medlemmer av de ulike forsikringsklubbene skulle nå klassifiseres og vurderes av dette selskapet. Kontrollen var gratis for skipseierne, og utgiftene ble dekket av forsikringsklubbene, og etter bare fem år dekket Det Norske Veritas størstedelen av den norske flåten.⁷¹ For å skaffe seg anerkjennelse også internasjonalt, opprettet Det Norske Veritas også et nettverk av agenter i utenlandske havner, og institusjonen ble raskt anerkjent som en internasjonal institusjon av høy standard. Med de mange agentene i utlandet, kunne Det Norske Veritas fra 1880 utstede sertifikater også utenfor Norge.⁷² I 1888 ble institusjonen etablert i Kina, da i Amoy, etter kom Hongkong i 1895 og Shanghai i 1897.⁷³

2.2.2 Plimsoll og sjøsikkerhet

Internasjonalt skulle oppmerksomheten særlig rettes mot ulykker til sjøs. Perioden denne masteroppgaven omhandler kjennetegnes ved et land og en norsk skipsfartnæring i endring. Storbritannia som ledende handelsimperium var en av Norges argeste konkurrenter på verdensmarkedet. Samtidig var Storbritannia et forbilde, og spesielt gjaldt dette lovgivning angående sikkerhet på sjøen. På 1870-tallet gikk Samuel Plimsoll, parlamentsmedlem for de liberale i Storbritannia, i spissen for å innføre nye lover angående sjøsikkerheten. Dette ble en realitet gjennom *The Merchant Shipping Act* av 1876 som gjennom strenge krav til lastelinje og dekkslast som skulle hindre at skipene havarerte, og dermed også sikre mannskap og andre om bord en tryggere reise.⁷⁴

Plimsolls engasjement i Storbritannia skapte også debatt i Norge. På midten av 1870-tallet ble høykonjunkturer erstattet med en verdensomspennende økonomisk usikkerhet og stagnasjon som i tillegg til overkapasitet i skipsfartsnæringen utover 1870-tallet resulterte i at de fleste norske rederiene valgte å holde frem med de tradisjonelle seilskipene fremfor å satse på det som ble regnet som et usikkert kort. Ved at nasjoner som Storbritannia og Tyskland valgte å satse på ny dampskipsteknologi, var det gode muligheter for de norske rederiene å kjøpe

⁷¹ Andersen og Collett 1989:25-27

⁷² Andersen og Collett 1989:30-32

⁷³ Gismås 1994:90

⁷⁴ Koren 2008:45

billige, bruke seilskip. Disse ble imidlertid *holdt flytende* lengst mulig, noe som etterhvert resulterte i en stadig mer foruroligende ulykkesstatistikk.⁷⁵

Da det i 1877 ble satt ned en kommisjon som skulle drøfte den norske maritime sikkerheten, hevdet denne at det likevel ikke var nødvendig med en offentlig kontroll av skips sjødyktighet da kontrollen som ble gjort av Det Norske Veritas på vegne av forsikringsklubbene var tilfredsstillende, og skipene ble hevdet å være i god nok stand. Kommisjonen uttalte:

Norwegian ships for a large part have been able to compete because they have been cheap and simple, and while it is desirable that legislation aims at protecting seamen against the dangers of unseaworthy ships, this should not be taken so far as to demand unnecessary requirements for the quality of ships employed in the simpler trades, notably lumber transport. When the Norwegian merchant marine partly consists of a number of cheap and simple ships, this is due to the character of the trades in which these ships are employed, and we must not forget that these cheap and simple ships represent an important part of Norwegian commerce, and its conditions cannot be worsened without negative consequences.⁷⁶

Den norske regjeringen fulgte kommisjonens råd, og det ble ikke opprettet et offentlig kontrollorgan for skip. Med den norske flåtens taktikk for å spare kostnader ved å investere i billige, brukte seilskip og en ulykkesstatistikk på klar vei oppover, var dette et påfallende resultat som særlig belyste kommisjonens, og rederienes, fokus på økonomiske interesser fremfor sikkerhet. Det skulle ta 16 år før det ble innført endringer i norsk lov gjeldende maritim sikkerhet.

Fra 1870-tallet skulle norske skip også starte sin etablering i den transatlantiske passasjerfarten, og dette med dampskip. I 1871 ble den første regelmessige passasjerruten mellom Norge og Nord- Amerika opprettet, Det Norske- Amerikanske dampskipsselskap som gikk i fart mellom Bergen og New York. Linjen var kun i drift i fem år, men i 1880 ble det opprettet en langvarig dampskipslinje mellom Skandinavia og Nord-Amerika, danskeide Thingvalla Linjen,⁷⁷ som gikk mellom byene Stettin, København, Kristiania, Kristiansand og New York.⁷⁸ Frem til 1910 var imidlertid farten mellom Skandinavia og Nord-Amerika hovedsakelig på danske og tyske hender.⁷⁹ Selv om norsk dampskipstonnasje ble brukt i denne form for rutefart, skulle det gå enda en del år før dampskipene kan sies å få fotfeste i den norske skipsfartsnæringen. Tilgangen til billige brukte seilskip var stor og

⁷⁵ Andersen og Collett 1989:54; Brautaset og Tenold 2008:566-67

⁷⁶ Andersen og Collett 1989:70

⁷⁷ Danske A/S Dampskipsselskapet Thingvalla

⁷⁸ Sebak 2001:19

⁷⁹ Sebak 2001:21-27.

langdistansefarten fremdeles inntektsgivende, noe som viste ved at Norge innen 1880 hadde verdens tredje største handelsflåte.⁸⁰ Den stadig ekspanderende norske flåten økte likevel behovet for styrket lovgivning.

Endringer i norsk lov kom først i 1893 ved at *Lov om Søfarten av 24.mars 1860* ble tatt opp til revisjon, og en ny lov ble satt i kraft 20.juli 1893. I tillegg til flere påbud om redningsutstyr inneholdt loven også en paragraf kalt *Plimsollparagrafen*, §87, som skulle sikre at mannskap ikke reiste ut med et skip som ikke var sjødyktig. Loven av 1893 inneholdt ingen særlige bestemmelser angående skip i passasjerfart, men ble en viktig milepæl i forhold til å følge mer internasjonale retningslinjer for sjøsikkerhet. Det var nettopp fokuset på sjøsikkerhet som kom til å prege årene fremover, også nasjonalt.

2.3 Fra seil til damp i nye markeder

I 1890 utgjorde kun 16% av den norske flåten dampskip, sammenlignet med Tysklands 60% og Storbritannias 75%.⁸¹ Selv om overgangen til dampskip gikk sakte, ble det utover 1890-tallet helt nødvendig også for norske rederier å for alvor ta i bruk den nye dampskipsteknologien for å hevde seg på nye markeder, mellom annet Kina. Dampskipsfarten krevde stor kapital og innebar stor risiko. Kommersiell bankdrift hadde eksistert i Norge siden midten av 1800-tallet, men ble ikke ordentlig etablert før 1890-1900. Det var heller ikke mulig å ta pant i skip før 1903. Investorene i dampskipstonnasje var derfor hovedsakelig veletablerte og kapitalsterke selskaper med sterke bånd til handelsforbindelser, finanser og leverandører i utlandet. Dette førte til en endring i den norske rederinæringens struktur – fra sørlandskystbaserte partsrederier til kapitalsterke redere i de store byene.⁸²

Norske skip var ikke helt fraværende på kinesiske havner frem til århundreskiftet. Statistisk materiale for denne tilstedeværelsen er likevel problematisk da innrapporteringene av slik materiale fra denne perioden er svært inkonsekvent, noe som er vist mellom annet gjennom Brautaset og Tenolds studie fra 2011.⁸³ Tendensen var likevel at kun et mindre antall norske skip var engasjert i dette markedet før 1890, og disse var, som nevnt i oppgavens første kapittel, seilskip hovedsakelig engasjert i oversjøisk fart. Fra 1890 økte imidlertid den norske interessen for det asiatiske skipsfartsmarkedet, og særlig for Kina. Dette krevde imidlertid en

⁸⁰ Brautaset og Tenold 2008:566-67

⁸¹ Andersen og Collett 1989:55-60

⁸² Brautaset og Tenold 2008:567, Brautaset og Tenold 2011:4-19

⁸³ Brautaset og Tenold (2011) "Lost in Calculation? Norwegian Merchant Shipping in Asia, 1870-1914."

transformasjon av norske skip fra seil til dampskip spesialiserte for fart på den kinesiske kysten. Innkjøp av slike skip, samt høye konjunkturer mellom annet skapt av den kinesisk-japanske krig i 1894-95 var noen av årsakene som la grunnlaget for en norsk etablering i det kinesiske skipsfartsmarkedet. Et av markedssegmentene norske rederier etablerte seg i var frakt av kinesiske arbeidsmigranter.

2.4 Regelverk for norske skip i passasjerfart

2.4.1 Manglende regelverk?

Skulle norske skip som deltok i passasjerfart til og fra Kina få den samme oppmerksomhet i det norske lovverket som emigrantfarten mellom Norge og Nord-Amerika? Utgangspunktet for denne diskusjonen er korrespondanse mellom generalkonsulatet i Shanghai og Det kongelige Department for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskeri⁸⁴ i 1929. Generalkonsulatet hadde fått spørsmål om å utstede et passasjersertifikat for et norsk skip som skulle frakte 140 dekkpassasjerer mellom Shanghai og Vladivostok.⁸⁵ Generalkonsulatet spurte derfor Handelsdepartementet for instruksjoner angående hvordan de kunne gripe an saken, og avsluttet sin forespørsel med:

Det spiller ikke liten rolle for vår talrike kystflaate på Kina. Det er mig meddelt, at hyppig norske baater her ute fører dekkpassasjerer. Men saavidt vites, er det første gang dette generalkonsulat har faat direkte anmodning om aa bistaa med utferdigelse av passasjercertifikat. Saa vidt mig bekjent er det sjøfartsdirektøren, som skal gi dette efter en fullstendig besiktigelse av hele skibet. Paa grunn av de serlige forhold med Kina-farten er der muligens oppfordring til ikke aa fordre for strengt gjennomført de regler, som ellers i verden vil bli haannhevet?⁸⁶

De er to ting som utmerker seg i dette skrivet. For det første vitner det om at generalkonsulen, Norges fremste offisielle representant i Kina, ikke var informert om hvilket lovverk som gjaldt norske skip i passasjerfart til og fra Kina. For det andre er det verdt å merke seg at generalkonsulen spør om reglene bør håndheves mindre strengt for passasjerskip i fart til og fra Kina, enn for norske skip i passasjerfart andre steder i verden. Med stor sannsynlighet mente generalkonsulatet her, underforstått, norske skip i transatlantisk passasjerfart. Handelsdepartementet svarte på generalkonsulatets skrivelse med følgende:

⁸⁴ Heretter referert til som Handelsdepartementet.

⁸⁵ Farten fra nordlige kinesiske havner til Vladivostok og Mandsjuria vil ikke bli behandlet videre i denne oppgaven. Spørsmålet generalkonsulatet stiller er likevel myntet generelt på passasjerfart til og fra Kina, og er derfor svært aktuelt for denne oppgavens analyse.

⁸⁶ Skriv fra generalkonsulatet i Shanghai til Det kongelige Department for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskeri 25. April 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191; det påpekes at det fremkommer flere feilstavelser i kilden, og kilden er direkte sitert.

I anledning av det ærede generalkonsulats skrivelse av 25. April d.å. (nr. 102) tillater man sig å meddele at de norske bestemmelser om passagerskib ikke gjelder for skib som er sysselsatt i utelukkende fart mellem havner i andre verdensdeler enn Europa.⁸⁷

Svaret fra Handelsdepartementet synes å være rimelig klart. Skrivet inneholdt også hvilke lover Handelsdepartementet mente gjaldt norske skip i passasjerfart fra 1903-1929.⁸⁸ I de påfølgende avsnittene i dette kapitlet vil lovverket for norske skip i passasjerfart fra 1903-1929 bli drøftet opp mot Handelsdepartementets uttalelse. Som vi skal se, kan informasjonen gitt i skrivet fra Handelsdepartementet tolkes på ulike måter.

2.4.2 Gjennombrudd i norsk passasjerlovgivning etter ”Norgesulykken”

Avgjørelsen om ikke å opprette et offentlig kontrollorgan for sjøsikkerhet skapte debatt. Den norske flåten bestod i stor grad av importerte og brukte skip av svært varierende kvalitet, og antall sjøfolk som døde på havet var av de høyeste i verden. Som et resultat av denne debatten, og 30 år etter Plimsoll i Storbritannia, ble *Lov om statskontroll med skibes Sjødyktighet* av 1903 vedtatt. I loven var det særlig ett punkt som var relevant for norske skip i passasjerfart: kapittel 8 som redegjorde for kontroll av passasjerdampskip. I følge loven skulle skip som førte passasjerer kontrolleres før det første gang ble satt i fart, en gang årlig og etter gjennomgåelse av store reparasjoner. Under kontrollen skulle det mellom annet undersøkes skipets skott, maskineri, rørledninger, kjeler og om det var i besittelse av tilstrekkelig antall livbåter, livbøyer, signalapparater, kompasser og instrumenter.⁸⁹ Det ble i loven ikke angitt hva ”tilstrekkelig antall” innebar, men dette skulle fastsettes ved hjelp av ulike forskrifter.⁹⁰ Antall passasjerer ble derimot kun bestemt ut fra dekkflatens størrelse og farvannets art – ikke ut fra skipets utstyr. Dersom kontrolløren mente skipet tilfredsstilte lovens krav, fikk skipet utstedt et passasjersertifikat.⁹¹ Men kapittel 8 innledet med §94 som uttrykte:

Norske Dampskibe, som fører passasjerer i indenrigs eller europæisk Fart, Skal bære Besigtelse og Tilsyn undergivne overenstemmende med de i nærværende kapitel bestemmelser.⁹²

⁸⁷ Skriv fra Det kongelige Department for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskeri til det norske generalkonsulat, Oslo 25.juni 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191

⁸⁸ Periodiseringen fra 1903 er som et følge av Sjødyktighetsloven ble innført i 1903; I følge Handelsdepartementet var dette forskriftene av 19/1 1909, 27/8 1909 og 28/9 1912, disse var utferdiget i forhold til to tilleggslover av 8/8 1908 og 18/9 1909. Samt tilleggslov av 21/8 1914 og redningsforeskriftene av 1/5 1909.

⁸⁹ *Lov om Sjøfarten av 20.juli 1893 §97*

⁹⁰ Disse ble imidlertid ikke ikraftsatt før etter innførelsen av tilleggsloven til Sjødyktighetsloven av 8. August 1908.

⁹¹ *Lov om Sjøfarten av 20.juli 1893 §100*

⁹² *Lov om statskontroll med skibes sjødyktighet av 1903 §94*

Lovens bestemmelser angående kontroll av passasjerskip gjaldt derfor ikke skip som gikk i fart utenfor Europa⁹³, og dermed verken norske skip i passasjerfart til og fra Kina eller i transatlantisk passasjerfart. De oppgitte forskrifter som skulle angi tilstrekkelig utstyr ble ikke innført før fra 1909, og hensikten med kontroll falt derfor i hovedsak bort.⁹⁴ Det manglende lovverket for skip i transatlantisk fart ble også ytterligere poengtert ved at loven av 1903 opphevet loven av 1866.⁹⁵ Dette i en tid der norske skip i stor skala deltok i transatlantisk passasjerfart.

Kontrollen som skulle gjennomføres i følge loven av 1903 skulle styres av sjøfartskontoret, hvis sjef var sjøfartsdirektøren, og kontoret ble opprettet som en følge av nettopp denne loven. Sjøfartskontoret som hadde som oppgave å fungere som et kontrollorgan for handelsskips sjødyktighet, var et statlig tilsyn og i stedet for å erstatte Det Norske Veritas, inngikk sjøfartskontoret en avtale om at Det Norske Veritas skulle gjennomføre undersøkelsene av skip som var påkrevd ifølge loven. Samtidig hadde sjøfartskontoret mulighet til ytterligere å gjennomføre undersøkelser dersom dette skulle vise seg nødvendig.⁹⁶

28.juni 1904 forliste det transatlantiske emigrantskipet "Norge" utenfor kysten av Skottland. Skipet hadde 727 passasjerer og av disse 230 barn under 12 år, 68 besetningsmedlemmer og bortimot full last. 170 mennesker klarte å komme seg om bord i livbåtene, men kun 92 klarte å redde livet. Skipet hadde en total kapasitet på 251 plasser i livbåtene, og med over 600 omkomne ble forliset regnet som det verste i norgeshistorien.⁹⁷ I rettsaken som fulgte etter ulykken ble det særlig fremhevet det vesentlige misforholdet mellom antall personer om bord og antall personer det var plass til i livbåtene.⁹⁸ I årene etter "Norgesulykken", og sannsynligvis som en følge av denne, ble det utarbeidet en tilleggslov⁹⁹ til sjødyktighetsloven samt flere forskrifter som gjaldt norske skip i passasjerfart. Tilleggsloven ble vedtatt 8. august 1908, og i denne ble paragraf §94 i *Sjødyktighetsloven av 1903* endret til at kontroll med passasjerdampskip også skulle gjelde norske skip som førte passasjerer i fart mellom Europa og fremmede verdensdeler, og dermed også skip som gikk i emigrantfart til Nord-Amerika.

⁹³ *Europæisk fart* tolkes her som fart innenfor Europa

⁹⁴ *Forskrifter for beregning av passagerantal og ang. Passasgerbequemmeligheter av 27. august 1909*

⁹⁵ *Lov angaaende tilsyn med norske dampfartøyer av 4. Juni 1866*

⁹⁶ Andersen og Collett 1989:76-77

⁹⁷ Sebak 2001:102

⁹⁸ Sebak 2001:216

⁹⁹ Det ble også arbeidet en tilleggslov av 18. September 1909, men denne har ingen relevans for dette kapittelets analyse.

Tilleggsloven la også til at forskrifter angående skipets bygning, utrustning og redningsapparater, også skulle inneholde bestemmelser angående beregning av antall passasjerer og nødvendige bestemmelser angående ”passageremes velbefindende, sundhet og sikkerhet, saasom om oppholdsum, forpleining, om skibets adgang til at medta last o.s.v.”¹⁰⁰ Dette skilte seg fra loven av 1903, der passasjerantall kun ble bestemt ut fra skipets dekkslast og reisens art, samt at større hensyn skulle tas til passasjerenes sikkerhet og komfort. Forskriftene ble i løpet av 1909 innført suksessivt.

19. januar 1909 ble første forskrift angående passasjerskip etter *Sjødyktighetsloven* innført, som etter tilleggsloven av 1908 også gjaldt norske passasjerskip som deltok i transatlantisk fart.¹⁰¹ Den inneholdt beskrivelser av hvordan skipet måtte være bygget og utstyrt for å oppnå passasjersertifikat. Der det eventuelt manglet dekning i forskriften skulle Det Norske Veritas regler gjelde, men et passasjersertifikat kunne også utstedes dersom tilsynet var utført av Lloyds Register of British and Foreign Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd eller British Corporation for the Survey and Registry of Shipping. Det ble likevel ikke gitt retningslinjer for livbåter, redningsredskaper og lignende, men en slik forskrift ble innført fire måneder senere.¹⁰²

1.mai 1909 ble forskrift angående redningsredskaper innført. I denne forskriften ble det fremsatt en rekke punkter angående redningsredskaper om bord på passasjerskip, men i motsetning til de andre forskriftene som ble innført dette året, skulle denne ha et eget avsnitt som omhandlet skip uten passasjersertifikat. Forskriften la ned krav om plass i livbåtene til $4/10$ ¹⁰³ av de totale personantall om bord, livbelter for alle ombord og livbøyer. Forskriften behandlet også østasiatisk mannskap sine rettigheter angående redningsredskaper: ”Fartøi, hvis mannskap delvis bestaar av kuliere eller østasiatere, behøver ikke at føre mer baatrum, end det vilde være forpligtet til med fuld europæisk besætning.”¹⁰⁴ Med dette mentes at skip som førte østasiatisk mannskap ikke behøvde å være utstyrt med livbåter for annet enn sitt europeiske mannskap. Angående forskriftens §1 som behandlet skip uten passasjersertifikat skrev Handelsdepartementet i sin skrivelse til generalkonsulatet som har blitt vist til

¹⁰⁰ *Lov av 8. august 1908 om forandringer i og tillæg til lov om statskontrol med skibes sjødygtighet m.v. 9.juni 1903 §98*

¹⁰¹ Det ble også satt i kraft en kort forskrift 22.mai 1906 angående anordninger på og under dekk, som også hadde noen punkter som gjaldt passasjerskip. De var imidlertid ikke gjeldende verken skip i transatlantisk fart eller fart i Øst-Asia, og vil derfor ikke diskuteres i denne analysen.

¹⁰² *Forskrifter for besigtelse av passagerdampskib av 19. Januar 1909*

¹⁰³ Som var det samme antall livbåter som ble krevet av skip i fart mellom Europa og andre verdensdeler.

¹⁰⁴ *Forskrifter ang. Redningsresskaper av 1. mai 1909 §1 a*

tidligere: ”Vedkommende førere bör imidlertid gjøres oppmerksom på, at bestemmelsene i redningsforeskriftene av 1/5 1909 §1 må iakttas hvis ikke skibet efter det fremmede passagercertifikat blir forpliktet til å føre et rikelig redningsutstyr”.¹⁰⁵ Handelsdepartementets bruk av ordet ”iakttas” gir et inntrykk av at denne paragrafen ikke nødvendigvis måtte følges.

Lovverket for norske skip i passasjerfart på Øst-Asia ble vist liten interesse i det norske nyhetsbildet, og i et leserinnlegg skrev ”en farende” i ”Norges handels og sjøfartstidende” at han var forbauset over at ikke tidsskriftet hadde tatt til ordet angående saken:

Naar man tar i betragtning hvilke fordringe, som stilles til bekvemmelighet etc nutildags, maa det jo være avlægs nu at et skib tvinges til at medta og at en mand tvinges til at reise med et skib, som ikke har plads til mer end akkurat sin egen besætning. [...]Men selv om man nu ikke værdsætter en kulier eller østasiaters liv saa meget som en europæers, saa vil der dog i ulykkestilfælde bli en kamp for livet hos dem alle, og da gjælder det enten om tilfældet eller styrken spiller ind til erhvervelse av en baatplads eller et livbelte – til fortrængelse av en anden, for hvem det muligens ifølge loven skulde være bestemt.¹⁰⁶

27. august 1909 ble nok en forskrift etter tilleggsloven av 1903 innført, og den inneholdt ytterligere forskrifter for beregning av passasjerantall, men også for passasjerbekvemmeligheter.¹⁰⁷ Da forskriften var utferdiget i henhold til tilleggsloven av 1908, gjaldt disse for norske skip i transatlantisk fart, men ikke for skip uten passasjersertifikat, og dermed ikke for passasjerskip i fart mellom fremmede land som Øst-Asia.

28. juni 1912 ble det imidlertid satt i kraft en forskrift som vi skal se i denne oppgavens kapittel tre og fire, kunne være høyst aktuell for norske skip som deltok i passasjertrafikk til og fra Kina. I henhold til §94 av Sjødyktighetsloven ble det innført en forskrift angående kontroll med damp- eller motorskibe som leilighetsvis førte passasjerer, og i forskriftens §1 stod det:

¹⁰⁵ Skriv fra Det kongelige Department for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskeri til det norske generalkonsulat, Oslo 25.juni 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191

¹⁰⁶ ”Asiater og kulier” i *Norges handels- og sjøfartstidende* 26.mai 1913

¹⁰⁷ Antall passasjerer ble beregnet ut fra fri dekkflates størrelse på åpent dekk, og av størrelsen på rommet innendørs som var bestemt for sove- og oppholdsrom for passasjerene. Det ble også innført krav til mengder av proviant, vann og medisin, desinfeksjonsmidler, kull og olje. Samtidig som det skulle medbringes en lege på skip med mer enn 100 personer om bord, samt i tillegg en assistentlege dersom der var mer enn 1200 personer om bord. Det ble også påkrevd legeattest både for mannskap og passasjerer. *Forskrifter for beregning av passagerantal og ang. Passasgerbequemmeligheter av 27. august 1909.*

Damp- eller motorskib – hvorved i disseforskrifter forstås alle med maskinkraft fremdrevne skib -, som i utenriksk fart fører mer enn 1 passager for hver 25 tonn br. reg. Eller flere enn 12 passagerer, for så vidt det har en forholdsvis høiere tonnasje, må, selv om det går i tilfeldig passagerfart, erhverve sertifikat som for almindelige passagerskib påbudt.¹⁰⁸

I oppgavens to neste analysekapitler vil det bli stilt spørsmål ved hvorvidt norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter kun fraktet passasjerer, eller om de fraktet passasjerer og annen last, og dermed kunne gå under uttrykket ”leilighetsvis fraktet passasjerer”.¹⁰⁹ Også denne forskriften var utferdiget i forhold til Sjødyktighetsloven av 1903 og tilleggslovene til denne, som ikke omhandlet skip som fraktet passasjerer mellom fremmede land. I en meddelelse fra sjøfartskontoret av 15. August 1913 ble imidlertid denne paragrafen klargjort ved at alle passasjerskip, om de førte passasjerer regelmessig eller leilighetsvis, måtte være i besittelse av et passasjersertifikat i henhold til §94 i loven av 1903.¹¹⁰ Som vist tidligere i analysen, gjaldt denne paragrafen ikke skip i passasjerfart mellom fremmede land, og ut fra sjøfartskontorets meddelelse kan en derfor tolke forskriftens virkeområde dithen at den ikke gjaldt for skip i slik fart. Selv om forskriftens virkeområde må kunne sies å være noe vagt, representerte den likevel en innskjerping i regelverket.

Sjødyktighetsloven av 1903 fikk i 21. august 1914, 2 år etter Titanic-ulykken, en ny tilleggslov angående redningsredskaper om bord på dampskip som førte passasjerer. I denne loven ble §94 under åttende kapittel endret, og ordlyden var:

Norske dampskibe (o: alle med maskinkraft fremdrevne skibe), som fører passasjerer, skal i saadan fart, som av Konge eller den, han dertil bemyndiger, bestemmes, være besigtelse og tilsyn undergit overenstemmende med de i nærværende kapitel fastsatte bestemmelser.¹¹¹

Tilleggsloven av 1914 skulle derfor gjelde både norske skip i passasjerfart mellom Europa og Nord- Amerika og i fart mellom østasiatiske land. Dette synes å motstride den tidligere nevnte uttalelsen fra Handelsdepartementet som statuerte at norske bestemmelser for passasjerskip ikke gjaldt skip som var sysselsatt utelukkende mellom havner utenfor Europa. Handelsdepartementet kommenterte loven av 1914 med at forskriftene som var blitt

¹⁰⁸ *Forskrifter om kontroll med damp- eller motorskib som leilighetsvis fører passagerer av 28. juni 1912*

¹⁰⁹ Om vi ser tilbake til generalkonsulatet skrivelse av 1929 førte skipet som ønsket passasjersertifikat utstedt fra generalkonsulatet 140 dekkpassasjerer. Siden passasjerantallet var svært lavt i forholdt til skip som skal diskuteres i denne oppgavens kapittel tre og fire, kan en anta at skipet kanskje ikke fraktet passasjerer på regelmessig basis, og dermed kunne beskrives som at det ”leilighetsvis” fraktet passasjerer.

¹¹⁰ Meddelelse fra sjøfartskontoret 15. August 1913 angående passasjerbefordring.

¹¹¹ *Lov om forandringer i lov om statskontrol 21. aug. med skibes sjødygtighet av 9.juni 1903 med tillægs- nr . 1. lov av 18. september 1909.*

utarbeidet i henhold til tilleggsloven av 1908 og 18/9 1909 19/1 fremdeles ikke gjaldt for skip i østasiatisk fart, da disse var utferdighet i henhold til loven av 1903 som utelukket denne farten.¹¹² Da dette var samtidens tolkning av lovverket er det i 2012 vanskelig å avgjøre hvorvidt denne tolkningen var riktig. Det er likevel ut fra datidens aktører dette lovverket skal forstås. Ut fra en slik tolkning var samtlige forskrifter, foruten forskriften av 1. Mai 1909 som omhandlet skip uten passasjersertifikat, ikke gjeldende norske skip som førte passasjerer utelukkende mellom fremmede land. Dette resulterte i et vesentlig mer begrenset lovverk for skip som fraktet passasjerer til og fra Kina, enn for norske skip i transatlantisk passasjertrafikk.

Kildematerialet vitner om at det var usikkerhet rundt hvilket regelverk som faktisk gjaldt de norske skipene som gikk i passasjertrafikk til og fra Kina. Uttalelsene fra både generalkonsulatet og Handelsdepartementet, viser en manglende oversikt. Det er likevel vanskelig å peke på årsaken til denne manglende oversikten. Skyldes ulike lover forskjell i engasjement, eller var det kunnskapen om denne farten det skortet på? I tillegg til lover ble det satt i kraft en rekke tilleggsordninger og institusjoner som forsikringer, sjøfartskontoret og Det Norske Veritas. Om disse skulle kompensere for det manglende lovverket, virket det unaturlig at lovverket gjeldende de to typene passasjerfart skulle være så ulike. Var årsaken til denne forskjellen at norske myndigheter mente lovverket gjeldende lokalt i Kina og Øst- Asia var tilfredsstillende utfyllende i forhold til det norske lovverket?

2.5 Regelverk og institusjoner gjeldende Kina og Hongkong

I følge generalkonsulen i Shanghai var norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter kun underlagt sitt eget hjemlands lover, og kinesiske myndigheter hadde i utgangspunktet ingen rett til å foreskrive fremmede nasjoners skip. Imidlertid var det ved enkelte av de større utskipningsstedene for kinesiske arbeidsmigranter gjort avtaler mellom lokale myndigheter og vedkommende lands konsuler om overholdelse av visse bestemmelser for skip i denne farten. Jurisdiksjonsmyndighet i Kina gjaldt ikke Hongkong, som i perioden oppgaven omhandler var en britisk koloni.¹¹³

¹¹² Dette er min tolkning, men det er også Handelsdepartementets tolkning av lovene i følge Skriv fra Det kongelige Department for Handel, Sjøfart, Industri og Fiskeri til det norske generalkonsulat, Oslo 25.juni 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191.

¹¹³ Konsulatrapport fra 1911 "Coolie"farten i Østasien, dens lønsomhet og betingelserne for deltagelse deri.

