

Rädda sig den som kan!

**MIKAEL
ELINDER
OCH OSCAR
ERIXSON**

Mikael Elinder är fil dr och biträdande lektor vid Nationalekonomiska institutionen, Uppsala universitet och affilierad forskare vid Institutet för Näringslivsforskning (IFN).
mikael.elinder@nek.uu.se

Oscar Erixson är doktorand vid Nationalekonomiska institutionen, Uppsala universitet. oscar.erixson@nek.uu.se

Författarna tackar Sebastian Escobar för utmärkt assistenthjälp samt Niclas Berggren och Erik Spector för värdefulla kommentarer på denna artikel. Ett tack riktas också till Jan Wallander och Tom Hedelius Stiftelse samt Forskningsrådet arbetsliv och socialvetenskap (FAS) för finansiellt stöd.

Sedan mitten av 1800-talet har det funnits en social norm om att kvinnor och barn ska räddas först vid fartygsolyckor. En analys av 18 uppmärksammade fartygskatastrofer visar att kvinnor och barn omkommer i mycket större utsträckning än män. Detta tolkas som att egenintresset, snarare än nobla ideal, vägleder oss när det egna livet står på spel.

Föreställ dig följande. Det är strax efter midnatt och du sitter i baren på ett kryssningsfartyg och lyssnar på bandet som spelar. Plötsligt hörs en kraftig smäll och det skakar till. Ljuset försvinner och fartyget får snabbt slagsida. Ett alarm ljuder och alla uppmanas att ta sig till livbåtarna. Du prisar dig själv för att du inte har gått och lagt dig. Nu är det nära ut till däck där livbåtarna finns. Väl ute ser du hur platserna i livbåtarna snabbt fylls. Den kraftiga slagsidan gör att enbart livbåtarna på fartygets ena sida kan sjösättas. Det är mörkt ute och stora vågor slår mot skrovet. Vattnet är kallt. Du bedömer att om några minuter kommer fartyget sannolikt att sjunka. En besättningsman skriker att de bara kommer att kunna sjösätta en livbåt till. Du står intill den sista livbåten. Bakom dig kämpar män och kvinnor, pojkar och flickor för att nå fram till livbåten. Vad gör du?

En grundsats i nationalekonomi är att beteende går att förklara utifrån antaganden om att människor är rationella och i första hand agerar själviskt. Vi har dock lärt oss att människor inte alltid agerar själviskt. Vi styrs också av sociala normer om vad som anses vara accepterade eller önskvärda beteenden. Många människor är generösa och gör uppoffringar för att hjälpa mer utsatta personer. Exempelvis utgör både välgörenhet och donation av blod och organ betydande transfereringar av resurser som i många fall är till stort gagn för mottagarna (se t ex Andreoni 2006; Thorne 2006; List 2011).

Åtminstone sedan mitten av 1800-talet har det funnits en utbredd uppfattning om att kvinnor och barn ska räddas först vid fartygskatastrofer (Delap 2006). Män förväntas ge kvinnor och barn företräde till livbåtarna. På motsvarande sätt förväntas kaptener och besättningsmän sätta passagerarna i säkerhet innan de räddar sig själva. Normen om att kvinnor ska räddas före män fick stor uppmärksamhet efter att HMS *Birkenhead*, ett brittiskt fartyg som transporterade soldater och deras familjer, förliste utanför Sydafrikas kust 1852. Befälet ombord beordrade alla män att stå tillbaka medan kvinnor och barn sattes i de få livbåtar som fanns tillgängliga. Samtliga kvinnor och barn räddades medan en majoritet av männen omkom.

Ett drygt halvsekel senare, 1912, gick ett mer välkänt brittiskt fartyg – RMS *Titanic* – till botten med två tredjedelar av sina 2 200 passagerare och besättningsmän. Att mer än 70 procent av kvinnorna överlevde i jämförelse med bara ca 20 procent av männen ledde till stora tidningsrubriker runt om i världen. Återigen rapporterades det om tappra män som hade räddat kvinnor på bekostnad av sina egna liv.

Tiden är ofta knapp och det gäller att agera snabbt när en fartygskatastrof är förestående. Har fartyget väl fått slagsida och börjat vattenfyllas kan det vara mycket svårt att ta sig ut till livbåtarna på däck. Den som saknar tillräcklig fysisk styrka för att ta sig ut på egen hand blir då beroende av hjälp från starkare medpassagerare. De starkare kan välja att hjälpa de som har det svårare att klara sig på egen hand eller att försöka rädda sig själva. Att agera altruistiskt i en nödsituation kan dock vara mycket riskabelt och kostsamt i termer av egen överlevnadschans. Det ges heller inga garantier för att de som blir hjälpta kommer att överleva i slutändan.

