

I sin eksamensopgave har eleven analyseret dødsbranden på hjuldampere General Slocum i New York i 1904. Det viste udklip kommer efter analysedelen og **diskuterer** hvad det vil sige at bruge Charles Perrows normalfejlsteori og anskue en sådan skibskatastrofe som en systemulykke – og dermed ikke som enkelte menneskers personlige fejl.

Opgaven er velstruktureret, om end ikke sprogligt perfekt, og der findes mange gode, men især engelsksprogede kilder, der ville have været et godt supplement, så der ikke bygges så meget på en enkelt bog – det er altid risikabelt.

[...] Operatørernes straffe sammenlignet med analysen

Knap en uge efter ulykken blev besætningen, direktøren samt inspektorerne hevet i retten. Deres domme lød som følgende (kun af de operatører der blev arbejdet med ovenfor):

- Frank A. Barnaby blev kendt skyldig i lemfældig omgang med sikkerheden¹ og firmaet blev ikendt en forholdsvis lille bøde, beløbet kendes ikke.²
- Henry Lundberg blev kendt skyldig i lemfældig omgang med sikkerheden men blev dog kendt uskyldig et år senere, da folket ellers ville betvivle USSIS's troværdighed.³
- Kaptajn van Schaick blev kendt skyldig i lemfældig omgang med sikkerheden samt fejlbedømmelsen om hvor han skulle lægge til land, han fik 10 års fængsel.⁴ Han blev dog benådet af en præsident i 1912 og nåede derved ikke at aftjene hele sin straf.⁵

Når man har antaget at det var en systemulykke giver straffe til operatørerne ikke mening, idet det ikke var deres skyld ulykken opstod (de har dog en indflydelse på selve forløbet af ulykken). Når man sammenligner disse straffe med DEPOSE-analysen ses det at de mennesker der er blevet straffet, har fået skylden for udstyr, design, materialefejl og procedurefejl. DEPOSE-analysen viser at der er mange flere elementer af ulykken end kun mennesker (operatørerne). Hvis der ikke havde været rod i lampisteriet, ville branden højst sandsynlig ikke være opstået, hvis branden ikke var opstået havde ingen af menneskene fået en straf. Hvis der ikke havde været luftindtag som gav ilden næring ville kaptajn van Schaick's beslutning om ikke at søge i land med det samme, ikke have skadet særlig meget da ilden derved ikke kunne udvikle sig så meget som den gjorde. På den måde kan man fortsætte, **det viser at det primært er under uheldige sammenstød, det er kommet til at ligne at det er personer der havde skylden.** Dog er der enkelte personer der har en del af skylden



¹ Den menneskelige faktor – Side 70-71

² "PS General Slocum". Udgivet af *Wikipedia, den frie encyklopædi*. Sidst opdateret: 26.03.2012.
Internetadresse: http://en.wikipedia.org/wiki/PS_General_Slocum - Besøgt d. 07.04.2012

³ Den menneskelige faktor – Side 70-71

⁴ Den menneskelige faktor – Side 70-71

⁵ "The Burning of the General Slocum". Udgivet af *Smithsonian.com*. Sidst opdateret: 12.02.2012.

Internetadresse: <http://blogs.smithsonianmag.com/history/2012/02/a-spectacle-of-horror-the-burning-of-the-general-slocum/> - Besøgt d. 05.04.2012

på sine skuldre, som blandt andet inspektoren Henry Lundberg da han ikke gjorde sit job grundigt nok. Det at han ikke gjorde sit arbejde godt nok hænger lidt sammen med direktøren Frank A. Barnaby da han selv burde have tænkt at redningsveste og så videre ikke kan holde i 14 år uden udskiftning.

Immigrationsmiljøet i New York

Dødsbranden på *General Slocum* havde stor betydning for det tyske immigrationsmiljø i New York, især for det tyske 'ghetto' Kleindeutschland hvor alle ofrene kom fra, men rørte ikke New Yorkerne særlig meget. En anden ulykke der rørte alle i New York var ulykken med det danske skib *Norge*. Skibet bragte tyskere, danskere og nordmænd til New York, for at de kunne få et bedre liv, fordi New York og USA i det hele taget blev betragtet som 'mulighedernes land'. Under en sejlads kun to uger efter branden på *General Slocum* sejlede skibet ind i et granitskær og sank. Der omkom 629 mennesker. Ulykken med skibet *Norge*, fik langt større betydning for immigrationsmiljøet i New York end branden på *General Slocum* på trods af at langt flere mennesker døde på *General Slocum*. Grunden til det var at ulykken med *Norge* involverede immigranter fra flere forskellige lande, hvorimod *General Slocum* 'kun' ramte det tyske immigrationsmiljø.⁶

Ulykkerne med skibene *General Slocum* og *Norge*, er ikke ens på den måde ulykken forløb på, det er to vidt forskellige ulykkestyper. Det der er ens ved de to ulykker er efterreaktionerne. Begge ulykker gik ud over immigrationsmiljøet i New York, som man ellers gennem det 19. århundrede havde forsøgt at bygge op gennem en udviklingsplan for New York.⁷ Ulykkerne ændrede ikke på sikkerhedsforholdene på hjuldampere, dette betyder at der ikke blev lært noget af ulykkerne og derved kunne sådan en ulykke sagtens have forekommet igen. Det ses tydeligt at især ulykken med *General Slocum* ikke betød noget på længere sigt med hensyn til sikkerheden, da inspektoren der ikke havde opdaget alle sikkerhedsfejlene på skibet, blev frikendt da man ellers mente at troværdigheden til selskabet ville forsvinde.⁸ Der blev ikke ændret på lønningssystemet af inspektorerne og derved fortsatte de højst sandsynlig med at 'sjuske' med godkendelserne.

[...]

⁶ Den menneskelige faktor – Side 68

⁷ New York. Udgivet af Wikipedia, den frie encyklopædi. Sidst opdateret: 05.04.2012.
Internetadresse: http://da.wikipedia.org/wiki/New_York - Besøgt d. 08.04.2012)

⁸ Den menneskelige faktor – Side 70-71