Om det verserte usikkerhet rundt hvilket norsk lovverk som gjaldt for norske skip i passasjertrafikk i Kina, var det ikke desto mindre forvirring rundt hvilke kinesiske og britiske lover som gjaldt denne trafikken. Dette vises mellom annet mellom en korrespondanserekke, initiert av generalkonsulatet en måneds tid etter korrespondansen mellom generalkonsulatet og Handelsdepartementet som har vært diskutert før i denne oppgaven. Generalkonsulatet spurte imidlertid denne gangen om: ”I hvilken utstrekning fører norske skiber passasjerer i østasiatiske farvann? I tilfelle, hvilken fart og hvad slags passasjerer gjelder det? Er denne fart underkastet kontroll av de lokale myndigheter og hvilken?”¹¹⁴ Svarene som kom i retur vitnet i hovedsak om at også lokale aktører manglet informasjon om hvilket lovverk som gjaldt denne farten, men da kun ett skriv besvarte dette spørsmålet. Svaret var klart: for norske skip som gikk i fart til og fra Kina var regelverket for Hongkong av betydning. Forespørselen fra generalkonsulatet vitnet også om at dette var en fart som norske myndigheter hadde svært liten kunnskap om, selv på et tidspunkt der norske rederier hadde vært involvert i farten i nesten 30 år.

2.5.1 Det kinesiske tollvesenet

Foruten lovverket var det særlig en helt særegen institusjon som skulle ha stor betydning for den internasjonale skipsfarten på Kina, det kinesiske tollvesenet.¹¹⁵ Det kinesiske tollvesenet var en av verdens mest unike organisasjoner. Tollvesenet var et internasjonalt byråkrati grunnlagt i 1854 og avviklet i 1950, underlagt kontroll av den kinesiske sentralregjeringen. Innen ti år hadde organisasjonen 400 ansatte utlendinger og 1000 kinesere, og dets oppgaver mye mer omfattende enn kun innkassering av tollavgifter.¹¹⁶ Tollvesenet hadde også ansvar for havne- og farvannsforhold, værreporter, smuglerpoliti, fyrlykt og bøyeforhold, elvepoliti og losvesen. Samtidig var tollvesenet involvert i lokale, provinsielle, nasjonale og internasjonale forhold. De utarbeidet også månedlige, kvartalsmessige og årlige handelsrapporter, som ble flittig brukt av de ulike konsulatene.¹¹⁷ Om en tar utgangspunkt i de norske konsulatene ble tollvesenets rapport brukt som en hovedkilde til informasjon for mellom annet havneanløp. Ved flere tilfeller berettet konsulene at det ikke var mulig å gi informasjon angående mellom annet havneanløp da de ikke hadde fått tollvesenets rapport.¹¹⁸

¹¹⁴ Skriv fra generalkonsulatet i Shanghai til diverse redere og visekonsulater ustdt 15.juli 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191

¹¹⁵ Imperial maritime customs

¹¹⁶ Wood 1998:139

¹¹⁷ Bristol University, Chinese maritime customs project (Url)

¹¹⁸ Se for eksempel 1 Bilag til rapport over skibsfarten i 1909 fra Vicekonsulen i Hongkong, skrevet av Thorvald Hansen ved Generalkonsulatet i Shanghai 5. Mai 1910. RA/S-2259/De/L1246

I løpet av perioden 1854-1950 var ca. 300 nordmenn ansatt i det kinesiske tollvesenet, og flere av disse opparbeidet seg viktige stillinger. Dette var gjerne personer som før eller etter sitt arbeid i tollvesenet arbeidet for ulike rederier. Det kan derfor stilles spørsmål om dette på noen måte kunne komme de norske rederne til gode, eller var dette et upåvirkelig byråkrati? Robert Bickers, en av verdens fremste forskere på det kinesiske tollvesenet, mener dette ikke var tilfellet, da et strengt regelverk for ansatte i tollvesenet skulle gjøre slik påvirkning tilnærmet umulig.¹¹⁹

2.5.2 Regelverk for Hongkong

Hvilke havner norske skip fraktet kinesiske arbeidsmigranter til og fra vil bli behandlet i oppgavens kapittel 3 og 4. Norske rederier etablerte i perioden 1895-1930 virksomhet fra hovedsakelig tre havner: Hongkong, Swatow og Hoihow, i tillegg til noen anløp på havnen Amoy. Hongkong blir både i litteratur og kilder beskrevet som hovedsetet for frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1895-1930, og forfatterne Nils A. Ytreberg, Birger Dannevig, Seeberg & Filseth, Gisnås og Eide & Svarverud legger alle vekt på betydningen av hvordan regelverket for Hongkong var styrende for norske rederier og skip som deltok i denne farten. Lovverket for Hongkong gav seg mellom annet uttrykk i ulike sertifikater, og "Hongkong passenger licence" fra loven av 1899 blir av samtlige forfattere fremhevet som svært viktig.

I Hongkong var sjøfartslovgivningen basert på det britiske lovverket, da provinsen var under britisk kontroll i perioden oppgaven omhandler. I tillegg utstedte myndighetene i Hongkong egne lover som kun gjaldt kolonien. Lovverk som gjaldt skip i passasjerfart til og fra Hongkong i perioden 1900-1930 var fastsatt i *Chinese Passengers Act of 1855*, *Merchant shipping Ordinance of 1899* og *Merchant shipping ordinance no. 30 of 1915*. De tre overnevnte bestemmelser gjaldt kun for Hongkong. I tillegg ble en rekke bestemmelser i forhold til skip i passasjerfart også innført gjennom *Merchant Shipping Act av 1894* som gjaldt hele Storbritannia, og dermed også Hongkong.

I 1855 ble *Chinese Passengers Act* satt i kraft, og i denne ble alle skip som fraktet mer enn 20 kinesiske passasjerer fra Hongkong referert til som "kinesiske passasjerskip".¹²⁰ Loven fremsatte en rekke krav, som kinesiske passasjerskip som la ut på en reise lengre enn syv

¹¹⁹ Intervju med Robert Bickers desember 2011

¹²⁰ *Chinese Passengers Act of 1855* part 2

dager måtte oppfylle for å få utstedt påkrevd passasjersertifikat. For å få utstedt et slikt sertifikat skulle skipet være sjødyktig og tilstrekkelig bemannet, utstyrt både med mat og medisiner, ventilert og ikke frakte last som kunne utgjøre en helsefare for passasjerene. Samtlige passasjerer skulle inspiseres og forhøres om de var opplyst om reisens mål og om de forstod betydningen av kontraktene de eventuelt hadde inngått. Dersom noen av passasjerene var syke, om kontraktene var urettferdige eller at det var mistanke om bedrageri kunne skipet bli holdt tilbake og alle eller noen av passasjerene bedt om å forlate skipet.¹²¹ Motivet til *Chinese Passengers Act av 1855* var klart å beskytte de reisende, og passasjerenes sikkerhet og helse skulle på best mulig måte ivaretas. Det at skipet kunne bli holdt tilbake kunne føre til betydelige kostnader for rederiene, men verken loven eller andre kilder sier noe om hvorvidt loven i praksis ble fulgt opp av kontroller og sanksjoner. Loven ble satt i kraft nærmere 40 år før norske skip ble deltagende i passasjertrafikk på Kina, men den var fremdeles gjeldende fra århundreskiftet da norske skip skulle delta i denne farten.

I 1894 ble *The Merchant Shipping Act* innført i Storbritannia og loven gjaldt som nevnt også Hongkong. Loven skilte mellom ”passasjerskip” og ”emigrantskip”. Passasjerskip ble definert som britiske skip som fraktet passasjerer til, fra eller mellom steder i Storbritannia, mens et emigrantskip ble definert som ethvert sjøgående skip, britisk eller utenlandsk, som fraktet mer enn 50 dekkspassasjerer. Lovteksten skilte seg lite fra loven av 1855, det ble satt strenge krav til utstyr, ly for passasjerer, proviant og medisinsk utstyr. I tillegg skulle en lege utføre inspeksjon av passasjerer og mannskap for å sikre at de var friske nok til å gjennomføre reisen.¹²² Kapteinen, eieren eller den som leide skipet skulle betale for inspeksjonen, og om inspeksjonen ikke ble gjennomført vanket bøter for kapteinen. Om noen av passasjerene eller mannskapet ble sett på som uskikket til å fullføre reisen skulle disse bli nektet adgang, eller om de allerede var om bord skulle de fjernes fra skipet. Om ikke overnevnte regler ble fulgt kunne kapteinen, eieren eller den som leide skipet for frakt, eller alle, bli bøtelagt.¹²³

Loven av 1894 skilte seg lite fra loven av 1855 som allerede var innført i Hongkong, og for norske skip som fraktet passasjerer fra denne havnen ble derfor forskjellen liten.¹²⁴ Lovene kan likevel begge sees i lys av en tid preget av stadig større statlig kontroll av migrasjon. For skip i transatlantisk passasjerfart ble det viktigere å utføre kontroll av migrantene før avreise,

¹²¹ *Chinese Passengers Act of 1855* Schedule A

¹²² *Merchant Shipping Act of 1894*

¹²³ *Merchant Shipping Act 1894 Part III §306-308*

¹²⁴ Betydningen av loven av 1894 utenfor Hong Kong vil ikke bli diskutert i denne analysen.

ikke kun ved ankomst destinasjonshavn. Dette ble gjenspeilet gjennom *The Merchant shipping act* av 1894, men også av en stadig økt kontroll på rederiets eget initiativ. For skip i denne farten fikk rederiene bøter utstedt av den amerikanske stat dersom de brakte med ”uønskede” emigranter som for eksempel var fattige, domfelte eller syke. Rederiet måtte også betale for migrantens returreise tilbake til Europa. Dette førte til at det også ble viktigere å utføre kontroll av migrantene i Europa før avreise.¹²⁵ Om selskapene som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter innførte en slik ekstra kontroll av passasjerene fremgår ikke av kildematerialet. Om mottakshavnene for kinesiske arbeidsmigranter som kom fra Kina hadde strenge restriksjoner vil denne kontrollen være av betydning, men om dette ikke var tilfellet er det lite sannsynlig at en slik kontroll ble gjennomført.

I 1899 ble *Merchant shipping Ordinance of 1899* innført i Hongkong. Med loven av 1899 opphørte ikke loven av 1855, og bestemmelsene fra 1855 ble derfor stående. I loven av 1899 ble begrepet ”Passasjerskip” brukt om alle britiske og utenlandske skip over 60 tonn som fraktet flere enn 12 passasjerer fra eller mellom havner i Hongkong. Passasjerskip skulle gjennomgå undersøkelse minst en gang i året, og dersom skipet ble godkjent skulle et sertifikat, ”Hongkong Passenger Licence”, utstedes av havnemesteren. Denne loven skilte seg særlig ut fra loven av 1855 og 1894 i henhold til krav om redningsutstyr. Ethvert skip som fraktet mer enn 12 passasjerer skulle ha livbåter hvor antallet ble bestemt av skipets størrelse. Disse livbåtene skulle være skikket og klare for bruk og det skulle finnes egnede redskaper for å få disse båtene i vannet. I følge loven var kravene slik;¹²⁶

Skipets Tonnasje	Minimum antall Livbåter
1000-1250	4
1250-3000	6
3000-4750	8
4750-6000	10

I følge loven skulle ethvert skip som fraktet passasjerer ha minimum 0,28 m³ plass i livbåter per voksne passasjer. Dersom det ikke var 0,28 m³ plass til hver voksne passasjer i livbåtene nevnt over var skipet pliktig til å medbringe godkjente båter av tre, metall eller sammenleggbare båter som også kunne brukes som livbåter. Hvor mange livbåter skipene

¹²⁵ Informasjon fra prøveforelesningen for doktorgrad for Per Kristian Sebak. 22.03.2012. Universitetet i Bergen.

¹²⁶ *Merchant Shipping Ordinance of 1899 schedule Table A. Rules relating to life-saving appliances.*

hadde om bord var derfor en av faktorene som bestemte hvor mange passasjerer skipet kunne frakte. Dersom lovens påbud ikke ble fulgt kunne skipet bli nektet utreise.¹²⁷

I litteratur som omhandler norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter¹²⁸ blir "Hongkong passenger licence" fremhevet som det viktigste sertifikatet for norske skip i passasjerfart til og fra Kina, men i denne oppgavens analyse vil det bli stilt spørsmål ved om dette er en korrekt antagelse. Dersom flesteparten av de norske skipene som fraktet kinesiske arbeidsmigranter på Kina gikk over denne havnen, kan sertifikatet ansees å kunne ha hatt stor betydning, men dersom det var tilfelle at norske skip ikke gikk over denne havnen vil antagelsen kunne sies å være feilaktig. I hvilke havner norske redere posisjonerte seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter vil bli diskutert i de to neste analysekapitlene som vil fremstille en drøfting av norske rederiers deltagelse, fremvekst og utvikling i denne farten. Diskusjonen angående regelverkets betydning vil derfor bli videreført i oppgavens to neste kapitler.

2.5.3 Regelverk for Kina utenfor Hongkong

Litteratur og kilder fremhever Hongkong som hovedsete for frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1900-1930. Det var likevel andre havner som også var av stor betydning. De tre viktigste utskipningshavnene for kinesiske arbeidsmigranter fra århundreskiftet var som nevnt Hongkong, Swatow og Hoihow, og i tillegg ble det også registrert anløp av norske skip som fraktet passasjerer ved havnen Amoy. Det har gjennom arbeidet med kildematerialet lyktes å identifisere lovgivningen for Amoy og Swatow i generalkonsulatet i Shanghais arkiver.

Eksemplaret av regler som gjaldt for skip i passasjerfart til og fra Swatow er fra året 1906. Denne er vedlagt en beretning fra generalkonsulen angående lovgivning for skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i 1911, og det kan dermed antas at disse reglene var gjeldende frem til 1911, og kanskje også lengre.¹²⁹ Reglene gjaldt for dampskip som fraktet mer enn 30 kinesiske passasjerer fra Swatow til Saigon, Thailand og britiske, spanske og nederlandske kolonier i Øst-Asia. Det ble stilt krav til hvor mye rom som skulle disponeres av hver passasjer, og passasjerer på mellomdekket fikk mindre plass enn passasjerer på det øvre

¹²⁷ *Merchant Shipping Ordinance of 1899 part 10- 12*

¹²⁸ Se Dannevig 1982:11; Eide & Svarverud 2000:19; Seeberg & Filseth 2000:91; Gisnås 1996:129; Ytreberg 1951:436

¹²⁹ Det har ikke lyktes å finne mer informasjon angående spesifikke lover og regler for Kina.

dekket.¹³⁰ Sammenlignet med Hongkong var kravet til plass om bord vesentlig mindre for skip i fart til og fra Swatow:

	Hongkong til og fra Kina, Formosa, Saigon og Fillipinene	Swatow
Øvre passasjerdekk	1,5 m ³	1,11 m ² (m ³ ikke oppgitt)
Nedre passasjerdekk	2,3 m ³	1,53 m ³

Kilde 1 Regler for Hongkong og Swatow¹³¹

Om det var utbrudd av smittsomme sykdommer i Swatow kunne konsulen begrense antall passasjerer. Livbelter, vannklosetter, kokeplasser og kjøkkenredskaper skulle være "tilstrekkelig"¹³², og det var følgende krav til livbåter:

Antall passasjerer	Antall livbåter
- 300	3
300-600	4
600-800	5
800-1000	6
1000-1300	7
1300-1500	8

Kilde 2 Regler for Hongkong og Swatow¹³³

Reglene som gjaldt for Swatow var vesentlig mer begrenset enn for eksempel regelverket som gjaldt Hongkong. Det kan vanskelig tenkes at 8 livbåter skulle kunne gi plass til 1500

¹³⁰ Hva som mens med "øvre dekk" og "mellomdekk" vil bli forklart på side 16 i avsnittet som omhandler lovgivningen for Amoy. For passasjerer på mellomdekket 8,84 m² i tillegg til 1,53 m³, mens passasjerer på det øvre dekket fikk 1,11 m² per mann.

¹³¹ *Merchant Shipping Ordinance of 1899 table D*; Rules regarding the forwarding of Chinese passengers on Norwegian steamers from Swatow. RA/S- 2259/De/L1433. Oversikt over plass som var påbudt per passasjer til og fra Hongkong til andre havner enn det som er oppgitt i tabellen er ikke tatt med her, da materialet angående dette er svært uoversiktlig.

¹³² Sufficient number

¹³³ *Merchant Shipping Ordinance of 1899 table D*; Rules regarding the forwarding of Chinese passengers on Norwegian steamers from Swatow. RA/S- 2259/De/L1433. Oversikt over plass som var påbudt per passasjer til og fra Hongkong til andre havner enn det som er oppgitt i tabellen er ikke tatt med her, da materialet angående dette er svært uoversiktlig.

passasjerer, og det fantes i disse reglene ingen tilleggskrav angående livbåter eller utstyr bestemt ut fra skipets størrelse og plass tilegnet hver person om bord slik som i *Merchant Shipping Ordinance of 1899*.¹³⁴ Årsaken til at regelverket gjaldt skip i fart mellom Swatow og havner som Saigon, Thailand og britiske, spanske og nederlandske kolonier i Øst-Asia er sannsynligvis at det var disse havnene som hadde betydning for migrantfarten til og fra Swatow.

Vedlagt samme konsulatberetning som overnevnte regler for Swatow var det også vedlagt regelverk gjeldende skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter mellom Amoy, Malaysia og Singapore¹³⁵. Som vi skal se i de to neste kapitlene gikk norske skip i liten grad over denne havnen. Likevel var Amoy en av hovedutskipningshavnene for kinesiske arbeidsmigranter, og selv om norske ikke etablerte fast virksomhet i denne havnen, kan det ikke utelukkes at de en gang i blant, fraktet passasjerer til og fra denne, noe som vi også skal se eksempel på i kapittel tre.

I Amoy ble det særlig vektlagt helsekontroll av passasjerene. Før skipet forlot Amoy måtte konsulen¹³⁶ i følge regelverket om bord på skipet for å telle passasjerene, samtidig som passasjerene ble undersøkt av en helseoffiser. Skip i denne farten måtte ha en lege om bord, en plass å isolere syke passasjerer og mannskap og medisiner. I tyfonsesongen, 1.juni-15.oktober, var det ikke lov å frakte dekkspassasjerer på skipets øvre dekk. Ved ankomst Malaysia og Singapore ble skipet igjen undersøkt, denne gangen av representanter fra både det britiske emigrasjonskontoret og en britisk helseoffiser.¹³⁷ Om andre regler gjaldt for skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter fra Amoy til andre havner enn havner i Malaysia og Singapore vites ikke, men det er sannsynlig at årsaken til lovens geografisk begrensede virkeområde var, som for Swatow, at Malaysia og Singapore var hovedmottakshavner for migranter fra Amoy.

Angående helsekontrollen av passasjerer i Amoy skriver Hans T. Meinich, en av mange nordmenn ansatt i det kinesiske tollvesenet:¹³⁸

¹³⁴ *Merchant Shipping Act of 1899. schedule Table A. Rules relating to life-saving appliances*

¹³⁵ Malaysia og Singapore blir i kildene hovedsakelig referert til som Strait- Settlements

¹³⁶ Konsulen for skipets hjemland

¹³⁷ Rules and regulation for coolie- emigration to the strait-settlements. RA/S- 2259/De/L1433

¹³⁸ Meinich skriver ikke eksplisitt hvor han har observert denne helsesjekken, men beskriver i samme avsnitt frakt av kinesiske arbeidsmigranter fra byene Swatow og Amoy. Siden Swatow, i følge kildematerialet, ikke

Det må ha vært hundretusener av kulier som fra år til annet ble skipet sydover, og bl.a. var dette en gullgruve for havnelegene, som regel europeere, som skulle utstede helsesertifikater for hver kuli. De fikk et visst gebyr per mann. Med legeundersøkelsen var det vel så som så. Her gjaldt det bare å skrive under sertifikatene så fort det lot seg gjøre.¹³⁹

Helsesjekk ble ifølge Fritjof Utne, tidligere ansatt i det kinesiske tollvesenet, også brukt som middel for å utøve makt ovenfor mindre aktører i denne farten. Utne skriver at han var kaptein på det kinesisk-eide skipet ”Hsing-Ping-An” som skulle starte passasjerrute mellom Amoy og Manila. Dette var i følge Utne første gang et kinesisk firma tok opp konkurransen med Butterfield & Swire på denne ruten. Thune forteller at det britiske firmaet brukte ”de listigste midler”¹⁴⁰ for å stoppe det kinesiske skipet, og deres avgang fra Amoy ble kraftig forsinket grunnet at de ble holdt tilbake av lokale myndigheter. Papirarbeidet skulle være i orden, og viktigst av alt var helseattesten som hadde blitt foreskrevet av det amerikanske konsulatet. Utenfor Manila ble imidlertid skipet bordet av amerikanske helsemyndigheter som foreskrev skipet tre dagers karantene før passasjerene kunne gå i land. Taktikken var opplagt. Helserepresentanten som hadde gitt avreisetilattelse fra Amoy, var aksjonær i Butterfield & Swire. Da skipet hadde avgått fra Amoy hadde helserepresentanten telegrafert helsekontoret i Manila og opplyst at ”Hsing-Ping-An” ikke oppfylte de amerikanske fordringene for passasjerskip.¹⁴¹ Helsesjekken kan derfor sies å ha bli brukt som et kontrollmiddel på flere måter.

Regelverket både for Swatow og Amoy skiller mellom ”øvre passasjerdekk” og ”mellomdekk for passasjerer”. Det øvre dekket tolkes som det åpne dekket øverst på båten, uten skjerming for vær og vind, mens mellomdekket var et lukket dekk på nivået under dette åpne dekket.¹⁴² Årsaken til at det er naturlig å anta at det ”øvre dekket” var et åpent dekk er at det i tyfon-sesongen, 1.juni-15.oktober, ikke var lov å frakte passasjerer på dette dekket. Regelverket for Amoy nevner ikke redningsredskaper eller livbåter overhode, og det er heller ingen begrensninger på antall passasjerer skipene kunne medbringe fra denne havnen. Regelverket for både Swatow og Amoy var derfor vesentlig mer begrenset enn regelverket for Hongkong, og særlig var dette tydelig ved at det ikke fantes begrensninger for antall passasjerer skip

hadde særlige krav for legesjekk av passasjerene som ble fraktet med norske skip antas sitatet å gjelde helsesjekken utført i Amoy.

¹³⁹ Meinich 1966:24-25

¹⁴⁰ Utne 1962:95

¹⁴¹ Utne 1962:95-96

¹⁴² Se vedlegg 3 for Marcus Bulls skisse av norske skip som deltok i denne farten. Marcus Bull og hvilke skip de norske rederiene brukte i denne farten vil bli videre diskutert i oppgavens kapittel tre og fire.

kunne medbringe til og fra disse havnene. Førte det begrensede regelverket for havner som Swatow og Amoy til at norske skip valgte å frakte kinesiske arbeidsmigranter fra disse fremfor Hongkong? Dette vil bli videre diskutert i oppgavens to neste analysekapitler.

2.6 Konklusjon

Dette kapitlet har fastlagt enkelte premisser som etter min mening norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter må forstås på bakgrunn av. Ved å se på utviklingen av norsk skipsfart fra midten av 1800-tallet, har det blitt identifisert utviklingsmønstre som er essensielle for å forklare hvorfor norske rederier etablerte seg i nettopp dette markedet. Overgangen fra seil til damp, partsrederi til kapitalsterke redere, forsikring og Norske Veritas, og opparbeidelse av en av verdens største handelsflåter var alle medvirkende årsaker, enten indirekte eller direkte, til at norske rederier etablerte seg i det kinesiske skipsfartsmarkedet og frakt av kinesiske arbeidsmigranter.

I første del av denne oppgaven ble det drøftet hvilke norske lover som gjaldt norske skip som fraktet passasjerer fra 1860 til 1930, med siste lov i 1914. Det ble gjort en komparasjon av regelverk som gjaldt norske skip i transatlantisk emigrantfart og norske skip i passasjerfart til og fra Kina. Mens regelverket for den transatlantiske migrantfarten ble stadig strengere utover 1900-tallet, ble det kun innført én forskrift som gjaldt norske skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter. I tillegg var det stor usikkerhet blant redere og myndigheter som opererte i Kina angående hvilket lovverk som faktisk var gjeldende.

Norske skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter var underlagt norsk lovverk, men det ble også foreskrevet bestemmelser for norske skip for havnene Swatow og Amoy. I fart til og fra Hongkong gjaldt både britisk lovverk og lovverk spesielt utferdiget for Hongkong. For skip i denne farten har særlig lovverket for Hongkong blitt vektlagt som for skip som reiste til og fra denne havnen i perioden 1899¹⁴³-1930 krevde "Hongkong passenger licence" dersom skipet fraktet mer enn 12 passasjerer. Regelverket var tydelig motivert med hensyn til passasjerenes sikkerhet, og ikke økonomiske hensyn til de som skulle frakte og ta i mot migrantene. Hvordan dette påvirket de norske rederiene vil bli diskutert videre i de neste analysekapitlene.

¹⁴³ Som vi skal se i neste kapittel er det første norske skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter registrert i kildene i 1902, og diskrepansen mellom analysens startpunkt i 1895 og innføringen av *Merchant shipping Ordinance* i 1899 har derfor ingen betydning.

Regelverk angående resten av Kina var på havnenivå, og det har i dette kapitlet blitt drøftet regelverk for havnene Swatow og Amoy. Dette regelverket var på langt nær så omfattende som regelverket gjeldende Hongkong, og virker i større grad motivert av økonomiske hensyn til rederiene som fraktet migrantene enn hensyn til passasjerenes sikkerhet. Videre i oppgaven vil det bli diskutert hvordan norske rederier forholdt seg til lovverket, samt om regelverket for de ulike havnene påvirket hvilke havner norske rederier etablerte virksomhet fra.

Kapittel 3

”David mot Goliat?”

Norske rederiers etablering og utvikling i et konkurransepreget kinesisk marked

3.1 Innledning

Dette kapittelets hovedoppgave er å *drøfte norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter fra Kina til omliggende land i Sørøst-Asia i perioden 1895 – 1922*. Kapittelet er bygget opp kronologisk og søker å svare på: Hvorfor og hvordan etablerte norske rederier seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter? Hvilke rederier etablerte seg i denne farten og hvilke havner gikk de fra? Hva karakteriserte dette markedet, og hvordan var handelen organisert? Herunder, for å kunne sette de overnevnte spørsmålene i riktig kontekst, vil det også vurderes hvilke politiske, økonomiske og sosiale faktorer som var medvirkende til norske rederiers deltagelse i denne farten i perioden 1895-1922.

3.2 Norske rederier etablerer seg i Kina

Åpningen av kinesiske havner for utenlandsk handel og Sverige-Norges handelsavtale med Kina fra 1847 hadde, som tidligere nevnt, ingen umiddelbar virkning for norsk skipsfart i Kina. Den norske flåten bestod frem til ca. 1890 nesten utelukkende av seilskip. Tross den sene overgangen til damp hadde Norge likevel verdens tredje største handelsflåte i 1880 med hensyn til tonnasje, og særlig gjorde norske rederier suksess med seilskip i langdistansefart.¹⁴⁴ Etter en noe treg start viste norske redere interesse for det asiatiske markedet utover 1890-tallet. Høykonjunkturer i verdenshandelen gav gode muligheter, og særlig Kina var et ettertraktet marked, der mellom annet krigen mellom Japan og Kina i 1894-95 skapte stor etterspørsel etter tonnasje samtidig som fraktratene gikk opp.¹⁴⁵ Handelsavtalene for skip i langdistansefart til og fra Kina fra 1850 og frem til århundreskiftet var i stor grad dominert av tyske selskaper, men rundt århundreskiftet ble Tysklands dominans svekket av en annen

¹⁴⁴ Brautaset og Tenold 2008:566-68; Dette er kun noen av faktorene. For utdyping se Brautaset og Tenold (2008) og (2011)

¹⁴⁵ Brautaset og Tenold 2011:206-207; Dette er et tilbakeblikk på informasjon gitt i oppgavens kapittel 2.

stormakt på havet, nemlig Storbritannia.¹⁴⁶ Britisk og tysk dominans i det oversjøiske markedet gav lite spillerom for mindre aktører.

En av årsakene til at det var vanskelig for norske rederier å etablere seg i den oversjøiske linjefarten var statlig subsidiering. I motsetning til mange av deres vestlige konkurrenter, samt Japan, var ekspansjonen av norsk skipsfart i Asia ikke et statlig initiativ. Etter at Kina og Japan¹⁴⁷ ble tvunget til å åpne deres havner for internasjonal handel på midten av 1800-tallet, fant flere land Asia å være et så attraktivt marked at statssubsidiering var en ønskelig, om ikke utelukkende nødvendig, forutsetning for å etablere nye handelsforbindelser.¹⁴⁸ Særlig var disse subsidiene rettet mot noen av de mest kapitalintensive aspektene ved denne ekspansjonen, dampskipene som gikk i trafikk mellom Europa og Asia. Mellom annet japanske selskaper nøt godt av direkte statlige subsidieringer,¹⁴⁹ mens de britiske selskapene mottok hva som kan betegnes som indirekte subsidiering fra mellom annet monopol på postkontrakter.¹⁵⁰

En annen årsak var karteller. Kartellene¹⁵¹ som var etablert i det interkontinentale markedet var en konsekvens av en overkapasitet i det asiatiske markedet som igjen førte til fall i fraktratene. Et slikt kartell var *Far Eastern conferences*, som fra 1879 ble etablert som et forum for kontroll av det meste av den oversjøiske handelen fra Asia. Initiativtaker til denne konferansen var britiske Butterfield & Swire, som på denne måten bidro til kapitalkonsentrasjon og økt markedsrett for de største aktørene i dette markedet.¹⁵² I følge Knut Nygaard, som mellom annet har behandlet kartellisering og shippingkonferanser i sin doktorgradsavhandling, har en slik markedssituasjon klare oligopolistiske trekk, da markedsrett blir oppnådd ved samarbeid mellom få, store aktører.¹⁵³ Som vi så i kapittel to

¹⁴⁶ Se for eksempel Mende (1971), Blue (1982), Ytreberg (1951)

¹⁴⁷ Kanagawa-konvensjonen i 1854

¹⁴⁸ Starkey og Harlaftis 1998; Tankerekke supplert av Camilla Brautaset 2012.