Att studera faktiskt mänskligt beteende i katastrofsituationer är mycket svårt. Antingen kan man förlita sig på vittnesutsagor från överlevande eller så kan man använda statistiska modeller för att undersöka vilka beteendeteorier som bäst förklarar överlevnadsmonstren i data. Flera forskare har studerat överlevnadsmonster från *Titanics* förlisning (Hall 1986; Gleicher och Stevans 2004; Folkesson 2005; Frey m fl 2010, 2011) och har visat att kvinnor och barn överlevde i mycket större utsträckning än män, även när man tar hänsyn till faktorer som biljettklass, nationalitet, ålder etc. Från detta fall har man också visat att andelen överlevande bland besättningsmän var mindre än bland passagerare. Resultaten har tolkats som att normen om att kvinnor och barn ska räddas först upprätthölls (Frey m fl 2010). En mer vidlyftig slutsats är att en social norm fick många män att offra sina liv för att rädda kvinnor och barn. Förutom *Titanic* har även RMS *Lusitania*, som sjönk 1915, studerats med avseende på könsskillnader i överlevnad (Frey m fl 2010, 2011). Skillnaden i överlevnadsgrad mellan könen var liten. Att kvinnor inte överlevde i större utsträckning än män förklaras med att det snabba sjunkningsförloppet inte gav utrymme för sociala normer att påverka evakueringen.

För att bredda analysen och leta efter mer generella resultat undersöker vi i en nyligen publicerad studie (Elinder och Erixson 2012) överlevnadsmonster från 18 fartygskatastrofer under perioden 1852 till 2011. Våra data kommer från passagerar- och besättningslistor och omfattar mer än 15 000 människoöden.

Överlever kvinnor vanligtvis fartygskatastrofer i större utsträckning än män eller var *Titanic* och *Birkenhead* undantag? Vilka kulturella och kontextuella faktorer avgör om kvinnor överlever i större eller mindre utsträckning än män? Det visar sig att den bild som framträder går stick i stäv med uppfattningen om att män på ett gentlemanmässigt sätt undsätter kvinnor och barn innan de sätter sig själva i säkerhet. Inte heller verkar besättningen se till passagerarnas säkerhet i första hand. I stället tycks

uttrycket ”Rädda sig den som kan!” bättre beskriva beteendet vid fartygskatastrofer.

I återstoden av denna artikel redovisas hur vi genomförde studien och de resultat vi fann. Avslutningsvis diskuterar vi vad vi har lärt oss om betydelsen av sociala normer i livshotande situationer.

1. Fartygskatastrofer 1852–2011

Varje år sker tusentals olyckor till sjöss. Lyckligtvis slutar endast ett mindre antal med stora dödstal. Det finns ingen officiell förteckning över de största fartygskatastroferna genom tiderna. Vi har därför utgått från den mest heltäckande lista vi har kunnat finna: ”Some notable shipwrecks since 1854” i *The World Almanac and Book of Facts* (Joyce 2007). Listan omfattar totalt 152 fartygskatastrofer från åren 1854 till 2006. Det är troligt att katastrofer i västvärlden och de med stor medial uppmärksamhet är överrepresenterade på denna lista. Vi har avgränsat oss till de katastrofer som uppfyller följande fyra kriterier: katastrofen ska ha skett i fredstid, det ska vara fråga om passagerarfartyg, det ska ha varit minst 100 personer ombord på fartyget (varav minst fem procent av de ombordvarande ska ha överlevt och minst fem procent ha omkommit) och det ska finnas data över omkomna och överlevande uppdelat på kvinnor och män. Ovanstående kriterier lämnar oss med ett urval av 14 fartygskatastrofer. Till dessa har vi valt att addera *Birkenhead*, eftersom förlisningen anses ha gett upphov till uttrycket ”kvinnor och barn först”. Vi har också inkluderat data från RMS *Lusitania*, som sjönk under första världskriget, eftersom de har analyserats i föregående studier på området. Vidare har vi tagit med två fartygskatastrofer som har ägt rum efter 2006: MS *Princess of the Stars* och MV *Bulgaria*. Det slutgiltiga urvalet består således av 18 fartygskatastrofer, varav endast två har blivit systematiskt studerade tidigare (*Titanic* och *Lusitania*). Individdata har insamlats från passagerar- och besättningslistor och kontextuella faktorer har bestämts utifrån rapporter över katastroferna. Se tabell 1 för en förteckning över de fartygskatastrofer våra analyser baseras på.