¹⁴⁹ Starkey and Harlaftis 1998:xi-xiii;

¹⁵⁰ Laakso 2006:27, Bickers 2011:165

¹⁵¹ James McConvilles definisjon av karteller har i følge Knut Nygaard etablert seg som en standarddefinisjon på slike konferanser: "They are an informal association of independent liner operators which act collectively to limit competition among participant lines, by instituting a uniform freight rate structure for a diversity of commodities over particular routes. This is combined with policies to limit external competition from non-members. There are also various methods used for sharing of trade among members and a common policy towards shippers and their associations."; I følge Knut Nygaard har linjekonferansene klare paralleller til kartell, da de begge har en ambisjon om å regulere både adgang og konkurransemessig adferd i et gitt marked. *Far Eastern conferences* vil derfor bli definert som et kartell. En videre diskusjon av denne definisjonen er ikke prioritert i denne oppgaven; McConville i Nygaard 2011:55-56

¹⁵² Marriner 1967: 135, 140-141; Nygaard 2011:20; Starkey and Harlaftis 1998:xi-xiv,57,67.

¹⁵³ Nygaard 2011:20

hadde norske skip på tidspunktet konferansene ble etablert svært få skip i fart på Asia. Rederiene var også hovedsakelig organisert gjennom partsrederier, en eierstruktur som verken i form eller størrelse var forenelig med karteller. Et slikt samarbeid var derfor ikke aktuelt for de norske rederiene.

Med kartellisering og statlige subsidier som preget den transatlantiske handelen, så norske redere en annen åpning i markedet, nemlig en regional langfart mellom Kina og omliggende sørøst-asiatiske land. Litteraturen er noe vag i sine uttalelser om hvorfor de norske rederiene fikk innpass i akkurat dette markedet, men det synes å være enighet om at de kinesiske, japanske og russiske styresmaktene sent på 1890-tallet så skipene fra den nøytrale, og ”mindre politisk viktige”¹⁵⁴, svensk- norske unionen som nyttige brikker for å bryte de store vestlige maktenes shipping-monopol som hadde bemerket seg også i dette markedet.¹⁵⁵

For å utnytte dette markedet krevdes en omlegging av flåten til de norske rederiene som ønsket å etablere seg her, fra seil til spesialiserte dampskip. For å imøtekomme den økende etterspørselen av tonnasje på kinakysten, ble det derfor rundt århundreskiftet startet en storstilt bygging av såkalte ”kinabåter”, skip spesialtilpasset for fart på den kinesiske kysten. I en artikkel i *Norsk Tidsskrift for Søvaesen* utgitt i 1892 beskrev Marcus Bull hvordan disse skipene best skulle bygges. Bull hadde tjenestegjort i lang tid for det kinesiske los- og havnevesen og var derfor godt kjent med fraktforholdene på kinakysten.¹⁵⁶ Han mente at de norske skipene var for store, hadde for svak maskin og var for lite hensiktsmessig innrettet for å ”kunne gjøre synderlig lykke”.¹⁵⁷ Skipene som skulle gå i fart på kinakysten måtte i følge Bull være gruntgående, da de fleste kinesiske havner ellers var vanskelig å komme til, og ha sideporter for last. Skipene måtte også være utstyrt med et godt ventilert mellomdekk med både dekks- og sideventiler slik at det var mulig å føre passasjerer.¹⁵⁸ Behovet for å innrede soveplasser for passasjerene mente Bull var unødvendig: ”Man behøver derimod ingen køiindkledning, da enhver chineser sover bedst paa sin egen matte paa dækket.”¹⁵⁹

¹⁵⁴ Et noe uriktig bilde, da Norge på dette tidspunktet hadde verdens tredje største handelsflåte. Brautaset og Tenold 2011:207

¹⁵⁵ Se for eksempel Brautaset og Tenold 2011:207 og Mende 1968:214; Det blir likevel feilaktig å beskrive den regionale kystfarten som et såkalt ”fritt” marked. I følge Camilla Brautaset finnes det flere dokumenter som viste at det var kartellsamarbeid også på denne farten i mellomkrigstiden. Det er imidlertid ikke gjort spesialstudier på disse konferansene enda.

¹⁵⁶ Eide og Svarverud 1999:13

¹⁵⁷ *Norsk tidsskrift for søvaesen* 1892:154; Finnes også i konsulatrapport fra Shanghai, 1887

¹⁵⁸ *Norsk tidsskrift for søvaesen* 1892:154; Se illustrasjon av Bulls skisse i vedlegg 3

¹⁵⁹ *Norsk tidsskrift for søvaesen* 1892:154

Bulls anbefalinger ble tatt alvorlig av de norske rederne, og ti slike skip ble bygget innen 1895. Det ble likevel gjort en del endringer fra Bull sitt utgangspunkt. Bull hevdet at passende størrelse på slike skip ville være mellom 800 og 1000 dødvekttonn¹⁶⁰, men de fleste norske skip som gikk i dette området fra århundreskiftet var større enn dette, gjennomsnittlig mellom 1500 og 2500 dvt.¹⁶¹ I 1882 var flesteparten av norske skip som ankom asiatiske havner seilskip i langdistansefart, men innen 1902 var mer enn halvparten av norske skip i disse havnene dampskip i fart mellom asiatiske land.¹⁶²

De norske rederiene etablerte seg hovedsakelig som uavhengige aktører i det kinesiske markedet.¹⁶³ De leide ut sine skip for fart, enten trampfart eller linjefart, og for å skaffe kontrakter for slik fart var de avhengige av agenter. For lettere å kunne inngå avtaler med de utenlandske selskapene ble det derfor behov for å opprette norske handelskontorer, som mellom annet supplerte agenttjenester, i Kina. Allerede i 1895 skrev generalkonsul Bock i Shanghai:

...For Norges Vedkommende maa vi ubetinget have et norsk Handelshus, baade for at opretholde det Fodfæste vor Skibsfart allerede har, og for videre at give Skibsfarten stadig og sikker fremgang, og det kan blot Landsmænd tilfyldest gjøre, dertil fordres ikke synderlig Kapital, men Enighed fra Rhedernes Side hjemme, om at støtte vedkommende Landsmænd ved at befrakte gennem det norske Firma. Det er baade mærkeligt og vist enestaaende, at vi i et Land som Kina, hvor vi nu gaar en saa stor Tonnage ikke har et norsk Mægler- eller Agent-Firma.¹⁶⁴

Først ute var rederiet Thoresen & co som etablerte et eget kontor i Shanghai for agent- og meglertjenester i 1898. Flere fulgte, og av disse var Wallem & co som opprettet sitt handelshus, "Skibsmægler, Handel, Agentur og Commisions forretning", i Shanghai i 1903,¹⁶⁵ og Aagaard, Thoresen & co som etablerte kontor i Hongkong i 1904.¹⁶⁶ Som vi skal se, hadde ingen av de norske rederiene som vil bli omtalt i dette kapittelet hadde egne kontorer i Kina.

¹⁶⁰ Etter dette dvt.

¹⁶¹ Skibsregister for Det Norske Veritas for perioden 1895-1930

¹⁶² Brautaset og Tenold 2011:217

¹⁶³ Brautaset og Tenold 2011:217

¹⁶⁴ Eide og Svarerud 1999:15 - Konsulatberetning 1895, side 586

¹⁶⁵ Trykt konsulatberetning utgitt 1905, side 12; *Norwegian shipping in the far East 1904-1905*, Aagaard, Thoresen & co. RA/S-2611/D/Db/L0195; Wallem deltok fra midten av 1920-tallet også i frakt av kinesiske arbeidsmigranter på Kina.; Ikke før i 1920 ble det opprettet et norsk offisielt handelskammer i Shanghai.

¹⁶⁶ Trykt konsulatberetning utgitt 1905, side 12; *Norwegian shipping in the far East 1904-1905*, Aagaard, Thoresen & co. RA/S-2611/D/Db/L0195

Som vist i kapittel 2 markerte også overgangen fra seil til damp en overgang fra flerpartsrederier til store enkeltstående selskaper. Dampskipsfarten krevde stor kapital og innebar stor risiko, og investorene i dampskipstonnasje på kinakysten var derfor hovedsakelig veletablerte og kapitalsterke selskaper.¹⁶⁷ Av de første til å kontrahere spesialbygde dampskip for kinakysten som var utstyrt for å frakte både passasjerer og varer var rederiene Bruusgaard, Kiøsterud & co, Wiel Amundsen & co og Hans Kiær & co.¹⁶⁸ Martin Henrik Bruusgaard dannet sammen med Nikolai Andreas Bull Kiøsterud og Fredrik J. Kiøsterud rederiet Bruusgaard, Kiøsterud & co i 1888, og i 1901 kontraherte rederiet to skip som var spesialbygde for kinakysten, ”Haldis” og ”Halvard”.¹⁶⁹ Rederiet Hans Kiær & co fra Drammen disponerte allerede fra 1890 syv dampskip på mellom 1550 og 3650 tonn spesialbygd for fart på kinakysten, tre av disse kontrahert av rederiet og fire kjøpt brukt. Rundt århundreskiftet ekspanderte rederiet ytterligere ved å gå til anskaffelse av 11 nye skip for fart på kinakysten, mellom annet skipene ”Proteus”,¹⁷⁰ ”Pronto”, ”Providence” og ”Prometheus”, som vil bli videre behandlet i dette kapittelet.¹⁷¹ Haldensrederiet Wiel & Amundsen & co ble dannet i 1895, og Nils A. Ytreberg beskriver rederiet som Fredrikshalds eneste større rederi på denne tiden, med 4-5 skip.¹⁷² Rederiet kontraherte skipene ”Childar” og ”Drufar” i henholdsvis 1902 og 1905 for fart på kinakysten.¹⁷³

3.3 Frakt av kinesiske arbeidsmigranter

De norske dampskipene som var spesialbygget for fart på kinakysten fraktet kull og matvarer, men de norske rederiene etablerte seg også i frakt av passasjerer. Som nevnt i kapittel 1 var passasjerene kinesiske arbeidsmigranter, såkalte *kulipassasjerer*, som reiste ut av Kina for å arbeide. I følge Nils A. Ytreberg foregikk ”kulitransport” med norske skip i perioden 1900-1912/13 fra nordlige kinesiske havner til Vladivostok og Mandsjuria, og at norske båter ikke deltok i denne type fart på sørlige havner¹⁷⁴ før etter 1913.¹⁷⁵ Ytreberg bygger disse påstandene på konsulatberetningen fra Sibir fra 1908, konsulatberetninger fra Shanghai og

¹⁶⁷ Brautaset og Tenold 2008:567; Brautaset og Tenold 2011:4-19

¹⁶⁸ Også flere norske rederier kjøpte inn skip for fart på kinakysten rundt århundreskiftet, men det finnes ingen informasjon om at disse, verken i kilder eller litteratur, skal ha fraktet kinesiske arbeidsmigranter.

¹⁶⁹ Wikborg 1959:39

¹⁷⁰ Se vedlegg 7 for bilde

¹⁷¹ Red. Sethne 1955:67; *Norwegian shipping in the far East 1904-1905*, Aagaard, Thoresen & co. RA/S-2611/D/Db/L0195

¹⁷² Ytreberg 1951:346

¹⁷³ Syvertsen 2007:138

¹⁷⁴ Med sørlige havner menes havner i Sør-Kina som var utskipningshavner for kinesiske arbeidsmigranter som ble sendt til omliggende Sørøst- Asiatiske land.

¹⁷⁵ Ytreberg 1951:436

Hongkong fra 1911-1914 og to artikler fra *Norges Handels- og Sjøfartstidende*. Det har ikke blitt vektlagt arbeid med kildemateriale fra konsulatene i Sibir og Mandsjuria i denne oppgaven. Dette er hovedsakelig fordi dette kildematerialet, i den form det er oppbevart ved riksarkivet, er svært begrenset. Det har derfor ikke vært mulig å undersøke om Ytrebergs påstander blir bekreftet gjennom konsulatberetningen av 1908. Artiklene i *Norges Handels- og Sjøfartstidende* har heller ikke blitt prioritert, da det kun er snakk om to avisartikler eller notiser, noe som jeg mener ikke kan gi Ytrebergs utsagn noe videre holdbarhet. Det har vært naturlig å følge konsulatberetningene fra Kina for å få en oversikt over norsk deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter, og dette kildematerialet støtter ikke Ytrebergs påstand. Samtlige konsulatrapporter og all korrespondanse til og fra konsulatene som er oppbevart ved riksarkivet er gjennomgått i forbindelse med denne masteroppgaven. Det blir sporadisk nevnt frakt av kinesiske arbeidsmigranter med norske skip ved nordlige kinesiske havner i konsulatberetningene, men det finnes ingen informasjon angående spesifikke norske skip som skal ha deltatt i denne farten. I 1913 skrev Generalkonsul i Shanghai Jørgen Eitzen at denne type fart mellom nordlige kinesiske havner og Vladivostok ”fremdeles var helt stoppet”. Dette gir informasjon om at det har foregått frakt av kinesiske arbeidsmigranter på norske skip til nordlige havner, men det finnes ingen informasjon angående hvorfor denne farten var stoppet til Vladivostok eller når den ble stoppet. Etter 1913 omtales ikke denne farten i kildematerialet overhode. At konsulene i sine beretninger ikke har inkludert denne farten i dette materialet tolkes dithen at farten mellom disse havner foregikk i svært liten skala. Ut fra kildematerialet er det også tydelig at norske skip fraktet kinesiske arbeidsmigranter fra sørlige kinesiske havner før 1913, noe som vil bli vist i den påfølgende analysen.

I motsetning til Ytreberg viser kildematerialet som er lagt til grunn for denne analysen at norske skip i perioden 1895-1922 hovedsakelig fraktet kinesiske arbeidsmigranter mellom sørlige kinesiske havner og omliggende land i Sørøst- Asia. I Kina ble det i denne perioden etablert fast norsk virksomhet for transport av kinesiske arbeidsmigranter fra havnene Swatow, Hoihow og Hongkong¹⁷⁶. Skipene fraktet passasjerene mellom disse havnene og hovedsakelig Saigon, Singapore og Bangkok hvor migrantene arbeidet på de siamesiske rismarkene og i tinngruver og på gummiplantasjer i Singapore og Malaysia.¹⁷⁷

¹⁷⁶ Som nevnt tidligere var Hongkong en britisk koloni, ikke en del av Kina.

¹⁷⁷ Trykt konsulatberetning utgitt 1911, side 214. ”Coolie”farten i Østasien, dens lønsomhet og betingelserne for deltagelse deri.” Skrevet av konstituerende generalkonsul Jørgen Eitzen.

Reisens varighet varierte med årstid, og i tyfonsesongen 1.mai-30.oktober brukte skipene lengre tid. En oversikt fra Swatow viser reisens varighet til havnene Saigon, Singapore og Bangkok:

	1. november - 30.april	1.mai - 30.oktober
Swatow til Saigon	5 dager	7 dager
Swatow til Singapore	8 dager	10 dager
Swatow til Bangkok	9 dager	11 dager

Kilde: Regler for transport av kinesiske passasjerer på norske dampskip fra Swatow.¹⁷⁸

Migrantene som ble fraktet med norske skip var det som i kildene blir omtalt som dekkspassasjerer.¹⁷⁹ Disse passasjerene hadde ingen lugar, men ble fraktet på skipets øvre dekk eller mellomdekk. I Bulls beskrivelse av "kinabåtene" ble mellomdekket utpekt som oppholdsplass for dekkspassasjerene, men som vist på bildet som innleder denne oppgaven, oppholdt passasjerene seg også på det øvre dekket. Om migrantene ble tildelt plass på skipets øvre dekk for hele reisen, eller om dette var en alternativ oppholdsplass, sier kildematerialet ingenting om. Det gis heller ingen videre informasjon om dette var vanlig praksis i kildematerialet.

3.4 Marked og mellommenn

Norske skip som etablerte seg i passasjertransport til og fra Kina rundt århundreskiftet gikk i såkalt tredjelandsfart,¹⁸⁰ de fraktet last mellom utenlandske havner, en multilateral handel som hovedsakelig var representert av to typer fart: trampfart og linjefart.¹⁸¹ De norske rederne kunne i praksis nytte sine skip på to måter, de kunne drive egne linjer eller leie ut skipene sine for frakt. Samtlige norske rederier som deltok i farten oppgaven omhandler leide ut sine skip for frakt.¹⁸² Skipene ble leid ut til både linjefart og trampfart, men hovedsakelig ble de norske skipene leid inn for fart på etablerte dampskipslinjer på såkalte time-charter kontrakter. Bjarne Aagaard skriver i tidsskriftet *Norwegian shipping in the far East 1904-1905* at time charter- avtalene for norske skip i årene 1904-1905 hovedsakelig varte 3-8 måneder, men at

¹⁷⁸ Rules regarding the forwarding of Chinese passengers on Norwegian steamers from Swatow. RA/S-2259/De/L143; Det har ikke vært mulig å finne informasjon om reisenes varighet fra andre havner.

¹⁷⁹ Vicekonsulatet i Hongkongs svar på handelsdepartementets skrivelse angående "Passasjercertifikat i Østasiatisk fart" 29. August 1929. RA/S-2611/D/Db/L0197

¹⁸⁰ Tredjelandsfart blir også betegnet som fraktfart. Brautaset 2002:130

¹⁸¹ Disse markedssegmentene er også omtalt i 1.3

¹⁸² Ett rederi skulle også etter hvert starte sin egen linje.

kontraktene i all hovedsak ble fornyet slik at skipene ikke stod uten arbeid.¹⁸³ Det har også lyktes å finne en time charter-oversikt, som mellom annet redegjør for norske skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter for perioden 1912-1916. Denne oversikten tilhørte skipsmegler Joachim Grieg & co¹⁸⁴, og viser at de fleste skipene i fart på Kina i denne perioden var bundet opp til time charter- kontrakter på 1-3 år.¹⁸⁵ Kildematerialet angående kontraktens lengde er begrenset, men det vil gjennom analysen søkes å svare på om det på et tidspunkt kan være snakk om en overgang til lengre avtaler og hva dette eventuelt skyldes.

For å skaffe kontrakter var rederiene avhengige av agenter, men ingen av de norske rederiene som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i perioden dette kapittelet omhandler hadde egne handelskontorer i Kina. Norske firmaer som ikke hadde tilgang til egne agenter hadde i teorien to valg; enten å bruke norske agenter, eller bruke agenter som tilhørte utenlandske selskaper. Frakt av kinesiske arbeidsmigranter var en regional handel, men det var også en handel med stor internasjonal konkurranse. Farten var i perioden 1895-1922 dominert av tre store aktører, britiske Jardine Matheson & co og Butterfield & Swire og tyske Norddeutscher Lloyd, som også som nevnt i kapittel 1 hadde dominert farten før århundreskiftet. De store britiske selskapene fungerte som *konglomerater*. Dette innebar at firmaene i tillegg til å drifte egne dampskipslinjer var engasjert i en rekke tjenester, i litteraturen oftest referert til som *agenttjenester*.¹⁸⁶ Agenter, enten internt ansatte i selskapet eller eksternt innleide, formidlet mellom annet kontrakter for frakt av varer, og for de norske skipene som ble leid inn for frakt var agentene avgjørende for inngåelse av time charter-kontrakter.¹⁸⁷ Butterfield & Swire og Jardine Matheson som selv også opererte egne dampskipslinjer i denne farten, kunne ved at andre selskaper i samme fart var avhengig av deres agenttjenester til en viss grad kontrollere pris på frakt og leie av skip. Norddeutscher Lloyd som var et av verdens største rederier hadde et eget nettverk av agenter, og i Kina benyttet de, som skrevet i kapittel 1, mellom annet Butterfield & Swire som agenter.¹⁸⁸

Det har ikke lyktes å oppdrive rederiarkiver for Bruusgaard Kiøsterud, Hans Kiær eller Wiel & Amundsen, og det har derfor vært vanskelig å finne informasjon om hvilke agenter de

¹⁸³ *Norwegian shipping in the far East 1904-1905*, Aagaard, Thoresen & co. RA/S-2611/D/Db/L0195

¹⁸⁴ Joachim Grieg var skipsmegler og drev et av Skandinavias største skipsmeglerfirmaer. Hvorfor Joachim Grieg hadde en slik time charter-oversikt over norske skip er usikkert, men det kan tenkes at det var nyttig i handelsøyemed å følge med på hvilke skip som gjorde det godt i de ulike markedene.

¹⁸⁵ Joachim Grieg & co. Time Charters 1912-1929. BSM

¹⁸⁶ For mer utfyllende om agenttjenester se 1.3

¹⁸⁷ Eide & Svarverud 1999:10

¹⁸⁸ *The Strait Times* 21. August 1906, side 7, "Hongkong and Bangkok competition".

norske rederiene brukte i Kina i perioden 1895-1922. Det finnes ingen informasjon i kildematerialet om at Norddeutscher Lloyd eller Butterfield & Swire skal ha fungert som agenter for norske rederier. Som vil bli diskutert i den påfølgende analysen fungerte derimot Jardine Matheson som agenter for norske rederier, samtidig som det britiske selskapet også fungerte som agent for et kinesisk-siamesisk selskap¹⁸⁹ som fra 1909 leide inn norske skip for frakt. Rederiet Bruusgaard Kiøsterud benyttet det norske selskapet Thoresen & co som agenter i Kina.¹⁹⁰

For å få innpass i det kinesiske markedet ble det for mange av de store utenlandske selskapene nødvendig å ansette kinesere som kunne fungere som mellomledd mellom den utenlandske bedriften og de kinesiske kundene.¹⁹¹ Dette var en megler, omtalt som *compradore*, og Robert Bickers¹⁹² beskriver *compradore*n som selve symbolet på ”åpningen av Kina”.¹⁹³ Bickers uttalelse kan sees i sammenheng med den kinesiske grunnfortellingen om vestens inntog i Kina: Kina som hadde klart seg utmerket frem til 1842, opplevde etter kolonimaktens inntog ”100 års skam” som ingen kinesere tjente på. *Compradore*n ble stående som motstykke til den offisielle kinesiske fortellingen, og tjente absolutt på at Kina ble åpnet for handel.¹⁹⁴ *Compradore*ne kunne ha mange ulike ansvarsområder som tolk, kasserer, markedsspesialist og håndtering av handelstransaksjoner for å nevne noen.¹⁹⁵ Et av ansvarsområdene for *compradore*n var ansvar for selve frakten om bord på skipene, og for skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter betød dette også passasjerene. I følge Hans Olav Isaksen, tidligere styrmann for rederiet Bruusgaard Kiøsterud & co, var det gjerne tre *compradore*r om bord, og deres hovedoppgave var foruten å presentere lastepapirer og andre viktige opplysninger på kinesisk, å håndtere billetteringen av passasjerene samt at de var ansvarlige for samtlige passasjerer under overfarten.¹⁹⁶ Som vist i kapittel 1 kunne mange av migrantene ikke betale for sin egen reise, og løsningen for mange ble derfor å få andre til å garantere for seg. *Compradore*n var en av de som kunne stille med kreditt overfor passasjerer som ikke kunne betale sin egen reise.¹⁹⁷ Ved ankomst destinasjonshavn forhandlet *compradore*n og

¹⁸⁹ Chino Siam Steam Navigation Company

¹⁹⁰ Wikborg 1959:65; Skal i neste kapittel vise at Bruusgaard Kiøsterud & co også brukte andre agenter.

¹⁹¹ Bickers 2011:289-90

¹⁹² Professor i historie ved Universitetet i Bristol med spesialfelt moderne Kina.

¹⁹³ Bickers 2011:289

¹⁹⁴ Frem til Mao overtar i 1949

¹⁹⁵ Se for eksempel Hao 1969:15

¹⁹⁶ Hans Olav Isaksen har på forespørsel fra meg skrevet et notat om sin tid som styrmann i kinafarten.

¹⁹⁷ I følge McKeown var det flere personer som kunne gi kreditt for en slik reise, og det var derfor ikke utelukkende *compradore*ne som gjorde slike avtaler. McKeown 1999:317-320

arbeidsgiveren arbeiderens pris, og arbeideren måtte så betale tilbake denne ved arbeid i kolonien.¹⁹⁸ Vi kan derfor si at mens agenten var firmaets representant, opererte comradoren, eller megleren, mer uavhengig ved at han kunne drive sin egen forretning ved siden av oppgavene som ble utført for firmaet.

3.5 Konkurransen og samarbeid

Bokseropprøret i 1900, samt foregående år preget av store problemer med tørke, oversvømmelser og hungersnød, førte til svært vanskelige forhold for Kinas innbyggere. Det var også flere faktorer som skapte utfordringer for selskaper involvert i skipsfarten på Kina. Ved århundreskiftet opplevde Europa en usikker maktbalanse mellom trippelalliansen (Tyskland, Østerrike-Ungarn og Italia) og Dual-alliansen (Frankrike og Russland) med Storbritannia som ensom og isolert majestet. Alliansenes medlemsland styrket sin posisjon gjennom kolonisering i Asia og Afrika, og som en følge av dette gjorde Russland sitt nærvær i Mandsjuria gjeldende.¹⁹⁹ Russlands tilstedeværelse i Mandsjuria la press på Japan, noe som ledet til den russisk-japanske krig i 1904-1905,²⁰⁰ som igjen gav en midlertidig oppsving for norsk skipsfart på Kina grunnet høye fraktrater.²⁰¹ I følge den norske visekonsulen i Hongkong stod japanske selskaper etter krigen igjen med store mengder tonnasje som hadde blitt brukt til krigføringen som nå kunne brukes i handelsøyemed. De kunne derfor tilby svært lave fraktrater, noe som utkonkurrerte mange av de norske skipene og skapte ubalanse i markedet.²⁰² Det er likevel lite sannsynlig at en krig som kun varte ett år kunne skape så store endringer i tonnasje. Institusjonelle endringer, som den japanske supernasjonalismen og en lang periode av opprustning, vil sannsynligvis ha vært av større betydning.

Første gang²⁰³ norske skip som fraktet passasjerer i fart mellom Kina og Sørøst-Asia nevnes i kildematerialet er i 1902 i en notis i avisen *The Straits Times*. Skipet "Haldis", som tilhørte rederiet Bruusgaard Kiøsterud & co, blir nevnt som deltagende i fart mellom Hongkong og Straits Settlements dette året.²⁰⁴ "Haldis" nevnes også i en notis i samme avis i 1903²⁰⁵:

¹⁹⁸ Tsai 1993:25; Campbell 1971:xvii

¹⁹⁹ Fairbank 1980:127-130

²⁰⁰ Rapport angående Mandsjuria. Konsul Consmoe, Kobe. RA/S-2259/Dj/L2967

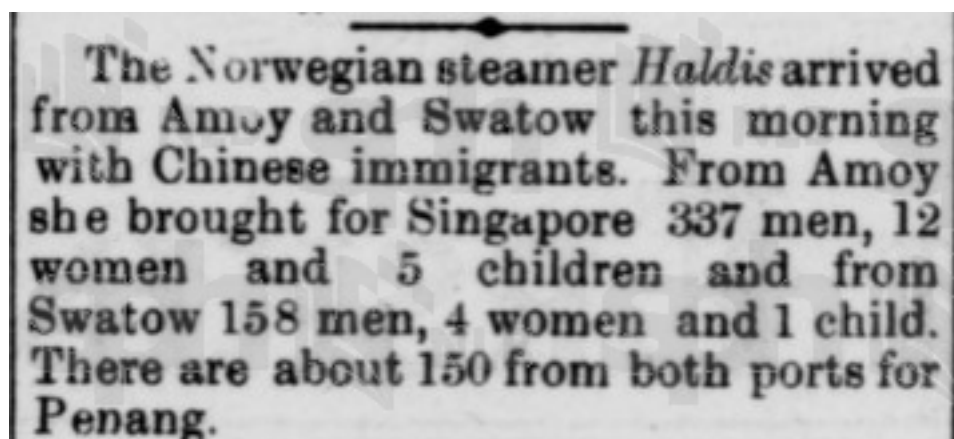
²⁰¹ Konsulatberetning for 1907. Visekonsulen i Hongkong, 26. August 1908. RA/S-2259/L1002

²⁰² Konsulatberetning for 1907. Visekonsulen i Hongkong, 26. August 1908. RA/S-2259/L1002

²⁰³ Frem til 1904 finnes det kun informasjon om "Haldis" i kildematerialet som er benyttet i denne oppgaven. Dette betyr likevel ikke at norske skip ikke kan ha deltatt i denne farten før dette, men det finnes ingen informasjon i kildematerialet angående dette.

²⁰⁴ *The Straits Times* 22.juli 1902

²⁰⁵ *The Straits Times* 19. Juni 1903



The Norwegian steamer *Haldis* arrived from Amoy and Swatow this morning with Chinese immigrants. From Amoy she brought for Singapore 337 men, 12 women and 5 children and from Swatow 158 men, 4 women and 1 child. There are about 150 from both ports for Penang.

Kilde: *The Straits Times* 19. Juni 1903

Notisen gir informasjon om to helt spesielle forhold. For det første nevner den kvinner og barn. Kvinner og barn ble også fraktet med denne typen passasjerskip, men utgjorde en svært liten andel av passasjerantallet. Både Arnold J. Meagher og Archibald D. Blue hevder begge at det var uvanlig at kinesiske kvinner migrerte ut av Kina, og at andel kvinnelige migranter var minimal i forhold til menn. Årsaken tilskriver de at svært få migranter tok familien med seg.²⁰⁶ Sharon M. Lee som har gjort en studie av kvinnelige immigranter arbeid i Malaysia for perioden 1860-1947, mener det er viktig å se på de kvinnelige migrantene som noe mer enn ”de mannlige migrantenes koner”. Selv om det migrerte færre kvinnelige kinesere for arbeidets skyld, var de likevel av betydning. Menn ble foretrukket for hardt manuelt arbeid, men det betød ikke at kvinnene ikke utførte dette. I følge Lee jobbet kvinnene både i gruvene, på plantasjer, i jordbruket og som tjenestepiker. Mange arbeidet også som prostituerte – noe som i følge Lee ble godtatt av myndighetene som en nødvendighet.²⁰⁷ Om kvinnene om bord på ”Haldis” skulle utenlands for å arbeide eller om de skulle bosette seg med familien vites derfor ikke. For det andre gikk ”Haldis” fra havnen Amoy, en havn som det skal vises i denne analysen at det ikke var vanlig å frakte på for norske skip i perioden 1895-1922. Det er derfor rimelig å tro at skipet ved dette tilfellet gikk i trampfart, og at det derfor var mer tilfeldig hvilke havner det gikk fra.

²⁰⁶ Blue 1982: 303; Meagher 2008:82; Det skal vektlegges at deres studier hovedsakelig gjaldt perioden 1850-1900.

²⁰⁷ Lee 1989:319

I følge Bjarne Aagaard²⁰⁸ deltok seks norske skip i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i fart på Kina før og under utbruddet av den russisk-japanske krig i 1904: "Haldis" og "Halvard" tilhørende rederiet Bruusgaard, Kiøsterud & co og "Prometheus", "Pronto", "Proteus" og "Providence" tilhørende rederiet Hans Kiær & co. Disse skipene var i følge Aagaard alle spesielt bygget for frakt på kinakysten og spesielt for frakt av passasjerer, det vil si med mellomdekk og sideporter.²⁰⁹ Om skipene "Produce", "Prosper" og "Prominent" skriver Aagaard at foruten å ha sideporter og mellomdekk, hadde skipene også oppholdsplass for passasjerer, elektrisk lys og egne lugarer for comradorene.²¹⁰ Etter utbruddet av krigen fikk de overnevnte skipene følge av Hans Kiær & cos "Profit" og "Promise", og Wiel & Amundsens "Childar" og "Drufar", som alle fire var spesialbygget både for fart i disse farvann og hadde mulighet til å medbringe passasjerer.²¹¹ Hvilke havner de overnevnte skipene gikk til og fra, eller om de fraktet annen last enn passasjerer er ikke opplyst i kildematerialet, men Aagaards beretninger stemmer overens med litteratur som omhandler de ulike rederiene og når disse kontraherte skip for denne farten. Samtidig er informasjonen om når skipene ble satt inn i fart verifisert ved hjelp av skipsstatistikk utgitt av Det Norske Veritas.²¹²

Hverken bokseropprøret, den russisk-japanske krig eller andre problemer så ut til å utgjøre noen forskjell for norske og andre utenlandske selskapers vilje til å drive næringsvirksomhet i Kina. Likevel ble det drevet ulike typer virksomhet. Mens de store konkurrerende selskapers skip hovedsakelig gikk på egne linjer, var de norske skipene avhengig av kontrakter for fart. En slik avtale inngikk flere norske skip med det japanske selskapet Nippon Yusen Kaisha. Nippon Yusen Kaisha, som ble startet i 1885, ble raskt et av de største selskapene i fart på Asia. Selskapet hadde både kystgående og oversjøiske linjer, og de oversjøiske linjene som først ble etablert mellom Japan og London i 1899 ble senere også etablert til Sør- Amerika, Australia, New Zealand, Sør- Afrika og vestlige deler av USA og Canada.²¹³ Norske skip ble leid inn på time charter-kontrakter for Nippon Yusen Kaishas linjer i regional langfart mellom

²⁰⁸ Bjarne Aagaard var i løpet av sin karriere blant annet skipsagent, konsul og forfatter, og drev et svært viktig og suksessfullt skipsagentfirma i Hongkong fra 1904, Aagaard, Thoresen & co, som var en underavdeling av Det Oversøiske Compagnie opprettet av Einar Bjørnson. Eide & Svarverud 1999:37.

²⁰⁹ *Norwegian shipping in the far East 1904-1905*. Aagaard, Thoresen & co. RA/S-2611/D/Db/L0195

²¹⁰ *Norwegian shipping in the far East 1904-1905*. Aagaard, Thoresen & co. RA/S-2611/D/Db/L0195

²¹¹ *Norwegian shipping in the far East 1904-1905*. Aagaard, Thoresen & co. RA/S-2611/D/Db/L0195; I kilden oppgis det både hvilke skip som hadde mellomdekk og sideporter og hvilke skip som var spesielt bygget for fart på kinakysten. Samtlige av de overnevnte norske skipene var bygget for begge deler.

²¹² Se mellom annet Wikborg 1959:39,65-66 & Red. Sethne 1955:54,67; Skibsstatistikk for Det Norske Veritas for perioden 1895-1930

²¹³ <http://www.theshipslist.com/ships/lines/nyk.htm>

Kina og land i Sørøst-Asia, og allerede i 1906 skriver avisen *The Straits Times* at to norske skip, "Prometheus" og "Childar" tilhørende henholdsvis rederiene Hans Kiær & co og Wiel & Amundsen & co, var innleid av selskapet for passasjer- og lastefart mellom Hongkong-Swatow-Bangkok.²¹⁴ I 1906 viser også et passasjersertifikat utstedt til skipet "Proteus"²¹⁵, at dette skipet i juli 1906 gikk i fart mellom Swatow og Bangkok med passasjerer, og sertifikatet gav "Proteus" tillatelse til å frakte 998 passasjerer på denne strekningen.²¹⁶ Om "Proteus" gikk i fart for Nippon Yusen Kaisha vites ikke, og nevnes heller ikke i den nevnte avisartikkelen, men det kan være tilfelle da dette selskapet hovedsakelig beskjeftiget skip på disse havnene. I følge visekonsulatet i Hongkong inngikk i 1907 ytterligere to norske skip avtale med det japanske selskapet for passasjerfart mellom disse havnene. Disse skipene er ikke navngitt.²¹⁷

Nippon Yusen Kaisha konkurrerte om linjefarten mellom Swatow og Bangkok med det tyske selskapet Norddeutscher Lloyd, som ut fra informasjonen kildematerialet kan gi, ikke beskjeftiget norske båter.²¹⁸ Avisen *The Straits Times* skrev i 1906 at Nippon Yusen Kaishas største bekymring var at det meste av denne farten var i hendene på nettopp dette tyske selskapet, og kommenterte dette med: "It is needless to say that the Japanese thoroughly realise those facts"²¹⁹. For å forsøke å presse det japanske selskapet ut av farten satte Norddeutscher Lloyd i gang ratekrig. De satte ned passasjerprisene betraktelig, fra \$14 per passasjer til 50 cent, og kuttet prisene for andre frakter med 95%. Det japanske selskapet ble etterhvert tvunget inn i forhandlinger med det tyske selskapet, noe som kan synes å ikke ha gitt gode resultater, da Nippon Yusen Kaisha trakk seg ut av passasjerfarten på Bangkok i 1908. Dette førte igjen til at antall norske skip i passasjerfarten på Kina gikk betydelig ned.²²⁰ Måten Norddeutscher Lloyd kvittet seg med konkurransen på ved å bruke etableringssperre ovenfor det japanske selskapet, kan karakteriseres som et uttrykk for monopolistisk

²¹⁴ *The Straits Times*, 31.mai 1906 side 8, "New Hongkong Line"

²¹⁵ Som også tilhørte rederiet Hans Kiær & co

²¹⁶ Marine surveyor's certificate of admeasurement and seaworthiness of emigration vessels for a voyage og under 30 days duration. Utstedt 25. Juli 1906. RA/S-2259/De/L1433

²¹⁷ Årsrapport for 1907 fra Vicekonsulatet i Hongkong RA/S-2259/L1002

²¹⁸ Konsulatberetning for 1907. Visekonsulen i Hongkong, 26. August 1908. RA/S-2259/L1002

²¹⁹ *The Straits Times*, 31. Mai 1906, side 8, "New Hongkong Line"

²²⁰ *The Straits Times*, 21. August, side 7 "Hongkong and Bangkok Competition"; *The Strait Times* 31. May 1906, side 8 "New Hongkong Line"; *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*. 22. October 1909, side 2. "Coolies. Trade between Swatow and the Straits".

markedsrett,²²¹ og ved at Nippon Yusen Kaisha trakk seg ut av passasjerfarten mellom Swatow og Bangkok totaldominerte nå Norddeutscher Lloyd denne farten.

Selv om mesteparten av de norske skipene på dette tidspunktet fraktet kinesiske arbeidsmigranter fra havnen Swatow, var også andre havner involvert og av disse var havnen Hoihow, tilhørende byen Kiungchow. Fra Hoihow gikk det to faste passasjerlinjer mellom Singapore og Bangkok, men hvem som driftet disse kommer ikke frem av kildematerialet.²²² Farten på Hoihow beskriver på dette tidspunktet svært ustabil, og kun ett norsk rederi var engasjert på denne havnen i årene 1907 og 1908. Rederiet Hans Kiær & co var engasjert i farten på denne havnen i 1907 med to skip, ”Pronto” og ”Progress” som ble leid inn for fire måneder av selskapet A.R. Marty med ukjent last.²²³ Året etter var det kun én norsk båt i fart på Hoihow, Wiel & Amundsens ”Drufar”, som i følge konsulrapporten fra Kiungchow fraktet utelukkende kinesiske arbeidere til og fra Bangkok.²²⁴ Det er sannsynlig at alle de tre skipene som er nevnt her ble leid inn på time charter-kontrakter. Årsaken til denne antagelsen er at ”Pronto” og ”Progress” ble leid inn for fire måneder for samme firma, og trampfartkontrakter ofte kun gjaldt en enkelt tur og hyppig bytte av selskaper. ”Drufar” fraktet utelukkende passasjerer, og det er derfor sannsynlig at skipet ble leid inn på time charter for en av de to faste passasjerlinjene som gikk mellom Hoihow, Singapore og Bangkok.

Årsaken til den lave norske deltagelsen på denne havnen ble tillagt mangel på arbeid i utlandet. I tillegg var det ifølge visekonsulen i Kiungchow vanlig at arbeidsmigranter fra denne delen av Kina²²⁵ fremdeles reiste til og fra sørlige havner i junker, og årsaken til manglende informasjon angående antall passasjerer som reiste fra denne provinsen kan være at siden junkene ikke ble utklart fra traktathavnene var det også vanskelig å registrere disse. Om årsaken til bruken av junker uttalte visekonsulen; ”økonomien utvilsomt tvinger dem til at velge en noget risikabel reise i en junk istedenfor en sikrere reise paa en dampbåt”²²⁶.

I 1909 tok kinesiske kjøpmenn opp konkurransen med Norddeutscher Lloyd. Avisen *The Straits times* hevdet at det for å møte monopolet etablert av Norddeutscher Lloyd ble fremmet

²²¹ Monopol kan oppnås ved enten naturlig monopol, juridisk beskyttelse i lovs form, nettverk, eksklusiv tilgang til ressurser, etableringssperre etc. Ved at en stor aktør som Norddeutscher Lloyd hadde mulighet til å presse Nippon Yusen Kaisha ut av markedet ved å selv sannsynligvis gå med tap, kan dette sees på som en uttrykk for monopolistisk markedsrett. Munthe 1991:227:239.

²²² Report on the trade of Kiungchow for the year 1907 by Vice konsul Albert Otto. RA/S-2259/L1002

²²³ Report on the trade of Kiungchow for the year 1907 by Vice konsul Albert Otto. RA/S-2259/L1002

²²⁴ Utdrag av aarsrapport fra vicekonsul Albert Otto, Kiungchow for 1908. RA/S-2259/De/L1163

²²⁵ Hainan provinsen

²²⁶ Report on the trade of Kiungchow for the year 1907 by Vice konsul Albert Otto. RA/S-2259/L1002

ulike interesser for at det var ønskelig at et kinesisk-siamesisk selskap i Bangkok kunne sette i gang dampskipslinjer mellom Kina og sørøst-asiatiske havner. I følge avisen skulle selskapets ruter gå mellom Swatow - Bangkok – Straits Settlements, mens visekonsulatet i Hongkong hevdet at rutene gikk mellom Bangkok-Swatow-Hoihow-Hongkong, noe som synes bedre å stemme med rapporter fra mellom annet Hoihow hvor selskapet i følge visekonsulen opererte i 1909.²²⁷ For at dette selskapet, Chino Siam Steam Navigation Company, skulle ha mulighet til å ta opp kampen med den tyske giganten, skulle alle arbeidsmigranter som reiste med dette selskapets skip bli garantert arbeid ved ankomst Bangkok, mens de som ankom via Norddeutscher Lloyds skip skulle boikottes. Om dette stemmer, ser vi dermed nok et eksempel på hvordan et selskap ved hjelp av etableringssperre forsøkte å ekskludere konkurransen fra det regionale markedet. Denne gang også ved hjelp av lokale aktører mellom annet i ankomsthavnene. Som agenter i Swatow for dette nye selskapet stilte britiske Jardine Matheson & co.²²⁸ Jardine etablerte dermed god oversikt og styrket konkurransen overfor det tyske selskapet som var Jardines største konkurrent på flere ruter.

Syv norske skip ble våren 1909 leid inn for Chino Siam Steam Navigation Company²²⁹, seks av disse gikk i ruten Swatow-Bangkok-Swatow, og ett norsk skip gikk i fart fra Hoihow. To av de syv skipene tilhørte det tidligere nevnte rederiet Hans Kiær & co; ”Prometheus” og ”Proteus”. Tre av skipene tilhørte rederiet Wiel & Amundsen; ”Childar”, ”Drufar” og ”Thordis”. De siste to skipene tilhørte rederiet Bruusgaard, Kiøsterud & co; ”Haldis” og ”Halvard”.²³⁰ Angående disse syv skipene skrev visekonsulen i Hoihow: [disse dampskipene] som blev anvendt, ikke saa meget til varetransport som til transport av kulier til og fra Bangkok.²³¹ Det samme selskapet leide inn fem av de samme skipene, i tillegg til ett nytt norsk skip, for ytterligere ett år. Årsaken til at ikke enda flere norske skip ble leid inn for denne farten tilskrev visekonsul Jörgen Eitzen i Hongkong at det ikke fantes tilstrekkelig norsk tonnasje, og at selskapet dermed også måtte leie inn to tyske skip for den samme fart.²³²

²²⁷ Rapport over skibsfarten i 1909 fra Vicekonsulen i Hongkong. 5. Mai 1910. RA/S-2259/De/L1246

²²⁸ *The Straits Times* 13. Oktober 1909 ”The coolie traffic”.

²²⁹ I konsulatrapporten kalt for ”The Siam steamship Company” men dette tolkes som feil, da det ikke finnes noe informasjon om selskapet ved dette navnet, et datterselskap av danske øst-asiatiske kompani, skal ha leid inn norske båter for frakt. Det finnes i stedet informasjon om at The Chino Steam Navigation Company befraktet norske båter på de gitte strekninger i årene som fulgte og det er da naturlig å tolke navnet som en skrivefeil.

²³⁰ Utdrag fra årsberetning for 1909 fra Vicekonsul Albert Otto, Kiungchow. RA/S-2259/De/L1246

²³¹ Utdrag fra årsberetning for 1909 fra Vicekonsul Albert Otto, Kiungchow. RA/S-2259/De/L1246; I 1909 ble 12 890 kinesiske arbeidsmigranter fraktet med norske skip over Swatow. RA/S-2259/Df/ L1623

²³² Rapport fra Vicekonsulatet i Hongkong over skibsfarten i 1909 og fremtidsutsigterne for denne. 5. Mai 1910. RA/S-2259/De/L1246; I 1910 ble til sammen 19 025 kinesiske arbeidsmigranter fraktet med norske skip over Swatow. The trade and shipping of Swatow during the year 1913. Oversikt over migrasjon med norske skip 1909-1913. RA/S-2259/Df/ L1623

I 1910 startet Chino Siam Steam Navigation Company ytterligere en ny linje for frakt mellom Bangkok og Singapore, og ”Haldis” som tilhørte Bruusgaard, Kiøsterud & co ble leid inn for denne linjen som første skip for dette selskapet. Linjefarten mellom Bangkok og Singapore var – som de fleste andre linjer – hovedsakelig operert av Norddeutscher Lloyd.²³³

3.6 Den siste keiser

Store begivenheter i Kina som hadde preget de foregående årene kulminerte i revolusjon i 1911.²³⁴ Revolusjonen førte til fall av et to tusen år gammelt imperium og opprettelsen av republikken Kina i 1912.²³⁵ Kina opplevde med dette et maktvakuum. Fra 1916-1928 skulle landet gjennomgå 20 ulike regjeringer og 9 ulike statsoverhoder, og bli delt mellom flere ulike militære ledere, noe som skulle fortsette helt til nasjonalistregjeringens fall i 1928. Denne perioden har derfor av historikere vært referert til som ”Age of the warlords”.²³⁶

Utbruddet av revolusjonen i oktober 1911 skapte en generell stagnasjon i det kinesiske forretningslivet, men dette gav ikke merkbart utslag for de norske skipene som fraktet kinesiske arbeidsmigranter. Visekonsulen i Hongkong hevder forklaringen på dette var en kombinasjon av et stigende behov for arbeidskraft på plantaser og gruver i de omliggende sørøst-asiatiske landene, samt at revolusjonen ikke brøt løs i de sørlige delene av Kina hvor de norske rederiene var engasjert, men i rikets sentrale deler.²³⁷ Det er likevel verdt å sette spørsmålstegn ved den siste delen av forklaringen. Det virker vanskelig å forestille seg at en slik hendelse som revolusjonen kun skulle påvirke et geografisk begrenset område, og at de sørlige delene av Kina ikke på noen måte ble affisert. Det er samtidig fristende å snu på visekonsulens uttalelse. Dersom revolusjonen faktisk hadde en innvirkning på de sørlige regionene, ville ikke dette kunne resultere i en stimulering av nettopp denne type skipsfart, da uroligheter kunne tvinge mange til å måtte reise ut av landet for å arbeide? Strømmen av kinesiske arbeidsmigranter både til og fra Swatow og Hongkong var, uansett årsak, sterkt tiltagende, og 1911 ble rapporter fra visekonsulatet i Hongkong som et rekordår for frakt av

²³³ *The Straits Times*, 11. November 1910, Side 6

²³⁴ Det finnes ingen informasjon angående året 1910

²³⁵ Fenby 2008:126

²³⁶ Fenby 2008:139; Dette er en forenklet fremstilling av perioden 1911-1928

²³⁷ Aarsberetning for 1911 fra vicekonsulatet i Hongkong. RA/S-2259/De/L1424; Dette året ble 28 446 kinesiske arbeidsmigranter fraktet med norske skip over Swatow. RA/S-2259/Df/ L1623

kinesiske arbeidsmigranter til og fra Hongkong, da 135 000 kinesiske arbeidsmigranter reiste over Hongkong dette året.²³⁸

3.7 Unngikk norske skip Hongkong?

Også for 1912 meldte konsulatene om et godt forretningsår for den generelle skipsfarten i Hongkong og Sør-Kina. Visekonsulen i Hongkong hevdet at dette først og fremst skyldtes oppsving og gode konjunkturer på verdensmarkedet. Kina hadde det siste året i hovedsak vært overlatt til seg selv, uten støtte eller hjelp fra regjeringens side, og resultatene hadde i følge visekonsulen ikke vært det samme uten de overnevnte faktorer.²³⁹ 1912 ble i følge konsulen en god oppfølger til rekordåret 1911, og han rapporterer om at 300 000 kinesiske arbeidsmigranter reiste over Hongkong dette året, og av disse ble ca. 75% fraktet på britiske skip og ca. 25% på andre nasjoners skip.²⁴⁰ Igjen kan det stilles spørsmål ved om nettopp slike tilstander som nevnt over stimulerte migrasjonen eller ikke, da høy migrasjon synes å sammenfalle med de stadig mer ekspanderende urolighetene.

Storbritannia hadde den klart største andelen i frakt av kinesiske arbeidsmigranter til og fra Hongkong. Dette var naturlig da Hongkong på dette på dette tidspunktet var en britisk koloni, samt at Storbritannia hadde en stor del av tonnasjen på Kina og Asia generelt.

Storbritannia var den klart største nasjonen. Den norske tonnasjeandelen i frakt av arbeidsmigranter til og fra Hongkong var i motsetning forholdsvis liten. Norsk tonnasje relatert til frakt av kinesiske arbeidsmigranter ikke var helt utelukket på Hongkong, men det var tydelig at det var andre havner som var mer betydningsfulle for de norske skipene. Hvorfor var det slik?

Selv om norske skip hadde en svært liten tonnasjeandel i farten på Hongkong i forhold til land som Storbritannia, var det likevel klart at de ikke var helt fraværende i denne havnen, noe som ble bekreftet av at også norske båter jevnlig gjennomgikk nødvendige undersøkelser for å oppnå "Hongkong passenger licence". Som diskutert i oppgavens andre kapittel var reglementet for frakt av passasjerer over denne havnen strengere enn andre kinesiske havner ved at skip som ankom eller avgikk fra denne havnen måtte være i besittelse av dette

²³⁸ Aarsberetning for 1911 fra Vicekonsulatet i Hongkong. S.8: "Cooliefarten". Arkivboks: RA/S-2259/De/L1424

²³⁹ Aarsrapport for 1912 fra Vicekonsulatet i Hongkong. Oversendt Utenriksdepartementet 30. August 1913. RA/S-2259/Df/L1524

²⁴⁰ Aarsrappr for 1912 fra Vicekonsulatet i Hongkong. RA/S-2259/Df/L1524

sertifikatet. Forfatterne Gisnås, Dannevig og Eide & Svarerud hevder alle at samtlige norske skip deltagende i frakt av kinesiske arbeidsmigranter var i besittelse av ”Hongkong passenger licence”. Dersom norske skip var i besittelse av dette sertifikatet, hvorfor var tonnasjeandelen for norske skip til og fra Hongkong så lav? Kunne den lave deltagelsen forklares ene og alene ut fra den britiske dominansen?

I konsulatrapporten samme år skriver generalkonsul Jörgen Eitzen angående reglementet for Hongkong:

Besigtelsen er, saavidt skjønnes, ganske indgaaende, og kræver rikelig utstyr av redningsredskaper om bord. Det antal coolies, et fartøi tillates at føre i henhold til et Hongkong Licence” er forholdsvis innskærket og er betydelig under, hvad et fartøi f.ex. tillates at føre fra Swatow.²⁴¹

Kan generalkonsulens uttalelse tolkes som at norske skip unngikk Hongkong grunnet det strenge regelverket? Avisen *The Strait Times* beskrev norske skips deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter på denne måten:

There seems to be no limit whatever to the number of coolies they²⁴² take on board between Bangkok and Swatow and Bangkok and Hoihow and one so often finds little boats of from 500 to 1000 tons with from 1500 – 2000 coolies aboard. On board one of these ships the other day, with about 1300 coolies on board, the skipper was asked what would happen in case of accident? He said ”it would certainly be a case of every man for himself,” and pointed out that the boats and life-rafts would not hold one- third of those on board.[...] Most of these boats after leaving Hongkong go to Swatow to pick up their coolies and pass Hongkong on their way back to Bangkok.²⁴³ They carry no doctors or anything of that sort and the whole thing is really scandalous.[...] Things were bad enough on the German coolie- carrying boats, but they are infinitely worse on the Norwegian vessels, which in many cases are not fit for carrying.²⁴⁴

Ifølge avisen valgte norske skip bevisst å frakte passasjerer til og fra andre havner fremfor Hongkong, og dermed unngå det strenge regelverket i den britiske kolonien.²⁴⁵ Om dette stemmer, kan norske rederier ha valgt å frakte passasjerer fra havner som Swatow der regelverket var betydelig mindre strengt og tillot skipene å frakte betydelig flere passasjerer enn til og fra Hongkong? Med et stort sett fraværende norsk lovverk gjeldende passasjerskip på Asiaville det vært oppsiktsvekkende om norske skip i praksis heller ikke var underlagt

²⁴¹ Trykt konsulatberetning fra 1911, side 214 ”Coolie”farten i Østasien, dens lønsomhet og betingelserne for deltagelse deri”.

²⁴² Norske skip

²⁴³ *The Straits Times* 28. Januar 1915

²⁴⁴ *The Straits Times* 28. Januar 1915 ”Movements in the shipping world. The chinese in Bangkok”.

²⁴⁵ Fraktrapport for aaret 1938. Royal norwegian consulate, Hongkong. RA/S-2259/Dj/L2967
At skipene ”pass” Hongkong blir her tolket som at skipene seilte forbi uten å stoppe.

regelverket i Hongkong. En må likevel også ha i bakhodet avisens opphav. *The Straits Times* var en britisk avis. Kan avisens fremstilling av de norske rederiene være et forsøk på å svartmale og henge ut sine konkurrenter?

Temaet avisen tar opp er et tema som har vært hovedfokus i litteratur skrevet om norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter, nemlig forhold om bord.

Selv om dette ikke er hovedfokus i denne oppgaven, er det likevel naturlig å la dette bli en integrert del av diskusjonen da det særlig kan bidra til en bredere forståelse av mellom annet lovverket og lovverkets funksjon. Forfatterne Dannevig, Seeberg og Filseth og Gisnås²⁴⁶ hevder alle at forholdene om bord på skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter var det de beskriver som ”kritikkverdige”. Eide & Svarverud beskriver forholdene som ”svært primitive”²⁴⁷, Gisnås og Dannevig som ”en massetransport av kjøtt og blod”²⁴⁸, og Seeberg & Filseth beskriver farten som ”Den rene slavehandel”²⁴⁹. Likevel hevder de samme forfatterne at forholdene om bord på de norske skipene var vesentlig bedre enn på andre nasjoners skip, da norske skip i denne farten var i besittelse av ”Hongkong Passenger License”. Forfatternes beskrivelser av bedre forhold på de norske skipene strider tydelig i mot hva som ble skrevet i den engelskspråklige artikkelen i *The Straits Times*.

Som vi så i kapittel to satte norsk lovgivning svært få krav til skip i passasjertrafikk på Asia, og det fremgår ikke av det samlede kildematerialet at forholdene på norske skip var bedre enn andre nasjoners skip i denne farten. Da det i denne studien ikke har blitt gjort undersøkelser angående andre nasjoners skip, er det likevel vanskelig å svare på om den ene var verre enn den andre. Likevel er siste del av sitatet viktig: ”which in many cases are not fit for carrying”. Var de norske skipene brukt i denne farten i realiteten bygget og egnet for passasjerfart? Som sett gjentatte ganger i dette kapittelet, fraktet de norske skipene både passasjerer og varer. I følge Marcus Bull var skipene spesialtilpasset kinesisk farvann, og passasjerbekvemmelighetene var få. Som vi skal se i den påfølgende analysen skulle graden av spesialisering bli et tema også utover 1920-tallet.

²⁴⁶ For mer utfyllende informasjon om forfatterne og litteratur se 1.2

²⁴⁷ Eide og Svarverud 1999:20

²⁴⁸ Gisnås 1996:129

²⁴⁹ Seeberg & Filseth 2000:91; Utrykket ”den rene slavehandel” har Seeberg & Filseth hentet fra Hans T. Meinich beretninger om kinafarten.

Om norske skip unngikk nettopp denne havnen grunnet det strenge regelverket, er vanskelig å bekrefte ut fra kildematerialet, men det som kan bekreftes er at norske skip hadde en vesentlig større andel i farten på Swatow og Hoihow enn Hongkong. I hvor stor grad norske rederier selv valgte en slik praksis kan kanskje best forklares ut i fra fartens organisasjon. Samtlige norske rederier som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter leide, som nevnt, ut sine skip for frakt, hovedsakelig på time charter-kontrakter for større selskaper. Det er liten sannsynlighet for at de norske rederiene, som små aktører, selv kunne velge hvilken type frakt de skulle medbringe eller fra hvilke havner. Med stor sannsynlighet godtok de kontraktene som ble tilbudt. Dette understøttes også av visekonsulen i Hongkong som mente det var vanskelig å få fotfeste i Hongkong-farten da denne var dominert av sterke britiske aktører. Han mente at det var enklere for de norske skipene å få arbeid i farten fra Swatow og Hoihow til Bangkok og Singapore, der linjene for frakt av kinesiske arbeidsmigranter hovedsakelig var styrt av kinesiske og siamesiske selskaper og hvor norske redere allerede var engasjert.²⁵⁰ Dersom norske rederier skulle være så heldige at de hadde flere alternativer, var det sannsynlig at de inngikk kontrakter med de selskapene som kunne tilby de kontraktene som kunne gi det beste økonomiske utbyttet. I begge tilfeller kan vi si at det økonomiske aspektet stod sterkest, og at passasjerenes velferd i mindre grad ble vurdert. Om dette var bevisste valg er vanskelig å svare på. Dersom det stemmer at de fleste norske skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter likevel var i besittelse av passasjersertifikatet for Hongkong, viser en slik fremstilling at dette likevel ikke var ensbetydende med at de gikk over Hongkong og derfor måtte forholde seg til restriksjonene sertifikatet påla. De overnevnte forfatterens vektlegging av "Hongkong passenger licence" mister derfor sin mening.

3.8 Nedgangstid

3.8.1 Fraktforholdene endres

Mot slutten av 1913 feilet risavlingene i mange distrikter, og det fantes derfor ikke arbeid på rismarkene. Dette førte igjen til at det ble færre arbeidsmigranter å frakte for de norske skipene, og særlig påvirket dette farten på Swatow.²⁵¹ De feilede risavlingene viste fraktens særlige sårbarhet overfor faktorer som for både store og små selskaper var umulige å kontrollere, og allerede før krigens utbrudd opplevde dermed de norske rederiene som deltok i denne type passasjerfart en vanskelig tid i Kina.