2. Tillvägagångssätt – val av statistiska modeller

Vi använder oss huvudsakligen av linjära regressionsmodeller för att skatta skillnaden i överlevnadsgrad mellan män och kvinnor. Observationsenheten är individen, antingen passagerare eller besättningsman. Utfallsvariabeln i samtliga specifikationer är en dummyvariabel som antar värdet 1 om individen överlevde katastrofen och 0 om individen omkom. Den förklarande variabeln av huvudsakligt intresse är även den en dummyvariabel och antar värdet 1 ifall individen är kvinna och 0 om individen är man. Den skattade koefficienten för denna variabel ska tolkas som skillnaden i överlevnadsgrad (i procentenheter) mellan män och kvinnor. En positiv statistiskt signifikant koefficient betyder således att kvinnor har en överlevnads-

Fartyg	Nationalitet	År	För- lopp	KBF- order	Resa (dagar)	Kvinnor (procent)	Om- komna	Över- levande
HMS <i>Birkenhead</i>	Brittiskt	1852	S	Ja	21	1,4	365	191
SS <i>Arctic</i>	Amerikanskt	1854	L	Ja	6	39,7	227	41
SS <i>Golden Gate</i>	Amerikanskt	1862	L	Nej	6	16,3	206	172
SS <i>Northfleet</i>	Brittiskt	1873	L	Ja	9	22,8	287	80
RMS <i>Atlantic</i>	Brittiskt	1873	L	Nej	12	29,6	538	330
SS <i>Princess Alice</i>	Brittiskt	1878	S	Nej	1	56,8	697	140
SS <i>Norge</i>	Danskt	1904	S	Nej	6	51,0	635	160
RMS <i>Titanic</i>	Brittiskt	1912	L	Ja	5	35,2	1 496	712
RMS <i>Empress of Ireland</i>	Brittiskt	1914	S	Nej	2	38,2	983	465
RMS <i>Lusitania</i>	Brittiskt	1915	S	Ja	6	39,0	1 190	768
SS <i>Principessa Mafalda</i>	Italienskt	1927	L	Nej	7	27,0	309	877
SS <i>Vestris</i>	Brittiskt	1928	L	Nej	2	33,6	125	183
SS <i>Morro Castle</i>	Amerikanskt	1934	L	Nej	3	60,4	130	412
MV <i>Princess Victoria</i>	Brittiskt	1953	L	Nej	1	20,2	135	44
SS <i>Admiral Nakhimov</i>	Ryskt	1986	S	Nej	1	47,9	423	820
MS <i>Estonia</i>	Estniskt	1994	L	Nej	2	47,4	852	137
MS <i>Princess of the Stars</i>	Filippinskt	2008	L	Oklart	2	49,6	791	59
MV <i>Bulgaria</i>	Ryskt	2011	S	Oklart	1	47,7	110	76

Ann: Förlopp anger om förlisningen var snabb (S) eller långsam (L). KBF-order anger om kaptenen beordrade ”kvinnor och barn först”. I analysen behandlades Oklart som att ordern inte hade givits. Resa anger antalet kalenderdagar mellan avgång och förlisning.
Källa: Elinder och Erixson (2012).

Tabell 1
Fartygskatastrofer
1852–2011

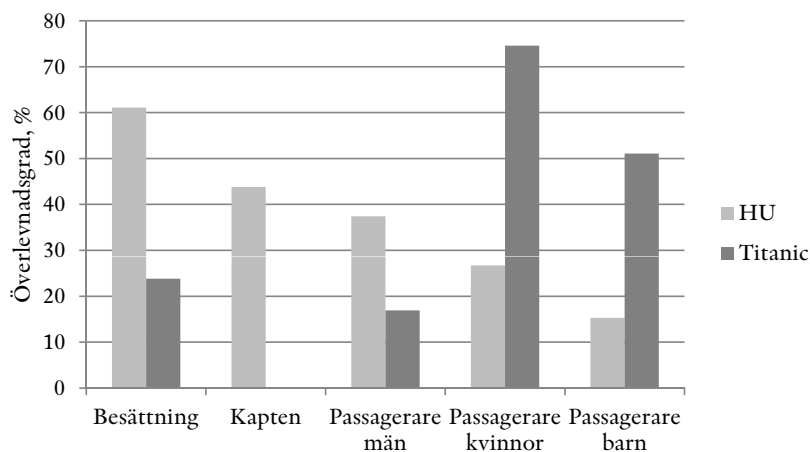
fördel gentemot män, medan en negativ signifikant koefficient betyder att kvinnor överlever i mindre utsträckning än män. För att undersöka om det finns en skillnad i överlevnadssannolikhet mellan passagerare och besättningsmän utökar vi modellen med en dummyvariabel som antar värdet 1 för besättningsmän och 0 för passagerare. Fartygsolyckorna analyseras dels individuellt och dels tillsammans i vad vi kallar ett ”sammanslaget” dataset. Med hjälp av de individuella dataseten testar vi om det finns någon skillnad i överlevnadsgrad mellan män och kvinnor samt mellan passagerare och besättning på de olika fartygen. Vi kontrollerar även för andra faktorer som kan tänkas påverka individens överlevnadschans, såsom ålder, biljettklass och nationalitet. Dessa tester följer också den metodologi som använts i tidigare studier av *Titanic* och *Lusitania*. Det sammanslagna datasetet använder vi för att testa hur kontextuella och kulturella bestämningsfaktorer, såsom kaptenens agerande eller när i tiden olyckan inträffade, påverkar skillnaden i överlevnadsgrad mellan könen. Det gör det också möjligt att ta hänsyn till omständigheter som är unika för varje enskild fartygsolycka, som t ex väderförhållanden.