²⁵⁰ Aarsrapport for 1912 fra Vicekonsulatet i Hongkong. RA/S-2259/Df/L1524

²⁵¹ The trade and shipping of Swatow during the year 1913. 24. Mars 1914. RA/S-2259/Df/L1623

1914 og første verdenskrig bryter ut. Mens den russisk- japanske krig hadde stimulert den norske skipsfarten på Kina hadde første verdenskrig motsatt virkning. Krigen utløste en umiddelbar handelsdepresjon i verdenshandelen som følge av utrygghet og usikkerhet rundt krigens virkninger og omfang. For markedet på Asia var denne depresjonen kortvarig, og handelen stabiliserte seg raskt. All tysk og østerriksk tonnasje ble imidlertid tatt ut av virksomhet, samtidig som krigen også førte til at mye av den britiske, franske og japanske tonnasje også ble lagt beslag på. Ved at tyske passasjerskip ble så godt som utelukket på Kina etter utbruddet av krigen, ble Norddeutscher Lloyd tatt ut av farten mellom Hongkong, Hoihow, Swatow og Bangkok noe som i teorien skulle kunne stimulere den norske tonnasjen.²⁵² De fleste norske skipene gikk imidlertid på time charter-avtaler som var inngått for et lengre tidsrom, og disse kontraktene var inngått før den siste oppgangen i markedet slik at de norske skipene ikke fikk dra nytte av denne.²⁵³ Krigen påvirket også andre faktorer. Mange norske skip ble i løpet av krigen dirigert til Europa, hvor mesteparten ble rekvirert av den britiske regjeringen.²⁵⁴ Dette førte igjen til svært lav norsk deltagelse i skipsfarten på Kina generelt under hele krigen.²⁵⁵

Det var likevel også lokale årsaker til at forholdene ble vanskeligere for norske skip i passasjerfart på Kina i denne perioden. Generalkonsulen i Shanghai, Jörgen Eitzen, og visekonsulen i Swatow skriver om året 1914 at migrantfarten mellom Hongkong og Swatow til sørlige havner som Siam, Straits Settlements, og nederlandske indiske øyer og Indokina opplevde svært gode handelsforhold frem til utbruddet av krigen.²⁵⁶ Fra august 1914 stoppet imidlertid alle disse landene, med unntak av Siam, all immigrasjon fra Kina grunnet en kollaps i arbeidsmarkedet.²⁵⁷ Det hadde da kanskje vært nærliggende å tro at flere arbeidere, også fra andre deler av Kina der det kanskje var mer vanlig å migrere til andre havner, valgte å reise via Swatow til Siam. Dette hadde igjen kunnet vært betydningsfullt for de mange norske skipene som gikk i rutefart mellom disse havnene. I følge visekonsulen i Swatow var

²⁵² Indberetning fra Generalkonsulatet i Shanghai. Det kinesiske fraktmarkedet. 10. August 1915.s.1. RA/S-2259/Df/1679

²⁵³ Joachim Grieg & co. Time Charters 1912-1929. Arkivmateriale fra Bergen sjøfartsmuseum.

²⁵⁴ ”Norsk skibsfart i Østasia 1922 til 1934” skrevet av visekonsulen i Hongkong 1935. RA/S-2259/Dj/L2968

²⁵⁵ Norske skip ved krigen start i 1914 hadde 692 inn- og utklareringer ved kinesiske havner, i 1915 726 inn- og utklareringer, i 1916 472 inn- og utklareringer, i 1917 370 inn- og utklareringer og i 1918 kun 191 inn- og utklareringer. Tallmateriale hentet fra Skibsfarten paa China 1925 forfattet av generalkonsulatet og videresendt utenriksdepartementet 27.november 1926. RA/S-2259/Dj/L2966

²⁵⁶ Indberetning fra generalkonsulatet i Shanghai 1915; The Trade and shipping of Swatow during the year 1914. Generalkonsul Jörgen Eitzen, Shanghai. RA/S-2259/Df/L1679

²⁵⁷ The Trade and shipping of Swatow during the year 1914. Generalkonsul Jörgen Eitzen, Shanghai. RA/S-2259/Df/L1679

dette imidlertid utelukket. De kinesiske arbeidsmigrantene som arbeidet i Siam kom fra visse distrikter i Kina, og for andre var det derfor svært vanskelig å få arbeid her.²⁵⁸ I tillegg til å stoppe importen av arbeidsmigranter fra Kina, ble også mange sendt tilbake på grunn av mangelen på arbeid, men det er heller tvilsomt at norske skip fikk nyte godt av denne returnigrasjonen da svært få norske skip opererte i dette området i denne perioden. En annen årsak av til de vanskelige tidene for norske skip, var også at dominansen i rutene på Bangkok hadde fått en ny arvtager.

Tomrommet etter det tyske selskapet ble raskt overtatt av britiske skip²⁵⁹, og inn i Bangkokfarten kom dermed det britiske selskapet Butterfield & Swire som hadde vært Norddeutscher Lloyds agent og tok over for de tyske skipene i ruten Hongkong-Hoihow-Swatow-Bangkok. Butterfield & Swire tok dermed opp konkurransen med Chino Siam Steam Navigation Company som trafikkerte samme rute med innleide norske skip.²⁶⁰ Chino Steam Navigation Company merket godt Butterfield & Swires tilstedeværelse, og i følge avisen *The Strait Times* var det engelske rederiet årsaken til at selskapet innen 1915 hadde mistet 2/3 av sin kapital til tross for at selskapet hadde en betydelig andel i emigrantfarten på Kina.²⁶¹ Da flere norske skip gikk i time charter for det kinesisk-siamesiske selskapet er det sannsynlig at også disse merket den nye konkurransen.

3.9 Flere norske rederier etablerer seg i farten

I 1917 kjøpte rederiet H.M. Wrangell & co fra Haugesund opp dampskipsselskapet *Produce*, drevet av tidligere omtalte Hans Kiær & co fra Drammen.²⁶² Årsaken til Wrangells ekspansjonen i Asia tillegger Tor Inge Vormedal at rederiets skip ”Kong Haakon” forliste i 1917 og at dette forliset gav grunnlag for en stor forsikringsutbetaling. Forsikringspengene ble blant annet brukt til å overta Kiærs skipsaksjeselskap.²⁶³ *Produce* bestod på dette tidspunktet av fire eldre dampskip og to nybyggingskontrakter som skulle være klar til overlevering fra verftet i Hongkong i årsskiftet 1917/1918. Skipene overtatt av H.M.

²⁵⁸ The Trade and shipping of Swatow during the year 1914. Generalkonsul Jørgen Eitzen, Shanghai. RA/S-2259/Df/L1679

²⁵⁹ I tillegg til Butterfield & Swire kom også det britiske rederiet Alfred Hold & co i samarbeid med Straits Steamship Company inn i ruten Bangkok- Singapore.

²⁶⁰ I følge Soi Wanglee opphørte det kinesisk-siamesiske eierskapet av *The Chino Siam Steam Navigation* i 1912 og styresmaktene i Guangdong tok på dette tidspunktet over 70% av selskapet. Denne informasjonen kan likevel ikke verifiseres i annen litteratur eller kilder. (Url)

²⁶¹ The straits times 23. November 1915

²⁶² Se 3.2 for Hans Kiær & co

²⁶³ Vormedal 2003:107

Wrangell var derfor:” “Produce”, “Proteus”,” Prometheus” og “Providence” som ble kjøpt opp av Hans Kiær, mens “Prosper”²⁶⁴ og “Prominent” var nyinnkjøpt.²⁶⁵

I boken *Skipsfartsbyen. Haugesunds skipsfartshistorie 1850-2000*²⁶⁶ skriver Hammerborg at Produce-skipene i lange perioder fungerte som ”primitive passasjerskip” hvor de fraktet kinesiske arbeidsmigranter i tillegg til annen last, ofte ris. Skipene var utstyrt med ”Hongkong Passenger Licence” som satte maksimumsantall for passasjerer med hensyn til skipenes størrelse, og Produce-skipene fikk ifølge dette lov til å medbringe 600 passasjerer til og fra Hongkong.²⁶⁷ I følge Hammerborg ble passasjerene fraktet i det som egentlig var skipenes lasterom, noe som understøtter analysens tidligere antagelse om at skipene i hovedsak ikke var bygget og innredet for passasjerfart.²⁶⁸ Han skriver også at mesteparten av passasjertrafikken foregikk til og fra Hongkong, men dersom rederiet fikk kontrakter med mulighet til å medbringe passasjerer fra kinesiske, vietnamesiske eller andre havner utenfor den britiske jurisdiksjonen, kunne passasjerantallet bli mangedoblet. En av Wrangells kapteiner kunne fortelle om en tur hvor et av rederiets skip hadde 2000 passasjerer om bord.²⁶⁹ Kapteinens beretninger angående antall passasjerer dateres til midten av 1950-tallet, altså en senere periode enn denne analysen tar utgangspunkt i. Likevel er den relevant for denne analysen da mange av skipene tilhørende *Produce* på 1950-tallet var samme skip som gikk i passasjerfart i perioden 1917-1930. Da skipene var de samme, er det grunnlag for å tro at praksisen ved å ta ombord et større antall passasjerer fra andre havner enn Hongkong faktisk fant sted også i perioden 1917-1930?

3.10 Utviklingen etter første verdenskrig

Den umiddelbare tiden etter første verdenskrig kan karakteriseres av en etterkrigsboom i verdensmarkedet, hvor den internasjonale varehandelen blomstret, prisene steg og behovet for skip var høyt. I 1920 ble oppgangen imidlertid avløst av et prissammenbrudd. Inflasjon ble avløst av deflasjon og markedet brøt etter hvert sammen. Resultatet ble en kraftig reduksjon

²⁶⁴ For bilde se vedlegg 8

²⁶⁵ Hammerborg 2003:207

²⁶⁶ Morten Hammerborg er historiker og forsker ansatt ved Universitetet i Bergen. Gjennom arbeidet med boken fikk Hammerborg mulighet til å intervjuer Sverre Odland, sønnen til Jacob Odland som var en av de tidligere disponentene for H.M. Wrangell & co. Sverre Odland arbeidet selv i Asia i mange år, og overtok som disponent for Produce etter sin fars død i 1967. Bokens avsnitt angående skip som deltok i passasjertrafikk i Asia er hovedsakelig bygget på Odlands beretninger.

²⁶⁷ 600 passasjerer

²⁶⁸ Hammerborg 2003:207

²⁶⁹ Hammerborg 2003:207

av den internasjonale varehandelen og drastisk nedgang i behovet for tonnasje.²⁷⁰ Skipsfarten på Kina, målt i tonnasje, hadde imidlertid vært stabil gjennom hele krigen, og stabiliteten vedvarte også i årene etter krigen.²⁷¹ Denne stabiliteten kan også være forklaring på hvorfor Wrangell etablerte seg i Kina i denne perioden, selv om det spesielt for de norske skipene hadde vært en vanskelig tid.

De norske rederiene som gikk i fart til og fra Kina opplevde imidlertid vanskelige forhold også etter krigen. Disse skulle i mindre grad merke etterkrigsboomen som hadde stimulert handelen. Årsakene til dette tilskrives, i en oversikt over fraktmarkedet for perioden 1922-1934 utgitt av visekonsulatet i Hongkong, at mange norske skip ble dirigert til Europa under krigen, mesteparten rekvisisjonert av den engelske regjeringen. Da den norske handelsflåten led store tap under verdenskrigen, var det ikke før i 1921-1922 at norske skip i noen utstrekning begynte å vende tilbake til Øst-Asia.²⁷² Chino Siam Steam Navigation Company som over en lang periode hadde hatt flere norske båter tidsbefraktet i ruten Bangkok-Swatow-Hongkong-Bangkok var nå opphørt, og passasjerfarten på Swatow ble besørget nesten utelukkende av britiske skip. Norske skip var likevel ikke helt utelukket fra farten på Bangkok, men deltok i betydelig mindre grad enn før.²⁷³

Det er likevel vanskelig å forklare denne nedgangen i norsk tonnasje for skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter kun ut fra at mange norske skip fremdeles ikke hadde vendt tilbake til Kinakysten, også andre lokale faktorer spilte inn. Rishøsten i Siam ble i 1919 ødelagt på grunn av tørke, og for å sikre landet tilstrekkelig med ris ble eksport av denne forbudt fra juli 1919 til februar 1921.²⁷⁴ Som vi har sett i dette kapittelet fraktet flere av de norske skipene også ris, og et slikt eksportforbud kan ha vært en medvirkende årsak til at den norske deltagelsen i farten på Bangkok var lav. Samtidig foretrakk Bangkoks ris mølleiere og risavskipere i disse årene å leie inn skip på trampfart, for kun én tur, fremfor time charters, som ofte var leie av skip for en lengre periode, på grunn av det usikre markedet. Om den dårlige rishøsten påvirket emigrasjonsstrømmen til Bangkok vites ikke, men emigrasjonen fra Swatow med norske skip var svært lav. Kun 1036 passasjerer ble fraktet med ett norsk skip

²⁷⁰ Thowsen 1983:261

²⁷¹ Det pågående prosjektet Merchants and missionaries ledet av Camilla Brautaset har ved bruk av rådata bygget en database for norske skips anløp på kinesiske havner. Rådataene for dette prosjektet er hentet fra Lliang-lin Hsiao; China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949 (Harvard East Asian Monographs). Tonasjeutviklingen som beskrives her bygger på tallmateriale fra denne databasen, og er videreformidlet av Camilla Brautaset.

²⁷² "Norsk skibsfart i Østasia 1922 til 1934" skrevet av visekonsulen i Hongkong 1935. RA/S-2259/Dj/L2968

²⁷³ Årsberetning for Siam 1919. Mars 1920. Skipsfarten. RA/S-2259/Di/L2624

²⁷⁴ Ibid.

fra Swatow til Bangkok i 1920.²⁷⁵ Om årsaken til det lave antall passasjerer var mangel på arbeid for migrantene i Siam, eller den økende konkurransen fra britiske skip, er vanskelig å avgjøre ut fra kildene, men sannsynligvis var det en kombinasjon av de to.

3.11 Konklusjon

Kapittelets hovedoppgave har vært å drøfte norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter fra Kina til omliggende sørøst-asiatiske land i perioden 1895-1922. Norske rederier etablerte seg i denne perioden i Kina grunnet høykonjunkturer og et optimistisk kinesisk marked. Konkurransen var skarp, men norske rederier klarte å kreve sin plass, med dampskip spesialbygde for kinesisk farvann og muligheter for å frakte passasjerer. Passasjerene var kinesiske arbeidsmigranter, dekkspassasjerer, som reiste ut av Kina for å arbeide på plantasjoner, gruver og rismarker i Sørøst-Asia. Norske rederier etablerte seg derfor hovedsakelig i den regionale farten mellom Kina og omliggende sørøst-asiatiske land.

Hvilke markedssegmenter de norske rederiene etablerte seg i, kan også sies å ha vært avgjørende for hvor de etablerte seg. For norske skip som fraktet passasjerer var det mer lukrativt å gå i fart til og fra havner som Swatow og Hoihow enn Hongkong, da regelverket for Hongkong resulterte i at skipene kunne frakte færre passasjerer per tur over denne havnen. Norske skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter var likevel ikke helt fraværende på denne havnen, men hadde en betydelig større andel i for eksempel farten på Swatow. Rederiene var også til en viss grad engasjert i passasjerfart over havnen Hoihow, men de norske anløpene ved denne havnen synes mer tilfeldig enn at det er grunnlag for å snakke om en etablering. Hovedsakelig fraktet de norske skipene de kinesiske arbeidsmigrantene videre til Bangkok og Singapore, også omtalt som Straits Settlements. Det er likevel vanskelig å konkludere med at de norske skipenes hovedoppgave var å frakte passasjerer. Skipene fraktet også annen last, og det har i analysen mellom annet blitt vist til kilder og litteratur som forteller at passasjerene ble fraktet i det som i utgangspunktet var skipets lasterom.

I kildematerialet er det identifisert fire norske rederier som etablerte seg i denne farten i perioden 1895-1922: Bruusgaard Kiøsterud & co, Hans Kiær & co, Wiel Amundsen & co og Wrangell & co. Skipene ble i all hovedsak leid inn på time charter-kontrakter, og det har kun blitt funnet ett eksempel på at norske skip gikk i trampfart i denne perioden. ”Haldis” sin tur

²⁷⁵ The trade and shipping of Swatow in 1920. RA/S-2259/Di/L2624; 1599 passasjerer fra Swatow til Saigon og 1963 passasjerer fra Swatow til Singapore.

til Amoy synes likevel rimelig å tro var en tur kun avtalt ved en såkalt engangskontrakt, da det ikke finnes tegn til at norske skip skal ha etablert seg noe videre i denne havnen for frakt av passasjerer. I dette kapitlet ble det stilt spørsmål ved om det på et tidspunkt kunne snakkes om en overgang fra korte til lengre time charter-kontrakter. Dette skillet synes å komme i 1906. Frem til 1906 ble de norske skipene hovedsakelig leid inn på korte kontrakter, mellom 3-8 måneder, og det er sannsynligvis at de ble leid inn for linjeselskaper med regulære ruter. Fra 1906 ble flere norske skip leid inn på time charter-kontrakter for faste linjeselskaper og de norske rederiene ble for en lengre periode tilknyttet et bestemt selskap.

Det som særlig karakteriserte denne markedsstrukturen var høy grad av konkurranse. I internasjonal målestokk var de norske rederiene små, og skulle særlig få merke at Norddeutscher Lloyd og Butterfield & Swire, som noen av verdens største selskaper, konkurrerte om de samme rutene som de norske skipene ble leid inn for. Et selskap som Norddeutscher Lloyd kunne ved hjelp av å kontrollere både pris og volum presse relativt store selskaper som Nippon Yusen Kaisha ut av farten. Noe som igjen påvirket de norske rederiene som i lengre tid hadde blitt leid inn for frakt for det japanske selskapet. Dette vitnet om en slags utilnærmedelighet til de store rederiene og konglomeratene som i tillegg til å dominerte svært mange ruter i Sørøst-Asia, også dominerte den intrakontinentale handelen. Tilfellet med Chino Siam Steam Navigation company fra *The Strait Times* viste likevel, dersom artikkelen i *The Straits Times* oppgir de faktiske forhold, at også Norddeutscher Lloyd kunne holdes i sjakk bare samarbeidet mellom flere aktører var godt nok. Da det ikke finnes annet kildemateriale som kan verifisere avisens beretning, og ved at Norddeutscher Lloyd ble tatt ut av farten få år senere og derfor gir et manglende sammenligningsgrunnlag, må det likevel tas et visst forbehold for sakens samsvar med virkeligheten.

Kapittel 4

Fra diversifisert til spesialisert fart?

4.1 Innledning

Oppgavens tredje kapittel hadde som formål å drøfte norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter fra Kina til omliggende sørøst-asiatiske land i perioden 1895-1922. Fra etableringen rundt århundreskiftet økte den norske deltagelsen jevnt frem mot første verdenskrig, men i årene 1914-1922 opplevde de norske skipene en tilbakegang i farten. Farten var i denne perioden dominert av britiske selskaper, og særlig tapte de norske selskapene terreng for Butterfield & Swire som overtok dominansen på rutene til og fra Bangkok. I dette kapittelet videreføres analysen fra forrige kapittel og kapittelets hovedoppgave er å drøfte *norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter fra Kina til omliggende sørøst-asiatiske land i perioden 1922-1930*. Kapittelet er bygget opp kronologisk, og skal søke å svare på: Hvilke norske rederier deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter i denne perioden, og hvilke havner etablerte de virksomhet i? Hva karakteriserte dette markedet, og hvordan var handelen organisert? Som sett i forrige kapittel er forståelsen av politiske, økonomiske og sosiale faktorer avgjørende premisser for å skape et helhetlig bilde av farten, og dermed også forstå de norske rederienes deltagelse og utvikling i denne. Disse faktorene vil derfor også bli vurdert i dette kapittelet. Kapittelet er bygget opp på samme måte som forrige analysekapittel, men med en kronologisk videreføring.

4.2 Vendepunkt

Som vi så på slutten av forrige kapittel var årene etter første verdenskrig preget av internasjonal økonomisk nedgangstid. Skipsfarten led under redusert vekst i den internasjonale handelen, og etterspørselen etter tonnasje var generelt lav.²⁷⁶ Likevel skilte enkelte markedssegmenter seg ut – den samlede skipsfarten på Kina, målt i tonnasje, hadde vært stabil gjennom hele krigen, og var i stor vekst utover 1920-årene.²⁷⁷ Denne stabiliteten

²⁷⁶ Brautaset og Tenold 2008:568

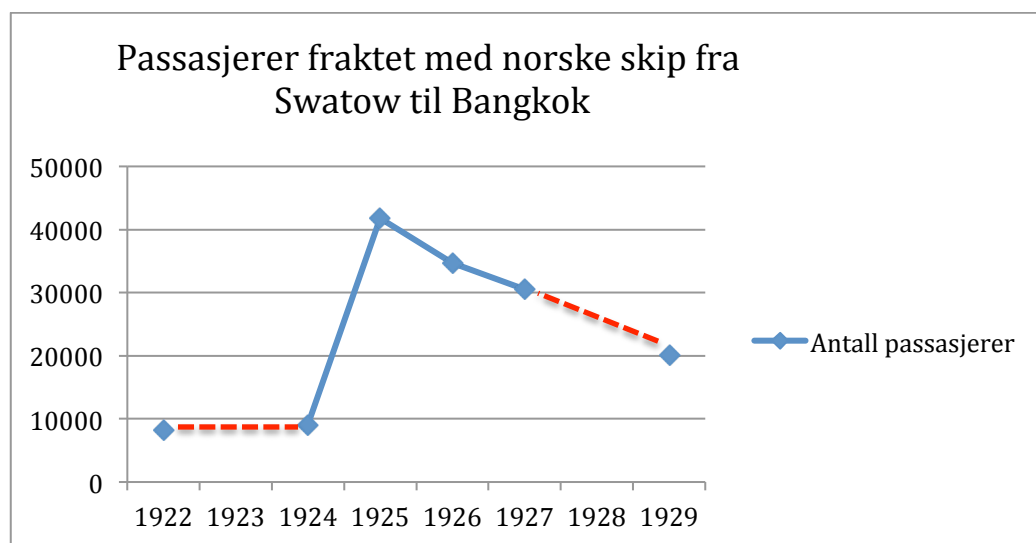
²⁷⁷ Det pågående prosjektet Merchants and missionaries ledet av Camilla Brautaset har ved bruk av rådata bygget en database for norske skips anløp på kinesiske havner. Rådataene for dette prosjektet er hentet fra Lliang-lin Hsiao; China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949 (Harvard East Asian Monographs). Tonnasjeutviklingen som beskrives her bygger på tallmateriale fra denne databasen, og er videreformidlet av Camilla Brautaset; Thowsen 1983:432

gjaldt likevel ikke for alle. For norsk skipsfart i Kina var årene rett etter første verdenskrig svært vanskelige. Mange norske skip ble rekvirert til Europa under krigen, og ble ikke tilbakeført til Øst-Asia før i 1921/1922. I 1922 skulle de norske skipene i fart på Kina imidlertid oppleve en eksplosiv vekst i tonnasje, der anløpet av norske skip, igjen målt i tonnasje, lå over 1914- nivå.²⁷⁸ Dette kapittelets analyse starter derfor her.

4.3 Antall passasjerer fraktet til og fra Swatow

I dette avsnittet vil det bli presentert tre ulike figurer basert på kvantitativt materiale. Figur 1 presenterer antall passasjerer som ble fraktet med norske skip fra Swatow til Bangkok for perioden 1922-1929. Den er basert på tallmateriale presentert i ulike konsulatberetninger, som i hovedsak ikke oppgir hvordan tallmaterialet er innhentet. De to siste figurene presenterer den totale ut- og innvandringen til Swatow for perioden 1922-1929. Disse er basert på tallmateriale innhentet fra det kinesiske tollvesenet i de respektive havner.²⁷⁹

Figur 1 Passasjerer fraktet med norske skip fra Swatow til Bangkok



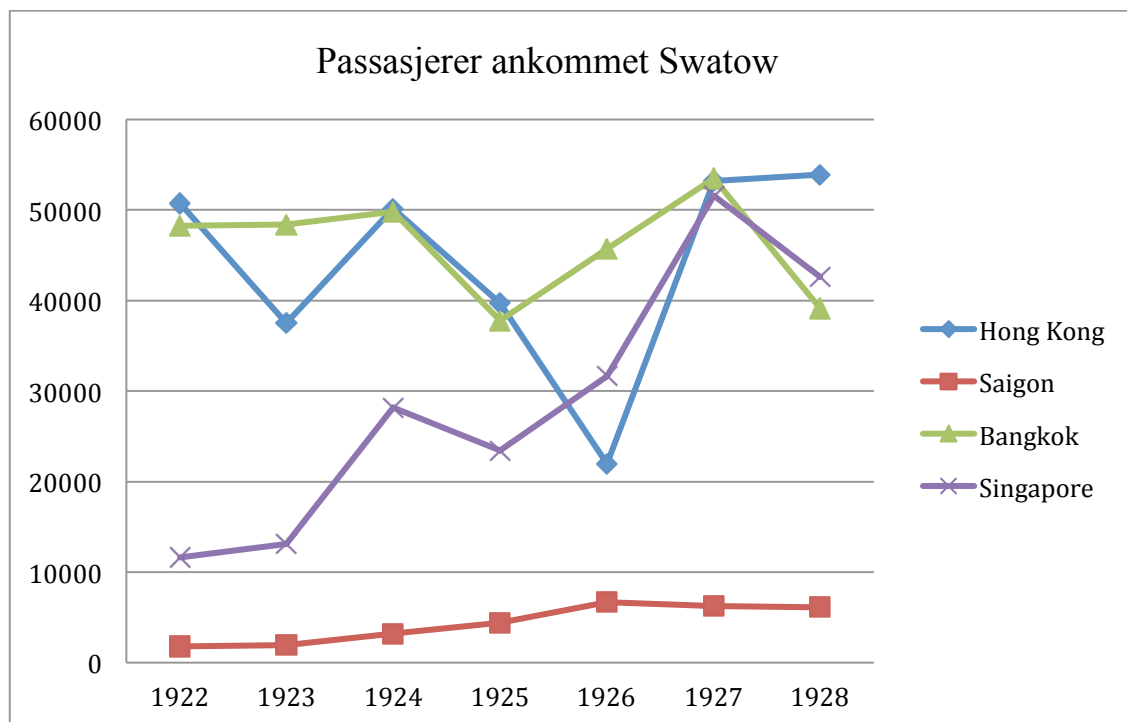
Kilde: Konsulatrappporter for Swatow 1922-1929²⁸⁰

²⁷⁸ Skibsfarten i China 1926. Oversendt utenriksdepartementet 15.juli 1927. RA/S-2259/Dj/L2966; Det pågående prosjektet Merchants and missionaries ledet av Camilla Brautaset har ved bruk av rådata bygget en database for norske skips anløp på kinesiske havner. Rådataene for dette prosjektet er hentet fra Lliang-lin Hsiao; China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949 (Harvard East Asian Monographs). Tonnasjeutviklingen som beskrives her, bygger på tallmateriale fra denne database; Tallmaterialet fra denne database verifiseres ytterligere av statistikken for norsk tonnasje til og fra Kina i perioden 1914-1926 i kildene Skibsfarten paa China i 1926. Videre sendt Utenriksdepartementet 15.juli 1926. Oversikt over norsk tonnasje på Kina 1914-1926. RA/S-2259/Dj/2966

²⁷⁹ For nøyaktig talldata i tabell se vedlegg 4, 5 og 6.

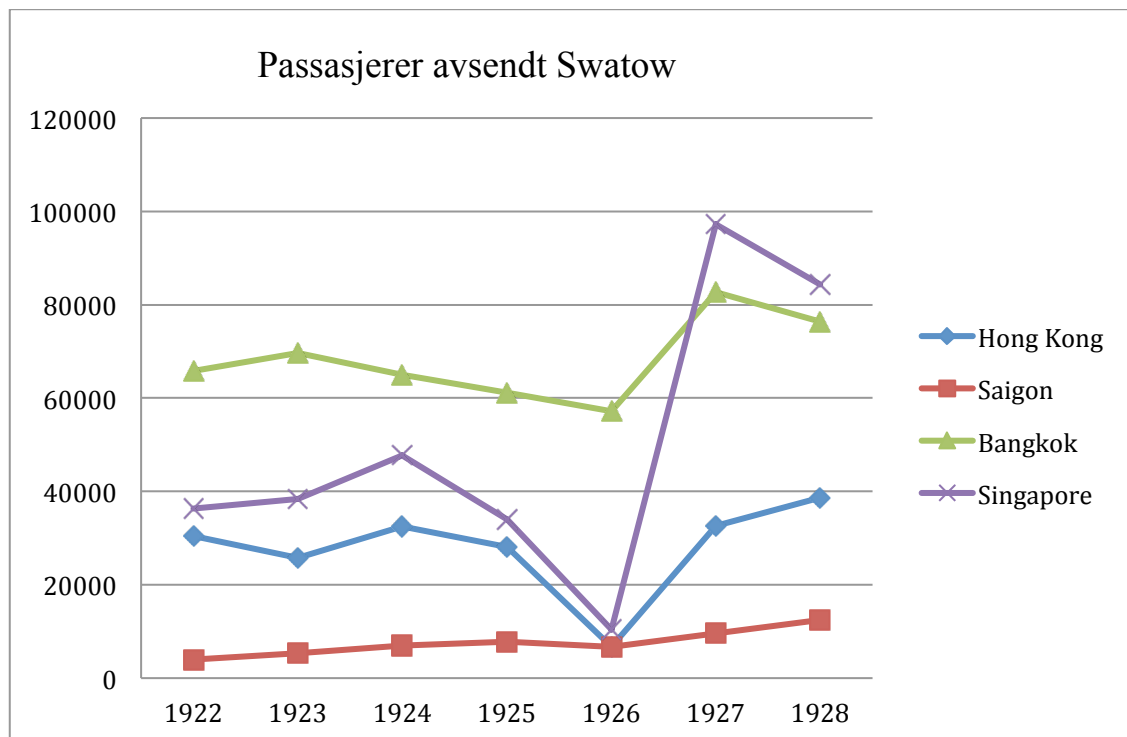
²⁸⁰ Konsulatrappporter for Swatow for årene 1922-1929. RA/S-2259/L2711, L2765, L2834, L2966, L2967; Stiplet linjer er for år det mangler talldata; Kildematerialet gir svært liten informasjon om returnigrasjonen fra Bangkok til Swatow med norske skip, og det har derfor ikke vært mulig å inkludere denne. Dersom det skulle finnes kildemateriale om dette, vil det komme frem i dette kapittelets analyse.

Figur 2 Passasjerer ankommet Swatow



Kilde: Swatow skibsfarten 1928 RA/S-2259/Dj/L2967

Figur 3 Passasjerer avsendt Swatow



Kilde: Swatow skibsfarten 1928 RA/S-2259/Dj/L2967

Det finnes ingen samlet oversikt over hvor mange passasjerer som ble fraktet med norske skip over Swatow, men gjennom årsrapporten fra det norske visekonsulatet i Swatow ble det for hvert år i denne perioden rapportert hvor mange passasjerer de norske skipene fraktet fra Swatow til Bangkok. Årsaken til den konsekvente rapporteringen fra farten mellom Swatow og Bangkok var med stor sannsynlighet at norske skip hadde en stor tonnasjeandel i passasjerfarten mellom disse havnene, noe som bekreftes gjennom både konsulatberetninger og avisartikler. Det er dette tallmaterialet som er vist ved den figur 1. De to siste figurene viser det samlede antall passasjerer som ble fraktet til og fra denne havnen, og tallmaterialet er hentet fra tollvesenets rapporter publisert i konsulatberetningen for Swatow i 1928. Det er vanskelig å avgjøre om tallmaterialet angitt i kildene er korrekt. Tallmaterialet kunne vært sammenlignet med originale rapporter fra det kinesiske tollvesenet, men disse er dessverre ikke tilgjengelige i Norge. Gjennom den følgende del av denne analysen vil ulike kilder bli brukt for å prøve å sannsynliggjøre i hvilken grad dette tallmaterialet stemmer, og derfor også hvilke faktorer som påvirket utviklingen av farten.

Som diskutert i kapittel 1 beskjeftiger denne oppgaven seg hovedsakelig med skipsfartshistorie. Norske rederier deltok likevel i en spesiell type fart, de fraktet mennesker. Grafene som over viser migrasjonen til og fra Swatow viser at det også var svært høy returmigrasjon. Hva sier dette om migrantenes volatilitet og mobilitet, og kan dette utfordre de etablerte fremstillingene som ble framlagt i denne oppgavens første kapittel om migranten som slave og immobil aktør? I den påfølgende analysen vil årsakene til denne returmigrasjonen bli belyst, og dermed vil diskusjonen om migranten som aktiv eller passiv aktør videreføres. Er kildematerialet som blir benyttet egnet til å svare på disse spørsmålene?

4.4 Til Hongkong med varer og Swatow med passasjerer?

Året 1922 var som nevnt sett på som det store gjennombruddet i Kina for norske skip etter første verdenskrig. Det skulle imidlertid ta enda noen år før den norske deltagelsen i frakt av kinesiske arbeidsmigranter var på oppadstigende kurve. Det foregikk likevel noe passasjerfart med norske skip til og fra Kina på dette tidspunktet, og i følge *Bangkok Market Report* deltok ni norske skip i fart til og fra Bangkok i oktober 1922, og seks²⁸¹ av disse ble i forrige kapitlet identifisert til å frakte passasjerer. Det som utmerker seg med denne rapporten er at to av skipene, "Drufar" og "Childar", er registrert med anløp Swatow/Hongkong.²⁸²

²⁸¹ "Produce", "Hafthor", "Hervar", "Drufar", "Proteus", "Childar"

²⁸² *Bangkok Market Report*. Oktober 1922.RA/S-2259/Di/L2765

Om vi ser tilbake på diskusjonen om norske skips deltagelse i passasjerfart til og fra Hongkong i forrige kapittel hvor det ble stilt spørsmål om norske skip valgte å gå fra andre havner for å kunne medta flere passasjerer, er denne observasjonen svært interessant. Mange av de norske skipene fraktet som tidligere nevnt også ris. Med utgangspunkt i markedsrapporten fra Bangkok, sannsynliggjøres en praksis ved at skipene lastet av ris fra Bangkok i Hongkong for så å gå videre til Swatow for å laste om bord passasjerer. Passasjerene ble deretter fraktet til Bangkok og Singapore, og eventuelle passasjerer som skulle fraktes tilbake til Kina ble tatt om bord. Skipet lastet samtidig ris i Bangkok for å bringe nordover, og ferden gikk deretter via Swatow for å laste av passasjerene og til slutt til Hongkong med ris.²⁸³ En slik praksis med å unngå å frakte passasjerene til og fra Hongkong gjorde at skipene kunne frakte vesentlig flere passasjerer, noe som var økonomisk svært gunstig. Spørsmålet er da – kunne de velge hvilke havner de gikk fra?

4.5 Norske skip i faste ruter

Drammensrederiet Bruusgaard Kiøsterud & co skulle representere en videreutvikling av norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. I 1923 åpnet rederiet Chino Siam Line, en fast dampskipsrute for passasjer- og lastefart mellom Bangkok, Saigon²⁸⁴ og Hongkong. Rederiet hadde dermed gått fra kun å leie ut sine egne skip for frakt, til selv å drive en egen dampskipslinje. Dette var et stort steg for et norsk rederi, da ingen norske rederier tidligere hadde opprettet egne faste ruter for passasjertrafikk til og fra Kina. Bruusgaards agent i Hongkong var, som før, norske Thoresen & co.²⁸⁵ Oppsiktsvekkende var det likevel at Bruusgaard Kiøsterud hadde klart å inngå avtale med det kinesiske handelshuset Wang Lee som selskapets agent i Bangkok. Angående denne avtalen skrev avisen *Sjøfartstidende* i 1924;

De har vist stor fremsynthet og klar forstaaelse av betydningen for linjens vel og fremgang ved at ansætte det største og mest anseede kineserfirma her som linjens agent, tiltrods for at flere europæiske firmaer ansøkte herom.²⁸⁶

Wang Lee-familien var et stort forretningsdynasti opprinnelig fra Kwangtung-provinsen i nærheten av Swatow, og familiens handelshus hadde rundt århundreskiftet utvidet sitt

²⁸³ Bangkok Market Report. Oktober 1922.L2765; Denne praksisen bekreftes også gjennom en fraktrapport for året 1938 fra visekonsulatet i Hongkong. RA/S-2259/Dj/L2967.

²⁸⁴ I dag Ho-Chi-Mihn-byen

²⁸⁵ *Sjøfartstidende* 28/8 1924 "Rutefart i Øst-Asien". RA/S-2611/D/Db/L0197; Red, Sethne 1955:55

²⁸⁶ *Sjøfartstidende* 28/8 1924 "Rutefart i Øst-Asien". RA/S-2611/D/Db/L0197

handelsområde til Hongkong, Thailand og Malakkahalvøya, og særlig allsidig var deres virksomhet i Hongkong, Saigon, Bangkok og Singapore.²⁸⁷ I følge Thorolf Wikborg²⁸⁸ hadde Wang Lee leid inn norske skip for time charter i 23 år, men dette kan imidlertid ikke verifiseres i annet tilgjengelig kildemateriale eller litteratur. Det er likevel viktig å poengtere at dette kan ha vært tilfelle, men at det sannsynligvis ikke var avtalt en slik lang kontrakt på forhånd. Det kan tenkes at Wang Lee, som mellom annet drev et stort risselskap, benyttet skip gjennom selskapet Chino Siam Steam Navigation Company, som gjennom perioden 1908-1920 leid inn norske skip for frakt. Dette er dog kun antagelser. Litteratur og kildemateriale understøtter likevel at Wang Lee i 1923 besluttet å stille som agenter for Bruusgaard Kiøsterud & cos linje, og Wikborg tilskriver at årsaken til dette var Bruusgaards helt egne evne til å knytte nære handelsforbindelser.²⁸⁹

Bruusgaard Kiøsterud inngikk i 1923 en 10 år lang kontrakt med Wang Lee for videre drift av China Siam Line,²⁹⁰ og linjen ble raskt utvidet til å også inkludere havnene Hoihow og Swatow.²⁹¹ Samtidig var det skarp konkurranse, og det norske rederiet skulle hevde seg blant britiske kjemper som Butterfield & Swire som under første verdenskrig hadde tatt over Norddeutscher Lloyds linjer mellom Bangkok og Kina. De første skipene som gikk i fast rute for China Siam Line var dampskipene ”Haldis”, ”Halvard”, ”Hermelin” og ”Helikon” eid av Bruusgaard, Kiøsterud. ”Haldis” og ”Halvard” hadde siden århundreskiftet gått i time charter for ulike aktører, men ble nå satt i fast rutefart for China Siam Line sammen med skipene ”Hermelin” og ”Helikon” hvor de gikk i passasjer- og lastefart.²⁹²

4.6 Boikott og streik skaper mulighet for norske rederier

Rederiet Wallem & co opplevde stor tonnasjevekst på begynnelsen av 1920-årene. Årsaken til dette tilskriver historiker Atle Thowsen²⁹³ at Wallem fremfor å satse på tankskipsfart som

²⁸⁷ Brown 1994:123-142

²⁸⁸ Forfatter av boken *Bruusgaard, Kiøsterud & co 70 år, 28. desember 1958: Bruusgaard Kiøsteruds skibsaksjeselskap 50 år* (1959)

²⁸⁹ Wikborg 1959:65

²⁹⁰ *Sjøfartstidende* 28/8 1924 ”Rutefart i Øst-Asien”. RA/S-2611/D/Db/L0197

²⁹¹ Wikborg 1959:66

²⁹² Wikborg 1959:39,66; *Sjøfartstidende* 28/8 1924 ”Rutefart i Øst-Asien”. RA/S-2611/D/Db/L0197; Skipene ”Helikon” og ”Hermelin” gikk ifølge avisen ”Sjøfartstidende” mellom havnene Bangkok, Swatow og Hongkong. Hvilke havner ”Haldis” og ”Halvard” gikk fra vites ikke.; *Sjøfartstidende* 28/8 1924 ”Rutefart i Øst-Asien”. RA/S-2611/D/Db/L0197

²⁹³ Historiker og tidligere direktør for Bergen sjøfartsmuseum.

mange andre norske rederier,²⁹⁴ beholdt Wallem sine gamle dampskip og satte disse skipene inn i fart på Asia.²⁹⁵ Etter første verdenskrig var som nevnt forholdene for skipsfarten i Europa svært vanskelige, og Wallem valgte å utnytte mulighetene som etter hvert åpnet seg i Kina fremfor krisetilstandene i Europa. I det asiatiske markedet var bergensrederiet allerede etablert, da rederiet som nevnt i forrige kapittel hadde startet ekspansjonen østover allerede ved århundreskiftet ved å etablere sitt ”Skibsmegler, Handel, Agentur og Commisions forretning” i Shanghai allerede i 1903. Kontoret fungerte de første årene hovedsakelig som handels- og meglerhus, og Wallem skulle i svært liten grad delta med egne skip i fart på Kina frem til 1921/23, da rederiets satsning i Kina frem til da hovedsakelig var agent- og meglertjenester.²⁹⁶

I følge Thowsen oppleve Wallem svært vanskelige tider i årene 1921-1923.²⁹⁷ Wallem var i 1921 en enkeltmannsreder som på dette tidspunktet kun disponerte to skip. Han opplevde store finansielle problemer og etter å ha startet opp en rekke selskaper gjennom året 1922, lykkes Wallem til slutt med selskapet A/S Wallem, som han benyttet til å kjøpe inn skipet ”Kronviken” som ble satt inn i fart på Asia.²⁹⁸ ”Kronviken” skulle gi svært gode inntekter, og i 1923 ble også skipet ”Solviken” kjøpt inn og satt inn i fart på Asia sammen med ”Kronviken”.²⁹⁹ Kildemateriale viser at ”Solviken” var engasjert i passasjerfart, men det er ikke klart når skipet ble satt inn i denne typen fart.³⁰⁰

Etter flere svært vanskelige år under og rett etter første verdenskrig, var den norske tonnasjen i Kina i 1925 stadig oppadgående.³⁰¹ Årsaken til den økte norske tonnasjen tilskriver generalkonsulen i Shanghai en generalstreik og boikott rettet mot japansk og britisk shipping og varer iverksatt etter opprør i Shanghai mai 1925. Den offisielle årsaken til opprørene var

²⁹⁴ Den norske tankfarten utviklet seg parallelt med den norske linjefarten utover 1900-tallet, men denne typen skip skulle ikke få ordentlig fotfeste hos norske redere før utover 1920-tallet. Tankskipene fraktet i hovedsak flytende last, som blant annet råolje, bensin og diesel.

²⁹⁵ Thowsen 1983:382

²⁹⁶ Hardy (2003)

²⁹⁷ Gjennomgangen av Wallems problematiske år i 1921-23 er her svært komprimert. For mer informasjon se for eksempel Thowsen (1983).

²⁹⁸ Det er verken i kilder eller litteratur nevnt hvilken type fart Norviken gikk i.

²⁹⁹ Visekonsulatet i Hongkongs svar på handelsdepartementets skrivelse angående ”Passasjercertifikat i Østasiatisk fart” 29. August 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191; Thowsen 1983:433

³⁰⁰ ”Solviken” blir nevnt som deltagende i passasjerfart i et skriv sendt til handelsdepartementet fra visekonsulatet i Hongkong i 1929, men det er naturlig å anta at ”Solviken” også deltok i denne farten også før dette. Skriv til handelsdepartementet fra det norske visekonsulatet i Hongkong. Shanghai, 2. August 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191

³⁰¹ Det vektlegges at det er svært lite kildemateriale for året 1924 og dette året er derfor ikke behandlet i analysen.

misnøye med forholdene ved japanske fabrikker i Shanghai. Byens politimester ble hevdet å være sympatisør med Storbritannia, noe som utløste en umiddelbar boikott som resulterte i at all handel til og fra Hong Kong opphørte. Boikotten av britisk og japansk tonnasje gav gode forhold for de norske skipene i fart på Kinakysten. Den dypereliggende årsaken til boikotten tilskriver generalkonsulen ”det stadig voksende fremmedhat i forbindelse med bolsjevikisk agitasjon.”³⁰² Dette var en av mange streiker som preget Kina i perioden 1922-1930³⁰³, en situasjon som var mye lik situasjonen i Europa. I følge visekonsulen i Swatow resulterte boikotten av japansk og britisk tonnasje i at et rekordhøyt antall kinesiske arbeidsmigranter ble fraktet med norske skip fra Swatow i 1925.³⁰⁴

Det var flere av de norske rederiene som skulle nyte godt av de gode forholdene for norsk tonnasje.³⁰⁵ Etter flere år med problemer og bankene pustende i nakken, hadde Wallem med driften av ”Kronviken” og ”Solviken” klart å snu den økonomiske situasjonen og begynt å tjene penger. I 1925 ble ytterligere tre skip kjøpt inn; ”Norviken”, ”Daviken” og ”Sandviken”.³⁰⁶ De tre skipene ble alle betegnet som *store passasjerskip* og deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. I følge Anthony J. Hardy, forfatteren av boken *Typhoon Wallem* hadde skipene en lastekapasitet på 3500 dvt. og var utstyrt med ”Hongkong Passenger Licence” som tillot skipene å ta med opptil 21 lugarpassasjerer og 1100 dekkspassasjerer.³⁰⁷ Hvor Hardy har denne informasjonen fra er usikkert da boken mangler kildehenvisninger, men i følge avisen *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* ble ”Norviken” i 1928 registrert med 1170 dekkspassasjerer på en enkelt reise, 70 flere enn hva Hardy hevder var tillatt med hensyn til passasjersertifikatet for Hongkong. Skipet reiste på denne turen fra Swatow til Bangkok,³⁰⁸ og regelverket for Swatow har tidligere i denne oppgaven blitt beskrevet som betydelig mindre strengt enn for Hongkong. Likevel er diskrepansen mellom tillatte personer i følge passasjersertifikatet og passasjerantallet meldt av avisen svært liten, og informasjonen fra avisen kan dermed vanskelig brukes for å understøtte en eventuell

³⁰² Skipsfarten paa Shanghai i 1925. Generalkonsul N. Aall. 5.juli 1926. RA/S-2259/Dj/L2966

³⁰³ Fenby 2009:157-182

³⁰⁴ The trade and shipping of Swatow for 1925.25. august 1926. RA/S-2259/Dj/L2966

³⁰⁵ Skipsfarten generelt på Kina viste imidlertid en markant tilbakegang i årene 1925-26. Det pågående prosjektet Merchants and missionaries ledet av Camilla Brautaset har ved bruk av rådata bygget en database for norske skips anløp på kinesiske havner. Rådataene for dette prosjektet er hentet fra Lliang-lin Hsiao; China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949 (Harvard East Asian Monographs). Tonnasjeutviklingen som beskrives her, bygger på tallmateriale fra denne databasen, men vil ikke bli videre diskutert.

³⁰⁶ Thowsen 1983:433

³⁰⁷ Hardy 2003:49

³⁰⁸ *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser* 19. April 1928, side 12.

diskusjon om at norske skip foretrakk Swatow fremfor Hongkong på grunn av et lempeligere lovverk.

”Norviken”, ”Daviken” og ”Sandviken”³⁰⁹ ble leid inn på time charter- kontrakter for britiske Jardine Mathesons dampskipslinje Indo China Steam Navigation Company.³¹⁰ Jardine Matheson hadde som nevnt siden 1895 vært en av de største aktørene som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter, og fungerte også som agenter for en rekke selskaper, mellom annet Chino Siam Steam Navigation Company som i perioden 1909-1920 leide inn norske skip for frakt. Jardine Mathesons dampskipslinje var spesialisert for passasjerfart, og det kan tenkes at Wallems skip som var spesialiserte for nettopp denne type fart derfor var svært attraktive for dette selskapet.

I årene 1924-26 ble de overnevnte skipene³¹¹ som tilhørte Bruusgaard Kiøsterud & co erstattet av hva Wikborg beskriver som ”mer tidsmessige” skip: ”Hellas”, ”Helios”, ”Hiram”, ”Hirundo”, ”Halldor” og ”Hermod”.³¹² Skipene skal i følge både kilder og litteratur fraktet kinesiske arbeidsmigranter, men også annen last.³¹³ Disse skipene tilhørte også Bruusgaard Kiøsterud, og det er derfor sannsynlig at Bruusgaard Kiøsterud både driftet og supplerte egne skip til Chino Siam Line. Hva mente så Wikborg med ”mer tidsmessige skip”? Det er sannsynlig at disse skipene, i motsetning til de eldre skipene, var større og bedre innredet spesielt for å frakte flere passasjerer. Bakgrunnen for denne antagelsen er at skipene i kildematerialet blir beskrevet som *passasjerskip*³¹⁴, og selv om de fremdeles også fraktet annen last er det sannsynlig at denne var av mindre betydning. Om en trekker paralleller tilbake til århundreskiftet ble de første norske skipene som deltok i passasjerfart på Kina spesialtilpasset, ikke nødvendigvis tilpasset frakt av passasjerer men spesialtilpasset for kinesiske farvann. Kan en på dette tidspunktet snakke om en spesialisering av de norske skipene som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter?

³⁰⁹ Med stor sannsynlighet gjaldt avtalen med Jardine Matheson & co også skipet ”Solviken”, men dette blir ikke bekreftet i verken litteratur eller kilder.

³¹⁰ Hardy 2003:49; I følge Camilla Brautaset forteller andre kilder at Jardines leide inn norske skip også tidligere, men dette fremkommer ikke av mitt kildemateriale.

³¹¹ ”Haldis”, ”Halvard”, ”Hermelin” og ”Helikon”

³¹² Wikborg 1959:66

³¹³ Red. Sethne 1955:55; Wikborg 1959:66.

Sjøfartstidende 28/8 1924 ”Rutefart i Øst-Asien”. RA/S-2611/D/Db/L0197

³¹⁴ Visekonsulatet i Hongkongs var på handelsdepartementets skrivelse angående ”Passasjercertifikat i Østasiatisk fart” 29. August 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191

4.7 Risiko, en faktor av betydning?

I følge den norske generalkonsulen i Shanghai stod året 1926 ”i borgerkrigenes og de indre urolighetenes tegn.” Han vedlegger i sin konsulatberetning en artikkel fra *The North China Daily News* som han mener godt beskriver de vanskelige politiske forholdene:

The political history of China for the year 1926 is largely an outline of a continuous civil war between five principal contending fractions, the Fengchun of which Marshal Chang Tsao-lin is the head; the Kuominchun led by Marshal Feng Yu-hsiang; the Chili faction led by Marshal Wu Pei-fu; the Five Province Federation led by Marshal Sun Chuan-fang and the Kuomintang of which the military leadership is represented by General Chiang Kai-shek. Except in the field of foreign relations and national finances, the activities of the central Government in Peking become increasingly more difficult to trace historically or to define politically. As one military group or the other gains military control of the capital, it impresses the Government into its service, changing cabinet officials and purposes as necessary. It is therefore simpler to limit this account to the activities of the five groups outlined above and to bring in the central Government incidentally, when ever it is necessary to do so.³¹⁵

Sitatet vitner om svært vanskelige politiske forhold,³¹⁶ og de stadig mer urolige forholdene i Kina skulle sette risiko og forsikring på dagsordenen for de norske rederiene. Etter første verdenskrig fikk forsikringsbegrepet et nytt og mer omfattende innhold, men begrepet innebar i følge Atle Thowsen mange gråsoner. Han hevder at mange redere trodde at de gjennom sin vanlige forsikringsordning, såkalt kaskoforsikring, var dekket mot uroligheter som ikke skyldtes at to stater hadde erklært krig mot hverandre. Det skulle likevel vise seg at dette ikke gjaldt skip som gikk i fart på Kina. Gjennom en enstemmig høyesterettsdom 7.12.1925 fikk A/S Wikborgs forsikringsselskap medhold i at kaskopolisen var ”tegnet fri for krigsmolest, men med ansvar for borgerlige uroligheter” ikke dekket tap eller skade som skyldtes borgerkrigen i Kina. Domstolen mente at situasjonen i Kina var langt mer alvorlig enn hva som kunne betegnes som ”borgerlige uroligheter”, og kunne derfor betegnes som en reell krigssituasjon.³¹⁷ Dette betød at de norske skipene på kinakysten under vanlig forsikringsordning stod uten sikkerhetsnett, og dette i en tid da urolighetene i Kina stadig ekspanderte.³¹⁸ En av risikofaktorene som særlig rammet norske skip som fraktet kinesiske arbeidsmigranter var sjørøveri. Skip som førte passasjerer var spesielt utsatt for sjørøveri på kinakysten, da det var vanlig praksis for pirater å gå om bord i skipene som dekkspassasjerer. Når skipet kom i åpen sjø kom de opp fra mellomdekket og prøvde å ta kontroll over

³¹⁵ Rapport ang. Skibsfarten paa Shanghai i 1926. Den politiske situasjon i Kina i 1926. Innflytelse paa den norske skibsfart. 3. August 1927. RA/S-2259/Dj/L2966

³¹⁶ Avisartikkelens utsagn bekrefte i stor grad gjennom for eksempel Jonathan Fenbys fremstilling av forholdene i 1926. Fenby 2008:149-50,169-175

³¹⁷ Thowsen 1988:67-68

³¹⁸ Krigsforsikring for norsk skip ble ikke etablert før i 1935. Thowsen 1988:83

skipet.³¹⁹ Sjørøverangrep skulle bli et gjennomgående problem for de norske skipene i denne farten,³²⁰ og det fantes ingen sentralmakt i Kina som kunne håndheve problematikken. Heller ikke norske myndigheter viste problematikken særlig interesse.³²¹

Tross urolige tilstander i Kina viste den samlede norske tonnasjes andel i skipsfarten en betydelig fremgang fra 1925-1926. Mesteparten av tonnasjen var benyttet i linjefart på time charter- kontrakter for kinesiske firmaer mellom kinesiske og østasiatiske havner, og da særlig mellom Swatow, Bangkok og Hongkong.³²² I farten til og fra Swatow var Norge den største nasjonen,³²³ og om året 1926 skriver generalkonsulen i Shanghai om norsk skipsfart i Kina:

Likesom en del andre nasjoner, særlig briterne, og japanerne, har ogsaa Norge en ikke ubetydelig tonnasje i rutefart mellem kinesiske og andre østasiatiske havner, særlig mellom Swatow, Bangkok og Hongkong, hvorhos vi har mange baater paa timecharter herute for kinesisk eller annen regning.³²⁴

Den samlede emigrasjonen mellom Swatow, Hongkong og Singapore for året 1926 betydelig lavere enn årene før, og ifølge visekonsulen i Hongkong var boikotten av britiske skip årsaken til at det i 1926 var svært få innklareringer ved denne havnen. Skip som anløp Hongkong kunne etterpå ikke losse eller laste i noen kinesisk havn, og av den grunn ble Hongkong mest mulig unngått av så vel norske som andre nasjoners skip.³²⁵ Boikotten av de britiske skipene skapte svært gode forhold for de norske skipene, og antall passasjerer fraktet over denne havnen med norske skip var derfor fremdeles høyt, dog noe lavere enn året før.³²⁶

³¹⁹ Innstilling fra komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China 1931. RA/S-1407/D/D57/L1130

³²⁰ I løpet av årene 1926-1929 ble seks norske skip utsatt for sjørøvere, og kun to av disse, "Botnia" og "Gran", deltok ikke i passasjerfart. Skipene "Solviken", "Sandviken", "Norviken" og "Hirundo" fraktet alle passasjerer. RA/S-1407/D/D57/L1130

³²¹ Sjørøveri hadde vært et vedvarende problem for de norske skipene i passasjerfart på Kina, og først i 1931 fikk saken også oppmerksomhet fra norske myndigheter ved at det ble opprettet en stortingskomité, i kildene referert til som "piratkomiteen" eller "sjørøverkomiteen". Av komiteens medlemmer var blant annet skibsreder Einar Bruusgaard. Komiteen konkluderte med at det "ikke finnes noget enkelt ufeilbarlig middel til forhindring av sjørøveroverfall i China"³²¹, og det ble gitt få forslag til tiltak av komiteen. Opprettelsen av "piratkomiteen" og diskusjonen rundt sikkerhet til sjøs viser en politisering av temaet, og det ble dermed et større offentlig fokus på at slik type skipsfartsvirksomhet innebar en vesentlig risikofaktor. RA/S-1407/D/D57/L1130

³²² Generalberetning, Peking. 15.juli 1927. RA/S-2259/Dj/L2966; Se også Fenby 2008:150-175

³²³ The trade and shipping of Swatow for 1926. 31. Juli 1927. RA/S-2259/Dj/L2966

³²⁴ Skipsfarten paa China 1926. Generalkonsulatet i Shanghai. Videresendt utenriksdepartementet 15.juli 1927. RA/S-2259/Dj/L2966

³²⁵ Norsk skibsfart i Østasia 1922-1932. RA/S-2259/Dj/L2968

³²⁶ 41765 passasjerer i 1926, mot 34673 i 1927. Se figur 1 i 4.3

4.8 Lykken snur?

Et betydelig økt antall kinesiske arbeidsmigranter reiste til og fra Swatow i 1927 og 1928. Likevel sank den norske deltagelsen i denne farten ytterligere både i 1927 og 1928. Årsaken var at boikotten mot britiske skip og varer ble avsluttet i løpet av de første månedene av 1927.³²⁷ Antall inn- og utgående passasjerer over Swatow var 2 370 224 i 1928, det høyeste noen gang registrert. I følge visekonsulen skyldtes forøkelsen av emigrasjonen til Saigon, Bangkok og Strait Settlements ”vesentlig de forfaerdelige tilstande som hersket i de tilstøtende distrikter, hvor innbyggerne blev terrorisert og undertrykket av selvbestaltede kommunistiske organisasjoner som utfoldet en nesten utrolig grusomhet.”³²⁸ Visekonsulen skrev videre at mange måtte vende tilbake da de ikke kunne skaffe seg arbeide på de nevnte steder, noe som også vises gjennom den store returnigrasjonen som vises i tollvesenets tallmateriale.³²⁹

Det finnes svært lite kildemateriale som behandler spesifikke skip og rederier for perioden 1926-1929. Dette kan skyldes at det ikke har lyktes å lokalisere rederiarkiver for de norske rederiene som deltok i denne farten, med unntak av ett. Rederiet Wrangells arkiv har likevel blitt lokalisert, og selv om kildematerialet er svært fragmentert har det vært mulig å identifisere noen skip og dets virkeområde. I følge skipsrapporter³³⁰ var Wrangells skip ”Prosper”, ”Prominent” og ”Pronto” var alle leid inn på time charter- kontrakter mellom Kina og østasiatiske havner i årene 1926-1929.³³¹ Skipene var engasjert mellom havnene Hongkong - Saigon, Bangkok - Hongkong og Canton – Saigon, og fraktet mellom 219-700 kinesiske arbeidsmigranter, referert til som dekkspassasjerer i kildene, samt ris og stykkgoods.³³² Det finnes to eksempler på at Wrangells skip fikk utstedt ”Hongkong passenger licence”,³³³ men det er sannsynlig at også flere av Wrangells skip hadde et slikt sertifikat, da samtlige av de overnevnte skipene fra tid til annen fraktet dekkspassasjerer til og fra

³²⁷ Trade and shipping of Swatow for 1926.31. juli 1927. RA/S-2259/Dj/L2966

³²⁸ Swatow, skibsfarten 1928. Videre sendt Utenriksdepartementet 30.juli 1929. RA/S-2259/Dj/L2967

³²⁹ Swatow, skibsfarten 1928. Videre sendt Utenriksdepartementet 30.juli 1929. RA/S-2259/Dj/L2967

³³⁰ Rapportene ble utstedt for hvert enkelt skip for hver reise. Rapporten inneholdt informasjon om avreise- og destinasjonshavn, reisens varighet og skipets last med mer.

³³¹ Odlands arkiv ved byarkivet i Haugesund. Uordnet arkiv.

³³² ”Prosper” i fart på flere havner, men i 1926 gikk ferden hovedsakelig mellom Canton og Saigon hvor skipet fraktet ris og stykkgoods samt 404-700 dekkspassasjerer per tur. Året etter fraktet ”Prosper” passasjerer og ris mellom Hongkong og Saigon med 393-604 dekkspassasjerer per tur, og skipet fikk også derfor naturligvis utstedt ”Hongkong passenger licence” for dette året. ”Prominent” fraktet i 1927 passasjerer og ris mellom Hongkong og Saigon og skipet ble registrert med 219-550 dekkspassasjerer per tur dette året. ”Pronto” fraktet i 1928 ris og passasjerer mellom Bangkok og Hongkong. Kildematerialet er funnet i Odlands arkiv ved byarkivet i Haugesund. Uordnet arkiv.

³³³ Odlands arkiv ved byarkivet i Haugesund. Uordnet arkiv.

Hongkong.³³⁴ Antall passasjerer på Wrangells skip var vesentlig lavere enn det som ble fraktet på for eksempel Bruusgaard Kiøsterud og Wallems skip, og en kan derfor stille spørsmål angående Wrangells tilnærming til spesialiserte passasjerskip. Samtidig er det viktig å påpeke at Wrangells skip ikke gikk til og fra havnen Swatow som kan beskrives som hovedutskipnings- og mottakshav for kinesiske arbeidsmigranter med norske skip, noe som også indikerer at Wrangell i større grad enn de overnevnte drev en mer diversifisert fart, og ikke i like stor grad spesialiserte seg på passasjerfart.

For perioden denne oppgaven omhandler oppgir ikke kildematerialet på hvilke kontrakter Wrangell opererte på. Det er likevel sannsynlig at Wrangell leide sine skip ut på time charterkontrakter for større linjeselskaper. Dette understøttes av at Wrangells skip anløp og ankom samme havner over en lengre periode.³³⁵ Det kan tenkes at hvilke selskaper som leide inn Wrangells skip på time charterkontrakter varierte i større grad enn for eksempel selskaper som leide inn Wallems skip for frakt. Årsaken til denne antagelsen er at Wrangells skip ikke kan sies å være spesialiserte kun for passasjerfart. De fraktet også andre varer, og skipene kunne medbringe vesentlig færre passasjerer enn for eksempel Wallems skip. Andre faktorer som kan tenkes å ha spilt inn er pris, men dette sier kildematerialet ingenting om.

De norske skipene var i 1926 vesentlig større og hurtigere enn skipene som hadde fraktet kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1895-1922.³³⁶ I Odlands arkiver har det gjennom skipsrapportene vært mulig å finne informasjon om reisens varighet. Det skal likevel sies at dette er en tidsramme for Wrangells skip, som var mindre enn både Bruusgaard, Kiøsteruds og Wallems skip, og er derfor kun en pekepinn på reisens varighet.³³⁷

Canton – Saigon	Hongkong-Saigon	Hongkong-Bangkok
4-5 døgn	3-4 døgn	4-5 døgn

Kilde: Skipsrapporter fra Odlands arkiv ved byarkivet i Haugesund.

³³⁴ Odlands arkiv ved byarkivet i Haugesund. Uordnet arkiv.

³³⁵ Odlands arkiv ved byarkivet i Haugesund. Uordnet arkiv.

I avisen *The Singapore free press and mercantile advertiser* i 1937 ble et av Wrangells skip, "Prominent", beskrevet som leid inn av britiske Jardine Matheson & co. Selv om avisartikkelen er utgitt i en senere periode enn denne oppgaven omhandler, er det nærliggende å tro at Wrangell også før dette kan ha inngått avtaler med det britiske selskapet.

³³⁶ Det Norske Veritas Skipsregister 1895-1930.

³³⁷ Odlands arkiv ved byarkivet i Haugesund. Uordnet arkiv.

4.9 Fra horisontal til vertikal integrasjon?

For året 1929 beretter visekonsulen i Swatow om lite optimisme for de norske skipene som deltok i passasjerfart over denne havnen. Han tilskriver nedgangen i antall passasjerer som et resultat av mer ordnede tilstander i de omliggende distriktene og en ekstra skatt som ble pålagt personer som emigrerte til Siam.³³⁸ Hva som skapte disse ordnede tilstandene går ikke frem av konsulatberetningen eller andre kilder, men de generelle urolighetene i Kina vedvarte også dette året.³³⁹

Selv om markedet siden 1927 hadde vært vanskelig for de norske skipene som fraktet passasjerer, skulle Bruusgaard, Kiøsterud & co ytterligere ekspandere i 1929. I tillegg til å inngå avtaler med handelshuset Wang Lee, opprettet rederiet også kontrakter med et annet stort handelshus, Eng Hock. Ved å bruke Eng Hock som agenter fikk Bruusgaard, Kiøsterud nå tilgang til havner som Amoy, Penang og Rangoon, og i 1929 startet rederiet faste seilinger med skipet "Hai Hing" mellom byene Amoy-Swatow-Hongkong-Hoihow-Singapore-Penang-Rangoon.³⁴⁰ "Hai Hing" ble karakterisert som et såkalt "superskip" som kunne transportere opptil 1500 passasjerer på en enkelt reise.³⁴¹ Bruusgaards skip var likevel i godt selskap dette året. I et skriv mottatt av Handelsdepartementet var følgende skip deltagende i frakt av kinesiske arbeidsmigranter på Kina i 1929: "Daviken", "Solviken", "Sandviken" og "Norviken" tilhørende rederiet Wallem & co, "Hai Hing", "Helios", "Hellas" "Hiram" og "Hirundo" tilhørende rederiet Bruusgaard & Kiøsterud & co, og "Prominent", "Prosper" og "Pronto" tilhørende rederiet Wrangell & co.³⁴²

For de fremtidige utsiktene for skipsfarten på Kina ble det i 1929 uttalt fra den norske legasjonen i Peking:

Man kan i almindelighet si, at der raader optimisme, skjönt man nok alltid i dette lann maa vere forberedt paa skuffelser. Meget avhenger av om orden og fred kan opretholdes, med andre ord av regjeringens stabilitet.³⁴³

³³⁸ Kina i aaret 1929. Generalberetning fra legasjonen i Peping. RA/S-2259/Dj/L2967

³³⁹ Fenby 2008:

³⁴⁰ Wikborg 1959:65-66

³⁴¹ The Singapore Free Press and Merchantile Advertiser 31. Desember 1929

³⁴² Visekonsulatet i Hongkongs var på Handelsdepartementets skrivelse angående "Passasjercertifikat i Østasiatisk fart" 29. August 1929. RA/S-2611/D/Db/L0191

³⁴³ Kina i aaret 1929. Generalberetning fra legasjonen i Peping. RA/S-2259/Dj/L2967

Det skulle imidlertid råde lite optimisme i 1930. Året ble innledet av hva som har blitt karakterisert som en depresjon i det kinesiske markedet. En av årsakene var den verdensomspennende økonomiske usikkerheten som preget næringsliv og skipsfart. En annen var hva generalkonsulen beskrev som ”for Kinas vedkommende de spesielle momenter som skapes ved en langvarig borgerkrig og alvorlige indre uroligheter, og som sammen med sølvets katastrofale fall gjorde året 1930 til et av de mørkeste i landets historie”.³⁴⁴

Tross et vanskelig kinesisk marked for de norske rederiene i 1930, skulle enkelte av aktørene manifestere sin plass i det internasjonale markedet. Som nevnt før i denne oppgaven fungerte Thoresen & co som Bruusgaard Kiøsteruds agenter i Kina. Thoresen & co gikk i 1922 over til å bli et aksjeselskap registrert i Hongkong som Thoresen & co.,ltd. I 1926 overtok Bruusgaard Kiøsteruds skipsaksjeselskap 50% av aksjene, og i 1930 de resterende 50%.³⁴⁵ I tillegg til å være agenter for Bruusgaard Kiøsterud, fungerte Thoresen også som agenter for store norske oversjøiske linjerederier som Wilh. Wilhelmsen, Fearnley & Eger og S.A.S. Om disse fortsatt var tilknyttet agentselskapet etter overtakelsen av Bruusgaard Kiøsterud sier litteraturen ingenting om. Selskapet hadde egne kontorer i Bangkok og Singapore samt agenter i en rekke andre havner, og var et anerkjent selskap verden over.³⁴⁶

Oppkjøpet av Thoresen styrket utvilsomt Bruusgaard Kiøsteruds posisjon i Øst- Asia, og sammen med selskapet overtok sannsynligvis Bruusgaard også Thoresens store kontaktnettverk. Rederiet fikk med dette en lignende organisasjon som tidligere har blitt beskrevet i forhold til Butterfield & Swire og Jardine Matheson, med en vertikal integrasjon av tjenester. En slik selskapsstruktur befestet med stor sannsynlighet det norske selskapets plass ytterligere, i et marked preget av svært sterk konkurranse.

4.10 Konklusjon

Oppgavens fjerde kapittel har hatt formål å drøfte norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter fra Kina til omliggende Sørøst- Asiatiske land i perioden 1922-1930, og kapitlet har dermed kronologisk videreført analysen fra oppgavens forrige kapittel. I perioden 1922-1930 har det gjennom kildearbeidet blitt identifisert tre norske rederier som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter: Bruusgaard Kiøsterud & co, Wallem & co og

³⁴⁴ Skibsfarten på Kina i 1930. Skriv fra det norske generalkonsulatet i Shanghai til Utenriksdepartementet 28. Februar 1931. RA/S-2259/Dj/L2967

³⁴⁵ Wikborg 1959:69

³⁴⁶ Wikborg 1959:69

Wrangell & co. Som perioden før opererte de norske skipene hovedsakelig fra Swatow, men de var også involvert i farten til og fra Hongkong. I følge Wikborg etablerte Bruusgaard, Kiøsterud også virksomhet fra Hoihow, og Wrangell fra Canton, men det har ikke lyktes å finne informasjon fra disse havnene i kildematerialet. Hovedsakelig var norske rederier involvert i fart til og fra Bangkok og Singapore, med absolutt størst vekt på Bangkok. Både Bruusgaard Kiøsterud og Wrangell opererte også fra Saigon, men også her er kildematerialet svært begrenset.

Det som særlig skiller perioden 1922-1930 fra perioden før er at farten blir mer systematisert, og særlig vises dette gjennom Bruusgaard Kiøsterud & cos opprettelse av Chino Siam Line med faste seilinger. Bruusgaard, Kiøsterud gikk dermed fra å leie sine egne skip ut for frakt til å drive en egen dampskipslinje hvor de supplerte egne skip. I løpet av perioden kjøper rederiet også opp Thoresen & co, noe som ytterligere befestet Bruusgaard Kiøsteruds posisjon i det øst-asiatiske markedet. Bruusgaard Kiøsteruds drift av Chino Siam Line og oppkjøp av Thoresen & co gjorde at rederiet kan sies å ha vært i en klasse for seg, sammenlignet med de andre norske rederiene. Likevel skulle både Wallem og Wrangell gjøre det godt utover 1920-tallet. De to rederiene ble begge leid inn for time charter- kontrakter for britiske Jardine Matheson & co. Både Bruusgaard Kiøsteruds Chino Siam Line og Jardine Mathesons største konkurrent var, som før, britiske Butterfield & Swire. Tyske Norddeutscher Lloyd som hadde hatt en stor andel i farten før første verdenskrig deltok ikke i denne perioden.

Farten ble også mer spesialisert i denne perioden. Fra å være skip spesialbygget for kinesisk farvann, ble skipene nå bygget spesielt for å frakte passasjerer. Dette gjaldt likevel ikke alle de tre norske rederiene, mens Bruusgaard Kiøsterud og Wallem satset mot spesialisering beholdt Wrangell mye av den gamle tonnasjen og valgte i stedet å satse på en mer diversifisert fart – en type fart som de to andre rederiene hadde beveget seg bort ifra.

Som i forrige periode ser vi likevel at farten og de norske rederienes utvikling i denne, må forklares og forstås ut fra både politiske, sosiale og økonomiske faktorer så vel som fartens organisasjon. Interne forhold i Kina, så vel som mer eksterne forhold i verdenshandelen påvirket farten på ulike betingelser. Det som særlig utmerker seg er den særlige sårbarheten overfor naturens uforutsigbarhet.

Kapittel 5

Konklusjon

5.1 Introduksjon

Denne oppgaven har hatt som overordnet ambisjon å bidra til å utvide forståelsen av norske rederiers rolle i deltagelsen i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Oppgaven har sett på premissene for, etableringen og utviklingen av de norske rederienes deltagelse i denne farten i perioden 1895-1930. Med utgangspunkt i de tre problemstillingene fremsatt i oppgavens første kapittel skal dette siste kapittelet i oppgaven oppsummere analysens funn.

5.2 Premisser for passasjerfart

Studiet av lovverk, institusjoner og ordninger gir et innblikk i hvilke premisser de norske aktørene som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter handlet ut ifra. Oppgavens analyse har vist at norske skip som deltok i frakt av arbeidsmigranter måtte forholde seg til norsk lovverk, lovverk for Hongkong og lovverk for andre aktuelle havner i Kina. Samtidig ble det opprettet institusjoner og ordninger som skulle fungere komplimenterende på lovverket. I innledningskapittelet ble det stilt følgende spørsmål:

- *Hvilke reguleringer gjaldt norske skip som deltok i frakt av kinesiske arbeidsmigranter?*

Tidsperioden oppgaven omhandler karakteriseres av en norsk skipsfartsnæring i endring. Fra store handelshus som hadde dominert farten på slutten av 1700-tallet til partsrederier på midten av 1800-tallet og kapitalsterke enkeltredere på begynnelsen av 1900-tallet. Fra regional fart til interkontinental fart til regional langfart og kystfart. Lovverket utviklet seg likevel ikke i takt med utviklingen av den norske skipsfartsnæringen.

Som verdens tredje største sjøfartsnasjon på 1880-tallet, hadde også Norge en av verdens høyeste ulykkesstatistikker, og lovverk for å regulere den norske skipsfarten var sårt tiltrengt. Forsikringsklubber og institusjoner som Det Norske Veritas som var blitt opprettet fra midten av 1800-tallet, ble ikke fulgt opp at et lovverk som gav tilstrekkelig støtte, og deres funksjon

ble derfor kanskje enda viktigere. Først i 1903, etter en stadig økende fokus internasjonalt på sikkerhet til sjøs, ble *Lov om statskontroll med skibes sjødyktighet* innført. Loven fastslo at det for skip i passasjerfart skulle fremsettes ulike forskrifter som skulle regulere denne farten, ved mellom annet krav til redningsutstyr og passasjerantall. Dersom skipet oppfylte lovens og forskriftenes krav fikk det utstedt et passasjersertifikat.

Da Sjødyktighetsloven ble innført i 1903 hadde norske skip allerede vært beskjeftiget transatlantisk passasjerfart i over 20 år, og flere norske redere var allerede kommet godt i gang med etableringsfasen for passasjerfart i andre markeder som Kina. Likevel gjaldt loven verken skip i passasjerfart til og fra Kina eller skip i transatlantisk passasjerfart, noe som kan synes å vitne om både manglende informasjon om markedets status og manglende fremsynthet, men kanskje mest av alt en uvilje å la endringer i norsk lov gå foran økonomiske interesser.

Ulykker skulle også prege tiden fremover, noe som skulle gi seg utslag i et stadig strengere lovverk for passasjerskip, og i 1908 ble *Sjødyktighetslovens* paragrafer som omhandlet passasjerskip også gjeldende norske skip som gikk i fart mellom Europa og andre verdensdeler. Både etter Norgesulykken og Titanic-ulykken ble det iverksatt en rekke forskrifter og tilleggslover som omhandlet kontroll av utstyr og redningsutstyr på passasjerskip, men samtlige var begrenset til skip i fart på Europa og mellom Europa og andre verdensdeler. Dette bør likevel være en uttalelse med modifikasjoner. I 1914 ble Sjødyktighetsloven endret til å også omhandle skip som fraktet passasjerer utelukkende mellom havner utenfor Norge og Europa, men i følge Handelsdepartementet gjaldt forskriftene som var blitt innført iløpet av 1909 ikke skip i som gikk i passasjerfart mellom fremmede land. Det var likevel ett unntak, en av forskriftene gav instruksjoner for kontroll av passasjerskip uten passasjersertifikat. Forskriften skulle imidlertid i følge Handelsdepartementet ”iakttas”, og da det ikke ble utført kontroll av disse skipene for å forsikre at de overholdt dette reglementet er det vel heller tvilsomt at det i særlig grad ble tatt hensyn til. Mens lovverket for norske skip i passasjerfart til og fra Kina i hovedsak var ikke-eksisterende, ble lovverket som gjaldt skip i transatlantisk passasjerfart stadig mer skjerpet.

Diskusjonen om det norske lovverket tar, i tillegg til selve lovtekstene, utgangspunkt i korrespondanse mellom Handelsdepartementet og generalkonsulatet i Shanghai, hvor generalkonsulen sendte en forespørsel til Handelsdepartementet om hvilke norske lover som

gjaldt norske skip som gikk i passasjertrafikk til og fra Kina. Korrespondansen vitner om usikkerhet rundt hvilke lover som faktisk gjaldt disse skipene, samtidig som den også viser en holdning til lovverket som et forstyrrende element. Om lovverket, og da særlig lovendringen i 1914 hadde blitt tolket slik som Handelsdepartementet tolket den i dag, er uvisst. Det er heller ikke interessant i denne sammenheng, da denne oppgavens oppgave er å forklare premissene ut fra datidens aktørers forutsetninger. Om årsaken til disse holdningene skyldtes ulikt engasjement, ved at de norske skipene i transatlantisk fart allerede fra 1880-tallet var etablert på faste linjer, mangelen på kunnskap eller annerledesheten ved trafikken, vites ikke. Det er likevel interessant at disse spørsmålene dukker opp etter at norske rederier hadde vært engasjert i denne type passasjerfart i nesten 30 år.

Ble det manglende norske regelverket kompensert for av et strengt regelverk i Kina og Hongkong? Som vist av analysen var regelverket for Hongkong vesentlig strengere enn lovverket for andre kinesiske havner som fungerte som utskipningshavner for kinesiske arbeidsmigranter i perioden 1895-1930. Norske skip etablerte seg likevel hovedsakelig i andre havner i Kina, som Swatow, og var derfor ikke underlagt regelverket i Hongkong. Det har i både oppgavens tredje og fjerde kapittel blitt stilt spørsmål om hvorvidt dette var et bevisst valg av de norske rederiene. Som små aktører i et konkurransepreget marked fungerte de norske rederiene hovedsakelig som uavhengige aktører. Frem til 1923 var samtlige norske redere som opererte i dette markedet avhengige av kontrakter fra andre selskaper for frakt. Med store britiske selskaper som dominerte i farten til og fra Hongkong, var det i følge mellom annet visekonsulen i Hongkong lettere for de norske rederiene å få arbeid i farten mellom for eksempel Swatow og Bangkok, der kinesiske og siamesiske selskaper opererte flere av passasjerlinjene. Ut ifra en slik fremstilling var det vanskeligheter med å få innpass i markedet, ikke en uvilje til å etablere seg der på grunn av det strenge lovverket, som var årsaken til at norske rederier i liten grad etablerte seg i farten til og fra Hongkong. Det økonomiske aspektet veier likevel tungt. Det er vanskelig å si hva de norske rederiene hadde gjort dersom de fritt fikk velge.

I den norske litteraturen som tidligere har behandlet norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter har det i hovedsak vært enighet om at norske skip var tilstrekkelig utstyrt med redningsutstyr og bekvemmeligheter. Årsaken til dette har likevel utelukkende blitt tillagt at norske skip var underlagt regelverket for Hongkong. Dersom norske skip som fraktet passasjerer ikke gikk over denne havnen, har dette argumentet liten verdi.

I første kapittel ble det fremsatt en tese om at norske skip i praksis seilte uten reguleringer. I hovedsak kan vi si at tesen om at norske skip i praksis seilte uten lovverk blir bekreftet ut fra det kildematerialet som er undersøkt med hensyn til denne oppgaven, om enn med noen forbehold. Som vist i oppgavens andre kapittel, eksisterte det noen regler for havner som Swatow og Amoy selv dog i veldig begrenset form. Selv om de norske skipene var underlagt svært få reguleringer var de derfor likevel underlagt noen. Det vektlegges også at disse betraktningene er gjort på bakgrunn av de kildene som har vært tilgjengelige for denne oppgaven. Det kan ikke utelukkes at andre kilder vil kunne gi andre svar.

5.3 Norsk etablering, markedets karakteristika og fartens organisasjon

Det har vært en naturlig del av analysen å kartlegge hvordan og hvorfor norske rederier etablerte seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Dette markedet var karakterisert av hard internasjonal konkurranse, og det har i denne oppgaven blitt fokusert på tre markedsmekanismer: eie, leie og drive – som jeg mener er selve nøkkelen til å forstå hvordan farten var organisert. Det vil i de følgende avsnittene svares på:

- *Hvordan og hvorfor etablerte de norske rederiene seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter?*
- *Hva karakteriserte dette markedet, og hvordan var farten organisert?*

I analysen markerer året 1895 startpunktet for norske rederiers etablering i Kina. I tillegg til høykonjunkturer generelt i verdenshandelen, stimulerte særlig krigen mellom Kina og Japan i 1894-95 behovet for tonnasje og Kina ble et ettertraktet marked. Fraktfart til og fra Kina kunne deles i tre typer: oversjøisk fart, regional langfart og kystfart. Den oversjøiske farten var interkontinental, og i denne farten dominerte store britiske, tyske og japanske selskaper som særlig hadde to fordeler fremfor de norske rederiene: statlige subsidier og avtaler gjennom karteller. Det var derfor vanskelig for de norske rederiene å etablere seg i denne farten. Løsningen ble en regional langfart mellom Kina og omliggende sørøst-asiatiske land, som også involverte lokal kystfart for å kunne manøvrere mellom ulike byer langs kinakysten. For å tilpasse seg dette markedet ble det bygget dampskip spesialiserte for fart på den kinesiske kysten som kunne frakte både last og passasjerer. Samtidig ble det opprettet norske handelskontorer i Kina, som foruten å skulle fungere som individuelle selskaper, også skulle

fungere som god støtte for de norske rederiene, mellom annet ved å fungere som agenter. De norske rederienes hovedkonkurrenter i denne farten var britiske Jardine Matheson & co og Butterfield & Swire og tyske Norddeutscher Lloyd - tre av verdens største skipsfartsselskaper.

Tre norske rederier etablerte seg i regionale langfarten fra århundreskiftet: Bruusgaard Kiøsterud & co, Hans Kiær & co og Wiel Amundsen & co. Rederiene leide alle ut sine skip for frakt, og skipene ble hovedsakelig leid ut til linjeselskaper på time charter- kontrakter, og i perioden frem til 1906 var de norske skipene som deltok i denne farten hovedsakelig engasjert på time charter- avtaler på 3-8 måneder. Det kan ikke utelukkes at noen av skipene også gikk i trampfart, men det kommer ikke frem av det kildematerialet som er brukt i denne oppgaven. Kilder undersøkt i forbindelse med et annet prosjekt viser likevel at flere norske skip gikk i trampfart i Asia i denne perioden.³⁴⁷ Det finnes kun sporadisk informasjon angående farten frem til 1906, og det vites ikke om de norske skipene ble leid inn for fart for det samme selskapet over tid, eller om de ble leid inn for flere ulike selskaper. De norske rederier etablerte seg hovedsakelig i fart fra sørlige kinesiske havner til Bangkok og Singapore, og fraktet både passasjerer og annen last.

Fra 1906 ser vi et skille fra kortere til lengre kontrakter for de norske skipene, og årsaken var sannsynligvis at de norske skipene nå ble leid inn på mer fast basis for faste linjer, som Nippon Yusen Kaishas linje mellom Hongkong-Bangkok-Swato og Chino Siam Steam Navigation Company med linjer mellom Bangkok-Swato-Hoihow-Hongkong, og Bangkok-Singapore, som begge konkurrerte på disse linjene med det tyske selskapet Norddeutscher Lloyd. I 1908 måtte Nippon Yusen Kaisha imidlertid gi tapt for det tyske selskapet og trakk seg ut av farten da det ikke kunne stå av for Norddeutscher Lloyds massive ratekrig. Chino Siam Steam Navigation Company skulle ifølge singaporske aviser imidlertid benytte en lignende metode for å holde Norddeutscher Lloyd selv i tøylene. Dette ble i følge avisene gjort ved å opprette en etableringssperre for det tyske selskapet ved hjelp av å hindre passasjerene ved Norddeutscher Lloyds skip arbeid ved ankomst Bangkok. Om avisens uttalelser stemmer, er vanskelig å verifisere, men både Norddeutscher Lloyds ratekrig og

³⁴⁷ Det pågående prosjektet Merchants and missionaries ledet av Camilla Brautaset har ved bruk av rådata bygget en database for norske skips anløp på kinesiske havner. Rådataene for dette prosjektet er hentet fra Lliang-lin Hsiao; China's Foreign Trade Statistics, 1864-1949 (Harvard East Asian Monographs).

Chino Siam Steam Navigation Companys etableringssperre ved arbeidsnekt, viste tydelig en markedsstruktur som var preget av svært høy grad av konkurranse.

At første verdenskrig endret de internasjonale fraktforholdene er veletablert i litteraturen, men det kinesiske skipsfartsmarkedet skilte seg likevel ut ved at det var stabilt gjennom hele krigen. Krigen skulle imidlertid skape vanskeligere forhold for de norske tonnasjen som opererte i Kina, da mange skip ble rekvirert til Europa i denne perioden. Det var likevel ikke kun krigen som skapte vanskelig forhold for de norske rederiene. Risavlinger som feilet og kollaps i arbeidsmarkedet påvirket også skipsfarten. Ved at all tysk og østerriksk tonnasje ble tatt ut av farten på Kina, forsvant også en av de norske rederienes argeste konkurrenter, Norddeutscher Lloyd, men dominansen i den regionale langfarten ble raskt overtatt av britiske selskaper. Tross vanskelige fraktforhold for de norske skipene i fart på Kina, etablerte Haugesundsrederiet Wrangell & co seg i fart mellom Kina og omliggende sørøst-asiatiske land ved å overta Hans Kiær & cos skipsaksjeselskap *Produce* i 1917. Det er nærliggende å anta at Wrangell hadde tro på at forholdene for de norske skipene i Kina kom til å stabilisere seg etter krigen, da skipsfartsforholdene generelt for Kina hadde vært stabile gjennom hele krigen.

I perioden 1922-1930 skulle fraktforholdene endres. I motsetning til det europeiske skipsfartsmarkedet, var skipsfarten i Kina i stor vekst, noe som igjen gav gode utslag for de norske rederiene som fra 1922 igjen hadde etablert en flåte av god størrelse i Kina. Vekst skapte utvikling, og i 1923 startet Bruusgaard Kiøsterud & co sin egen dampskipslinje for passasjer- og lastefart, Chino Siam Line. Linjen startet med faste ruter mellom Bangkok, Saigon og Hongkong og utviklet etter hvert virksomheten til havnene Swatow og Hoihow. Det store kinesiske handelshuset Wang Lee fungerte som selskapets agent i Thailand, mens norske Thoresen & co fremdeles var Bruusgaard Kiøsteruds agenter i Kina. Dette var et stort steg for et norsk rederi, da norske rederier frem til 1923 kun hadde leid sine skip ut for frakt til andre selskaper. Bruusgaard Kiøsterud skulle nå drive en egen linje med egne skip.

De første skipene som gikk i fart for Chino Siam Line var eldre skip, to hadde gått i fart på kinakysten siden århundreskiftet og to kontrahert i 1915. I perioden 1924-26 ble disse imidlertid erstattet med seks nye skip, som i både kilder og litteratur ble karakterisert som *passasjerskip*. Passasjerskip er likevel et vidt dekkende begrep. Skipene fraktet også annen last, som ris, men det synes rimelig å anta at disse skipene nå i større grad var spesielt

tilpasset frakt av passasjerer enn tidligere. Enda et norsk rederi, bergensrederiet Wallem & co, skulle utover 1920-tallet etablere seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter og skulle følge Bruusgaard Kjøsteruds mal med å gå til innkjøp av skip spesielt tilpasset passasjerfart. Wallem opprettet imidlertid ingen egen passasjerlinje, men skipene gikk på time charterkontrakter for britiske Jardine Mathesons dampskipslinje Indo China steam navigation company. Noe som synes svært lønnsomt, da Wallem utover 1920-tallet gikk til innkjøp av fire store, nye passasjerskip.

Rederiet som skiller seg ut er Wrangell & co. Rederiet som hadde etablert seg i farten rett før krigen slutt, fortsatte i farten med de samme skipene de hadde overtatt og gått til innkjøp av i 1917. Flere av skipene hadde gått i fart til og fra Kina siden århundreskiftet, noe som innebar at de i liten grad var spesialisert for passasjerfart, men i praksis var lasteskip som også kunne anvendes til passasjerfart. Skipene var også vesentlig mindre enn skipene som Bruusgaard Kjøsterud og Wallem gikk til innkjøp av utover 1920-tallet, og fraktet betydelig færre passasjerer. Det er derfor rimelig å konkludere med at Wrangells skip i mindre grad enn Wallems og Bruusgaards skip var spesialiserte for passasjerfart. På spørsmål om tesen som ble fremsatt i oppgavens første kapittel angående om farten utviklet seg fra diversifisert fart til mer spesialisert fart i forhold til frakt av passasjerer er svaret derfor både ja og nei. For enkelte rederier, ja, mens andre rederier valgte å holde frem med den type fart som hadde preget de norske rederiene siden århundreskiftet.

5.4 Migrasjon

Prosjektets hovedfokus har vært skipsfartshistorie, men som skrevet i innledningskapittelet var dette en spesiell form for fart, nemlig transport av mennesker. Utviklingslinjene i denne farten, som i både norsk og internasjonal litteratur har blitt beskrevet som en form for slavefart, har i denne oppgaven blitt brukt som utgangspunkt for å stille spørsmål om migrantene som passive eller aktive aktører - eller mer direkte var migrasjonen et resultat av tvang?

Ut fra kildematerialet som er undersøkt med hensyn til denne oppgaven finnes det lite informasjon om passasjerene og deres motivasjon, og det er ut fra en slik vinkling vanskelig å avgjøre i hvor stor grad migrantene var en aktiv aktør. Om vi i stedet ser på faktorer innenfor selve fartens utvikling og virke, kan dette gi en annen type informasjon. Som vist mellom annet gjennom det statistiske materialet fremsatt i oppgavens fjerde kapittel, var det tidvis

svært høy retur-migrasjon til Kina. Denne returnmigrasjonen kan sees på som en form for mobilitet, og migrasjonen i denne perioden kan derfor si å skille seg fra migrasjonen til for eksempel Cuba i perioden frem til 1900 hvor det var svært liten returnmigrasjon og migrantene kunne bli holdt tilbake på Cuba som arbeidere på ubestemt tid, ofte livet ut. Ut fra kildematerialet er det likevel ikke mulig å avgjøre om de samme arbeiderne reiste ut av Kina for å arbeide flere ganger, og at denne mobiliteten kun kan oppfattes som et kort opphold, og at de deretter reiste ut igjen. Mobilitet må også vurderes ut fra motivasjon og frihet til å velge. De fleste migrantene hadde ikke annet valg enn å reise ut av Kina for å skaffe arbeid for å kunne brødfø sin familie, og det er ut fra et slikt perspektiv vanskelig å avgjøre om migranten selv opplevde denne formen for mobilitet. Et annet mobilitetsaspekt ved migrasjonen var det som kalles den kinesiske diaspora. I perioden oppgaven omhandler etablerte millioner av kinesere seg permanent i mellom annet omliggende sørøst-asiatiske land. Mange etablerte og utviklet svært suksessfulle selskaper, noe som mellom annet kan sees gjennom Wang Lee-familien og deres forretningsdynasti som er nevnt i forhold til Bruusgaard Kjøsteruds opprettelse av Chino Siam Line, hvor Wang Lee fungerte som linjens agenter. Flere kinesiske og siamesiske firmaer var involvert i å administrere arbeidsmigrasjon til og fra Kina, noe som la til rette for en økt makt for en såkalt diaspora-elite³⁴⁸. Selv om ikke alle som migrerte fra Kina og senere etablerte seg permanent i disse landene opplevde like stor suksess som Wang Lee etc., var det likevel mange som valgte å bli boende og etablere seg på nytt. Konklusjonen som må trekkes ut fra disse perspektivene er at kildematerialet som blir benyttet i denne oppgaven i liten grad kan gi innsikt i om migrasjonen var frivillig eller som en følge av tvang.

5.5 Epilog og oppsummerende diskusjon

Denne oppgaven har fått tittelen *Med verdifull last*. Passasjertransport blir fremdeles regnet som et av de mest ettertraktede markedene å etablere seg i, og Stopford (1988) beskriver passasjertransport som *the cream cargo*. Denne populariteten må sannsynligvis tilskrives dens lønnsomhet og stadige ekspansjon, noe det norske rederiene som etablerte seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter etter hvert skulle få nyte godt av. Norske rederiers evne til å tilpasse seg markedets behov ble selve nøkkelen for å lykkes i Kina. Fra å manøvrere mellom ulike frakter, ble det etterhvert klart at det var passasjertrafikken, og spesialiseringen for den, som skulle gi de beste mulighetene for å lykkes. Opprettelsen av Chino Siam Line i 1923 og overtagelsen av Thoresen & co i 1930, viser kanskje mest eksplisitt suksessen de norske

³⁴⁸ McKeown 1999:317

rederiene opplevde vet å etablere seg i frakt av kinesiske arbeidsmigranter. Samtidig ser vi at Wallem selv i dag er en ledende aktør på markedet. Wallem som i 1921 kun startet med ett skip i kinafart. Fra å være outsideren i markedet på begynnelsen av 1900-tallet, kan vi si at de norske rederiene utviklet seg til å bli noen av de ledende aktørene på sitt felt.

Analysen og dens problemstillinger som er fremsatt i denne oppgaven griper i hverandre, og det er gjennom å studere disse som helhet at det er mulig å gi et mest mulig riktig og komplekst bilde av de norske aktørenes rolle og fartens organisasjon. Prosjektet har vært ambisiøst og utfordrende, særlig med tanke på et kildemateriale som er omfangsrikt, men samtidig svært fragmentert når det gjelder informasjon om frakt av kinesiske arbeidsmigranter med norske skip. Det er kanskje nettopp på grunn av at kildematerialet er så fragmentert at samtlige av oppgavens elementer er nødvendige for å kunne gi en mest mulig sammenfattet beskrivelse av de norske rederienes engasjement i denne farten. Oppgaven har vist at norske rederiers deltagelse i frakt av kinesiske arbeidsmigranter var et komplekst bilde av norske aktørers evne og vilje til å etablere seg i et marked preget av stor konkurranse fra mektige aktører, og ikke minst etablering i et land som i hele perioden denne oppgaven omhandler var preget av politisk ustabilitet.

5.6 Videre forskning

Gjennom avgrensning av prosjektet har jeg vært nødt til å velge bort tilnærminger og perspektiver som kunne være interessante å studere. Kildematerialet er rikt, og det finnes samtidig kildematerialet som ikke er brukt i denne oppgaven som kan være til nytte for fremtidig forskning, mellom annet det kinesiske tollvesenets arkiver.³⁴⁹

Kildematerialets språkbruk er ikke behandlet i denne oppgaven, men kunne vært gjenstand for videre undersøkelser, særlig med henblikk på hvilke forståelsesrammer og diskurs de ulike aktørene opererte i. Denne oppgaven har også i liten grad behandlet hvilke forhold de kinesiske arbeidsmigrantene hadde om bord. Dette har ikke vært analysens fokus, og kildematerialet som er brukt behandler denne tematikken direkte i svært liten grad. Det er vanskelig å uttale seg om hvor det er mulig å finne kilder som vil kunne besvare en slik problemstilling, og gjennom kildesøk for denne oppgaven har det ikke lyktes å finne kilder som vil kunne videre understøtte en slik fremstilling. En annen innfallsvinkel er mannskapet

³⁴⁹ Hovedarkivet finnes i Nanjing, men det finnes også egne arkiver i Shanghai og Tianjin.

skipene førte, som i hovedsak var kinesisk med unntak av offiserene. Den norske mannskapslovgivningen ble stadig strengere utover 1900-tallet, og kan derfor være et attraktivt emne for diskusjon.

English summary

This master thesis examines Norwegian shipping companies' participation in the transportation of Chinese labour migrants, 1895-1930. The opening of the Suez Canal transformed the shipping markets of Asia, although slow at first, Norwegian ship-owners showed an increased interest in the Chinese shipping market from the 1890s, as the war between Russia and Japan in 1894-95 and a general period of strong economic growth in Asia, made this market especially attractive. Norwegian companies established a stronghold in certain market segments, due to specialization of ships and the founding of Norwegian trading offices. In addition they functioned as a neutral haven as for the Russian, Chinese and Japanese companies that tried to compete in a market dominated by major Western powers as Britain and Germany. One of these market segments was a regional trade between China and Southeast-Asia, and Norwegian ships established a stronghold in the transportation of Chinese labour migrants. The migrants, often referred to as *coolie workers*, were transported from China to Southeast Asia to work in the mines and rubber plantations of Singapore and Malaysia, and in the rice fields of Thailand. At first operating on casual time charter-contracts lasting 3-8 months, from 1906 the Norwegian ships were to operate on longer contracts lasting up to 3 years. The companies Bruusgaard Kiøsterud & co, Hans Kiær & co and Wiel & Amundsen & co were established in the passenger trade from the turn of the century and in addition to transporting passengers the ships were also carrying general cargo. Norwegian ships were mainly chartered by Japanese and Chinese/Siamese firms, which all were competing in a market dominated by giants as Butterfield & Swire and Norddeutscher Lloyd, two of the largest shipping companies in the world. After a slow and unsteady return after World War one, from 1924 the Norwegian ship-owners were well established in the passenger trade, even operating their own passenger lines – as Bruusgaard Kiøsteruds *Chino Siam Line*. Also the Norwegian companies Wrangell & co and Wallem & co joined the trade. From 1924 onwards Norwegian ships were also built more specialised for passenger transportation, and could carry as many as 1500 passengers. As Norwegian laws concerning passenger vessels did not apply to passenger vessels trading outside of Europe, regulation and control of these ships depended on the laws of Hongkong and China. As the Norwegian vessels to a very little extent sailed on Hongkong, which in turn had strict regulations concerning passenger vessels, and the regulations concerning the rest of China was insignificant, the Norwegian ships carrying passengers to and from China was excluded from law.

Litteraturliste

Andersen, Håkon With & Collett, John Peter (1989) *Anchor and Balance. Det norske Veritas 1864-1989*. Oslo; J.W. Cappelens forlag AS

Bickers, Robert (2011) *The scramble for China. Foreign devils in the Qing empire 1832-1914*. London; Penguin books ltd.

Blue, Archibald Duncan (1982) *The China coast: A study of British shipping in Chinese waters 1842-1914*. Doctoral thesis. Glasgow; University of Strathclyde

Brautaset, Camilla (2012) "When Distance Matters: The output of the Norwegian Merchant Fleet, 1830-1865" i *New Directions in Norwegian Maritime History, Research in Maritime History* no 46, St Johns. Under utgivelse

Brautaset, Camilla og Tenold, Stig (2010) "Lost in Calculation? Norwegian Merchant Shipping in Asia, 1870-1914". i Maria Fusaro og Amélia Polónia (red.), *Maritime History as Global History, Research in Maritime History*, Vol. 43, St. Johns

Brautaset, Camilla og Tenold, Stig (2008) "Globalisation and Norwegian shipping policy, 1850-2000". *Business History*. Vol.50, no.5, september 2008.

Brautaset, Camilla (2002) "Norsk eksport 1830-1865. I perspektiv av historiske nasjonalegenskaper". Avhandling for graden dr. Econ. Norges Handelshøyskole. Bergen

Brown, Rajeswary Ampalavanar (1994) *Capital and Entrepreneurship in South- East Asia*. London; The Macmillan Press Ltd.

Campbell, Persia Crawford (1971) *Chinese coolie emigration to Countries within the British Empire*. Oregon; Frank Cass and Company Limited

Castles, Stephen and Miller, Mark J. (2003) *The age of migration. International population*

movements in the modern world. New York; Palgrave Macmillian

Connell, Carol Matheson (2004) *A business in risk: Jardine Matheson and the Hong Kong trading industry.* Praeger publishers

Dannevig, Birger (1982) *Skipene fra Norge. Fortellingen om den gamle norske skipsfart på det Fjerne Østen – særlig Kina og øyene i Ostindia* Bergen

Ding, Chiang Hai (1969) "The early shipping conference system of Singapore 1897-1911." i *Journal of Southeast Asia history.* Vol.20, No.1. Mars 1969. Cambridge University Press

Ee, Joyce (1961) "Chinese migration to Singapore , 1869-1941" *Journal of South Asian History* vol. 2, nr 1, *The Chinese in Malaya.* Cambridge University Press

Eide, Elisabeth & Svarverud, Rune (1999) *Norsk sjøfart, handel og forretningsdrift i det gamle Shanghai.* Norsk sjøfartsmuseums årbok 1999 side 7-54.

Fairbank, John K. and Twitchett, Denis (1986) *The Cambridge history of China. Volume 13. Republican China 1912-1949, part 2.* Cambridge; Cambridge University Press

Fairbank, John K. and Liu, Kwang-Ching (1980) *The Cambridge history of China. Volume 11. Late Ch`ing, 1800-1911. Part two.* Cambridge; Cambridge University Press

Fairbank, John K. and Twitchett, Denis (red) (1978) *The Cambridge history of China. Volume 10. Late Ch`ing, 1800-1911.*

Fenby, Jonathan (2008) *The Penguin History of Modern China. The Fall and Rise of a Great Power, 1850-2008.* London; Penguin books

Gisnås, Lars (1995) "Røtter og linjer: Det norske maritime miljø og Østen." Publisert i *Norsk Sjøfartsmuseum årsberetning for 1994.* Oslo

Hammerborg, Morten (2003) *Skipsfartsbyen. Haugesunds skipsfartshistorie 1850-2000.*

Bergen, Eide forlag

Hao, Yen P`ing (1969) "The Comprador as Reformer" publisert i *The Journal of Asian Studies*, Vol.29, No.1. Association for Asian Studies.

Hardy, Anthony J. (2003) *Typhoon Wallem. A personalized chronicle of the Wallem group limited*. Storbritannia, Granta editions

Hartmark, Arne (1996) "Kina-farten og norsk skipsfart" publisert i Norsk sjøfartsmuseums årsberetning; Otto Stenersens boktrykkeri A.S.

Koren, Elisabeth S. (2008) "Beskytte, forme, styrke. Helsefremmende arbeid overfor norske sjøfolk i utenriksfart med hovedvekt på perioden 1890-1940". Avhandling for graden Philosophiae doctor ved Universitetet i Bergen.

Lee, Sharon M. (1989) "Female Immigrants and Labor in Colonial Malaya: 1860-1947" publisert i *International Migration Review*, Vol.23, No.2. The Center for Migration Studies of New York, Inc.

Liu, Kwang-Ching (1959) "Steamship Enterprise in Nineteenth-Century China" published in *The Journal of Asian Studies*. Vol.18, No.4

Marriner, Sheila & Hyde, Francis E. (1967) *The Senior John Samuel Swire 1825-98. Management in Far Eastern Shipping trades*. Liverpool; Liverpool University Press

McConville, James (1999) *Economics of maritime Transport Theory and Practice*. London; Witherby

McKeown, Adam (2004) "Global migration, 1846-1940" publisert i *Journal of World History*, vol. 15. no 2. University of Hawaii Press

McKeown, Adam (1999) "Conceptualizing Chinese Diasporas, 1842-1949" publisert i *The Journal of Asian Studies*, vol.58. no.2. Association for Asian Studies.

- Laakso, Seija-Riitta (2007) ”Across the Oceans. Development of Overseas Business and Information transmission, 1815-1875.” Academic dissertation. University of Helsinki
- Meagher, Arnold J. (2008) *The Coolie Trade. The traffic in Chinese Laborers to Latin America 1847-1874.*
- Meinich, Hans Th. (1966) *En tolder og synder i Kina.* Oslo; Ernst G. Mortensens forlag
- Mende, Erling von (1971) ”Die Wirtschaftlichen und konsulären Beziehungen Norwegens zu China von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum 1. Weltkrieg”. Inauguraldissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln. Köln.
- Munthe, Preben (1991) *Markedsøkonomi.* Oslo; Universitetsforlaget
- Myrstad, Ingrid (2009) ”Generalkonsulatet i Kina. En studie av en svensk-norsk utenriksstasjon 1842-1905.” Masteroppgave avlevert Universitetet i Bergen
- Nordvik, Helge W. (1990) Norwegian maritime historical Research during the past twenty years. A critical survey. Sjøfartshistorisk årbok for 1990. 240-278.
- Nygaard, Knut (2011) *The Scandinavian Lines og Sør-Afrikakonferansen. Linjefart mellom Europa og Sør- Afrika 1900-1940. Avhandling for graden philosophiae doctor.* 28. Oktober 2011.
- Sebak, Per Kristian (2001) *Katastrofeskipet Norge. Den glemte ulykken.* Oslo; Gensis forlag
- Seeberg, Stein & Filseth, Gunnar (2000) *I Yangzidragens rike. Nordmenn i Shanghai gjennom 150 år.* Oslo; Schibsted forlag
- Sethne, Hans og Hauge, Eiliv Odde red. (1955) *Norske rederier gjennom 50 år.* Sverre Kildahls Boktrykkeri.

- Starkey, David J. Og Harlaftis, Gelina (red) (1998) Global markets. The internationalization of the sea transport industries since 1850.” Research in maritime history nr.14. International maritime economic history association.
- Stopford, Martin (1988) *Maritime Economics*. 3rd edition.London and New York; Routledge
- Syvvertsen, Arild E. (2007) Glimt fra Fredrikshalds Sjøfartshistorie.Gjøvik; Gjøvik bokbinderi AS
- Tally, Wayne (2012) *The blackwell companion to maritime economics*. Blackwell Publishing Ltd.
- Thowsen, Atle (1988) *Den norske krigsforsikring for skib. Gjensidige forening 1935-1985*. Oslo
- Thowsen, Atle (1983) *Bergen og sjøfarten IV. Vekst og strukturendringer i krisetider 1914-1939*. Utgitt av Bergen rederiforening og Bergens sjøfartsmuseum, Bergen
- Thowsen, Atle (1872) Norsk sjøfartshistorie – periferi eller sentrum i norsk historieforskning? Sjøfartshistorisk årbok for 1972 s.9-38
- Tsai, Jung-Fang (1995) *Hong Kong in Chinese history : community and social unrest in the British Colony, 1842-1913*. New York; Columbia University Press
- Utne, Frithjof (1962) *Under tolv flagg*. Oslo, Ernst G. Mortensens forlag
- Vecoli, Rudolph J & Sinke, Suzanne M. (1991) *A century of European migrations, 1830-1930*. Urbana; University of Illinois Press
- Vormedal, Tor Inge (2003) *H.M. Wrangell. Fremst blant likemenn*. Utgitt av Tor Inge Vormedal
- Wanglee, Soi ”The history of Chinese Commerce in Bangkok”. Chatree Prakitnantakarn, Faculty of Architecture, Silpakorn University, Bangkok.

Wikborg, Thorolf (1959) *Bruusgaard Kiøsterud & co 70 år 28. Desember 1958. Bruusgaard Kiøsteruds skibsaksjeselskap 50 år 19. August 1959.* Harald Lyche & co

Wood, Frances (1998) *No dogs and not many Chinese. Treaty port lie in China 1843-1943.* London; John Murray Publishers Ltd.

Yeung, That- Chuen (1994) "The Hong Kong shipping register: Past, present and future".

Yun, Lisa (2007) *Coolie Speaks. Chinese Indentured Laborers and African Slaves of Cuba.* Philadelphia; Temple University Press

Ytreberg, Nils. (1951) *Fart og farvann 1880-1914.* I Worm-Müller, Jacob (red). *Den Norske Sjøfarts historie, Fra de Ældste Tider til Vore Dage.* II Bind, Del 3. Oslo. 271-286.

Tidsskrifter

Historisk Tidsskrift (1952-1953) 36te Bind. Utgitt av Den Norske Historiske Forening. Oslo; Grøndahl & Søns Boktrykkeri

Nettsider

Prinsipputtalelse\ fortolkning publisert under regjeringen Bondevik II utgitt av utenriksdepartementet 05.10.2002.
<http://www.regjeringen.no/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/ud/Veiledninger-og-brosjyrer/2002/folkerett-og-menneskerettigheter.html?id=271574>
Lastet ned: 01.05.2012

Bristol University Maritime Customs Project.
<http://www.bristol.ac.uk/history/customs/>
Lastet ned: 01.05.2012

Solem, Børge "Med de største og hurtigste skibe..." Om utvandringen fra Norge.
http://nabo.nb.no/trip?_b=EMITEKST&urn=%22URN:NBN:no-nb_emidata_1195%22
Lastet ned: 01.05.2012

Soi Wang Lee "The history of Chinese commerce in Bangkok".
<http://www.asa.or.th/download/journal/5002/5002063.pdf>

lastet ned: 01.05.2012

Foredrag og forelesninger:

Prøveforelesningen "Migration controls of the Atlantic 1850-1940" for doktorgrad for Per Kristian Sebak. 22.03.2012. Universitetet i Bergen.

E-postkorrespondanse:

Mail mottatt av Rune Svarerud 11.05.2010 angående boken *I Yangzidragens rike. Nordmenn i Shanghai gjennom 150 år.*

Kilder

Se fotnoter for detaljert informasjon om sted, dato m.m

Forkortelser

RAO: Riksarkivet i Oslo

BSM: Bergen Sjøfartsmuseum

UBBSPES: Avdeling for spesialsamlinger, manuskript- og librarsamlingen

Kildemateriale fra konsulatene

RAO. S-2559 Utenriksdepartementet

D- Sakarkiv

RAO. S-2611 Utenriksstasjonene, Generalkonsulatet i Shanghai Kina 1864-1966. (US-GS)

D- Sakarkiv

Db – korrespondanse etter kode

RAO. S-1407 Sjøfartsdirektoratet med forløpere, generelt arkiv

D-Sakarkiv

Kilder fra Utenriksdepartementet

RAO: S-2259 Utenriksdepartementet. Årsrapporter, periode og arkivboks

(Arkivet er organisert etter år/periode, ikke sted. Kildelisten er skrevet slik det fremstår i arkivkatalogen. Mer detaljert informasjon i fotnotene)

Årsberetning for Shanghai for perioden 1905-1909. L732 og L1002

Årsberetning for Kina, Shanghai for perioden 1909-1910. L1163

Årsberetning for Kina, Shanghai for perioden 1910-1911. L1246

Årsberetning for Kina, Shanghai og Hongkong for perioden 1911-1912. L1359

Årsberetning for Kina for perioden 1912. L1424

Årsberetning for Kina, Shanghai og Hongkong for perioden 1913-. L1524

Årsberetning for Shanghai og Hongkong for perioden 1914-. L1623

Årsberetning for Kina for perioden 1914-15. L1679

Årsberetning for Kina, Shanghai for perioden 1916-. L1782

Årsberetning for Kina, Shanghai og Hongkong for perioden 1917-. L2053

Årsberetning for Kina, Shanghai og Hongkong for perioden 1919-. L2208

Årsberetning for Kina, Shanghai for perioden 1919-. L2334
Årsberetning for Kina for perioden 1919-1921. L2503
Årsberetning for Kina for perioden 1921-. L2624
Årsberetning for Kina for perioden 1922-. L2711
Årsberetning for Kina for perioden 1923-25. L2765
Årsberetning for Kina, Shanghai og Hongkong for perioden 1923-25. L2834
Årsberetning for Shanghai for perioden 1925. L2893
Årsberetning for Kina Bind I for perioden 1925 -1929. L2966
Årsberetning for Kina Bind II-IV for perioden 1929-1934. L2967

RAO: S-2259. Utenriksdepartementet.

Kina, Shanghai, Hongkong. Cooliefarten i Østen 1911-1914. L1433

Kilder fra Utenriksstasjonene

RAO: S-2611 Utenriksstasjonene, Generalkonsulatet i Shanghai Kina 1864-1966.

Utenriksstasjonene, Generalkonsulatet i Shanghai, Kina. RA/S-2611/D/Db/L0191

Skipsfarten. RA/S-2611/D/Db/L0195

Skipfarten. RA/S-2611/D/Db/L0197

Konsulatberetninger publisert/trykket

Indberetninger fra de norske legationer og konsulater m.m. 1905, utgitt av utenriksdepartementet.

Indberetninger fra de norske legationer og konsulater m.m. 1911, utgitt av utenriksdepartementet.

Kilder fra Sjøfartsdirektoratet med forløpere

RAO: S-1407/D/D57/L1130. 60. Sjørøveri

Lovkilder

Norske lover og forskrifter

Lov om Søfarten av 24. mars 1860

Lov angående fart med passagerer bestemte til fremmede verdensdele av 1863
Lov angaaende tilsyn med Dampfartøyer av 4.juni 1866
Lov om Sjøfarten av 20.juli 1893 §97
Lov om statskontroll med skibes sjødyktighet av 1903
Lov av 8. august 1908 om forandringer i og tillæg til lov om statskontrol med skibes sjødygtighet m.v. 9.juni 1903.
Forskrift av 19. Januar 1909
Forskrift av 1. mai 1909
Forskrift av 27. august 1909
Forskrift av 18.juni 1909
Forskrift av 28.juni 1912
Lov om forandringer i lov om statskontrol 21. aug.1914 med skibes sjødygtighet av 9.juni 1903 med tillægs- nr . 1. lov av 18. september 1909

Annet lovverk

Merchant Shipping Act of 1894
Merchant Shipping Ordinance of 1899
Chinese Passengers Act of 1855

Rederiarkiver

Byarkivet i Haugesund, uordnet arkivmateriale fra reder Odland.

Skibsregister for Norske Veritas

BSM: Det Norske Veritas skipsregister
Det Norske Veritas skipsregister 1900
Det Norske Veritas skipsregister 1901
Det Norske Veritas skipsregister 1902
Det Norske Veritas skipsregister 1903
Det Norske Veritas skipsregister 1904
Det Norske Veritas skipsregister 1905
Det Norske Veritas skipsregister 1906
Det Norske Veritas skipsregister 1907

Det Norske Veritas skipsregister 1908
Det Norske Veritas skipsregister 1909
Det Norske Veritas skipsregister 1910
Det Norske Veritas skipsregister 1911
Det Norske Veritas skipsregister 1912
Det Norske Veritas skipsregister 1913
Det Norske Veritas skipsregister 1914
Det Norske Veritas skipsregister 1915
Det Norske Veritas skipsregister 1916
Det Norske Veritas skipsregister 1917
Det Norske Veritas skipsregister 1918
Det Norske Veritas skipsregister 1919
Det Norske Veritas skipsregister 1920
Det Norske Veritas skipsregister 1921
Det Norske Veritas skipsregister 1922
Det Norske Veritas skipsregister 1923
Det Norske Veritas skipsregister 1924
Det Norske Veritas skipsregister 1925
Det Norske Veritas skipsregister 1926
Det Norske Veritas skipsregister 1927
Det Norske Veritas skipsregister 1928
Det Norske Veritas skipsregister 1929
Det Norske Veritas skipsregister 1930

Avis og tidsskrifter

UBBSPES

Norske Handels- og Sjøfartstidene ”Asiater og kulier” 26. mai 1913

Norsk tidsskrift for søvæsen ”Chinafarten”, 10. Årgang 6. Hefte 1892, side 154

Aviser publisert på: <http://newspapers.nl.sg/Default.aspx>:

The Straits Times 19.06.1903 (tilgjengelig 01.05.2012)

The Straits Times 31.05.1906 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Straits Times 21.08.1906 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Straits Times 13.10.1909 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Straits Times 11.11.1910 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Straits Times 28.01.1915 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Straits Times 23.11.1915 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Straits Times 20.12.1915 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Singapore Free Press and Merchantile Advertiser 22.10.1909 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Singapore Free Press and Merchantile Advertiser 19.04.1928 (tilgjengelig 01.05.2012)
The Singapore Free Press and Merchantile Advertiser 31.12.1929 (tilgjengelig 01.05.2012)

Joachim Grieg & co

BSM: Joachim Grieg & co. Ms 10/d 1./XI "Mappe. merket:Joachim Greig & co. Timw
charters 1912-1929. Befrakn. konti 1908. Befraktningsbetingelser"

Intervju/ e-post korrespondanse

E-post korrespondanse med Hans Olav Isaksen 06.02.2011 angående hans tid som styrmann i rederiet Bruusgaard, Kiøsterud & co.

Spørsmål stilt til Robert Bickers angående Chinese Maritime Customs, konferansen
”Internationalisation as a threat. Late imperial China and modern day Europe” i Bergen
02.12.2011.

Politiske dokumenter

Prinsipputtalelse\ fortolkning publisert under regjeringen Bondevik II utgitt av
utenriksdepartementet 04.10.2002.

[http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik II/ud/Veiledninger-og-brosjyrer/2002/folkerett-og-menneskerettigheter.html?id=271574](http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Bondevik-II/ud/Veiledninger-og-brosjyrer/2002/folkerett-og-menneskerettigheter.html?id=271574)

VEDLEGG

Vedlegg 1 Sampan



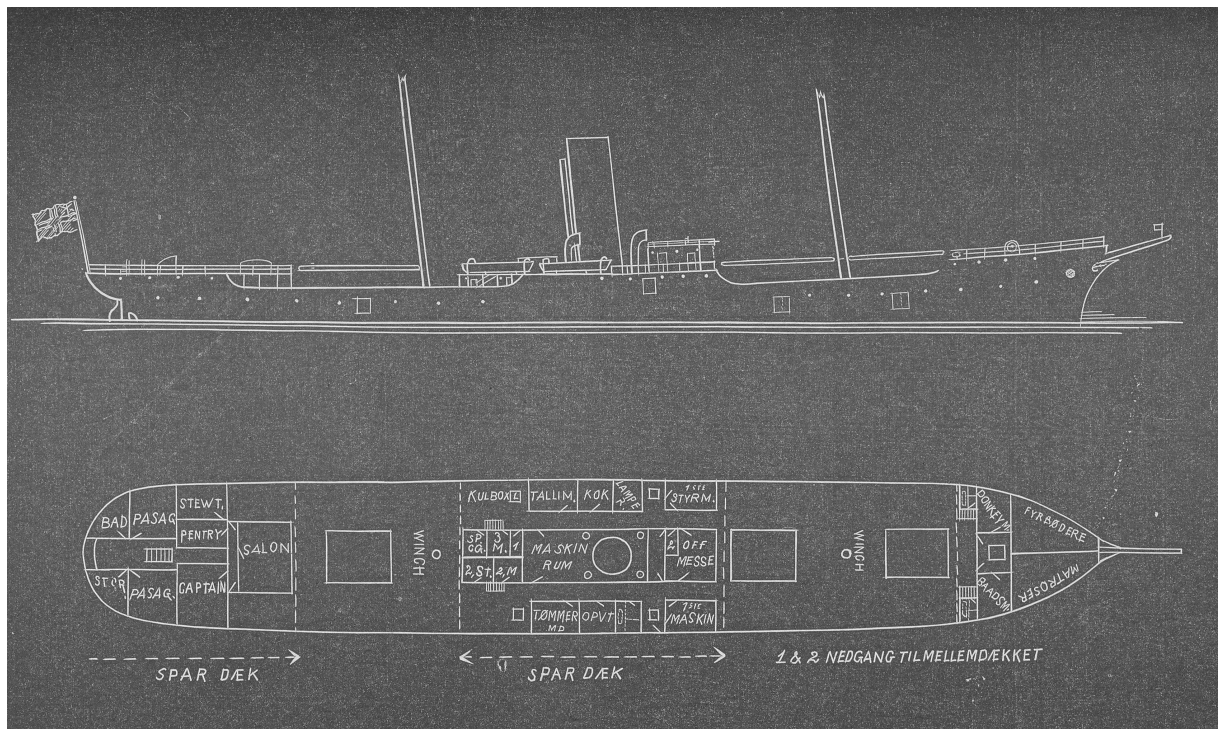
Kilde: Fra Sverre Melings private arkiv.

Vedlegg 2 Kinesisk junk, bilde tatt i 1922



Kilde: Fra Sverre Melings private arkiv.

Vedlegg 3 Marcus Bulls tegning av kinabåter.



Kilde: *Norsk Tidsskrift for Søvesen*, 1982

Vedlegg 4 Antall passasjerer fraktet med norske skip fra Swatow til Bangkok 1922-1929³⁵⁰

År	Antall norske skip	Antall passasjerer
1922	24	8189
1923	-	-
1924	33	9044
1925	61	41 765
1926	63	34 673
1927	47	30 558
1928	-	-
1929	51	20 076

Vedlegg 5 Antall passasjerer ankommet Swatow 1922-1929³⁵¹

År	Fra Hongkong	Fra Saigon	Fra Bangkok	Fra Singapore, Straits etc.
1922	50,712	1,769	48,255	11,626
1923	37,484	1,963	48,368	13,101
1924	50,187	3,231	49,795	28,148
1925	39,707	4,384	37,761	23,466
1926	21,966	6,642	45,695	31,666
1927	53,235	6,258	53,518	51,591
1928	53,900	6,129	39,158	42,610

Vedlegg 6 Antall passasjerer sendt fra Swatow 1922-1929³⁵²

År	Til Hong Kong	Til Saigon	Til Bangkok	Til Singapore, straits etc.
1922	30,648	3,979	65,804	36,369
1923	25,819	5,363	69,619	38,327
1924	32,469	6,999	64,962	47,654
1925	28,094	7,823	61,132	34,043
1926	6,717	6,699	57,156	10,402
1927	32,568	9,556	82,732	97,177
1928	38,705	12,471	76,368	84,330

³⁵⁰ Data til tabell hentet fra Konsulatrappporter for Swatow 1922-1928. RA/S-2259/L2765,L2834,L2893,L2966, L2967

³⁵¹ Data til tabell hentet fra Swatow skibsfarten i 1928. RA/S-2259/Dj/L2967

³⁵² Data til tabell hentet fra Swatow skibsfarten i 1928. RA/S-2259/Dj/L2967

Vedlegg 7 "Produce", bygget i 1905



Kilde: Sverre Melings private arkiv

Vedlegg 8 "Prosper" bygget i 1917/1918



Kilde: Sverre Melings private arkiv