3. Överlevnadsmönster i fartygskatastrofer – vad visar data?

I detta avsnitt visar vi först att män överlever i mycket större utsträckning än kvinnor och barn, samt att besättningen överlever i större utsträckning än passagerare. Därefter visar vi hur olika kontextuella och kulturella faktorer påverkar skillnaden i överlevnad mellan män och kvinnor. Resultaten sammanfattas i figur 1 och figur 2. För en mer detaljerad beskrivning hänvisar vi till Elinder och Erixson (2012). Eftersom de flesta av hypoteserna har inspirerats av forskningen om *Titanic* och *Lusitania* utgår vår analys huvudsakligen från de 16 fartygskatastrofer som inte har studerats tidigare. Vi benämner detta urval HU (Huvudsakligt Urval). Figur 1 visar överlevnadsstatistik för olika grupper i HU samt motsvarande siffror för *Titanic*. I HU är det tydligt att besättningsmän och kaptener överlever i störst utsträckning, medan kvinnor och barn har den lägsta överlevnadsgraden. Det verkar således som att de med bäst fysiska och kunskapsmässiga förutsättningar överlever i betydligt större utsträckning än de som är mer utsatta. Överlevnadsmönstret från *Titanic* är det motsatta: kvinnor och barn överlevde i betydligt större utsträckning än besättning och framför allt män.

Skillnad i överlevnad mellan kvinnor och män

Den första hypotesen är att normen ”kvinnor och barn först” (KBF) efterföljs i fartygsolyckor och att kvinnor därmed har en överlevnadsfördel gentemot män. Det finns dock anledning att tro att kvinnor, på grund av sina fysiska förutsättningar, klarar sig sämre än män om de inte blir hjälpta. Om män inte följer normen utan i stället försöker rädda sig själva förväntar vi oss därför att se en lägre överlevnadsgrad bland kvinnor. Om vi däremot finner att kvinnors överlevnadsgrad är betydligt högre än den bland män så tolkar vi det, i likhet med tidigare studier, som att normen har efterföljts, dvs som att männen har hjälpt kvinnorna. Figur 1 har redan gett oss en fingervisning om vartåt det lutar. Våra statistiska analyser av de enskilda fartygsolyckorna visar att endast i två av de 18 fallen är överlevnadsgraden högre bland kvinnor än bland män. Intressant nog är de två undantagen *Birkenhead* och *Titanic*. I elva av fallen finner vi i stället att överlevnadsgraden bland kvinnor är avsevärt lägre än överlevnadsgraden bland män. I fem av fallen finner vi ingen tydlig skillnad i överlevnadsgrad mellan könen. Resultatet att kvinnor överlever i mycket mindre utsträckning än män är genomgående och består även när vi kontrollerar för bl a ålder, biljettklass och nationalitet samt när vi tar hänsyn till kulturella och kontextuella faktorer. Kvinnor verkar vara utsatta för större risk än män även vid andra typer av katastrofer. Till exempel visar de studier som följde efter jordbävningen och tsunamin utanför Banda Aceh-provinsen i Indonesien 2004 att kvinnor omkom i betydligt större utsträckning än män (MacDonald 2005; Frankenberg m fl 2011).



Figur 1
Överlevnadsstatistik
för passagerare och
besättning

Anm: HU består av de 16 fartygskatastrofer som inte har studerats tidigare. Överlevnadsstatistik för barn baseras på data från nio fartygskatastrofer. Kaptenen på *Titanic* omkom i samband med förlisningen.

Källa: Elinder och Erixson (2012).

Besättningen

Vår andra hypotes är att besättningsmedlemmar överlever i större utsträckning än passagerare. Maritima bestämmelser säger att besättningen på ett fartyg, och speciellt kaptenen, har till uppgift att utföra en säker evakuering av fartyget och undsätta passagerarna innan de sätter sig själva i säkerhet. Om dessa föreskrifter efterföljs borde våra data således visa en lägre överlevnadsgrad för besättning än för passagerare. Det är dock rimligt att anta att besättningen har en fördel gentemot passagerarna med tanke på att de ofta har bättre kunskaper om fartyget samt att de ofta får information om olyckan i ett tidigare skede. Vi finner att besättningen i nio av de 18 fartygsolyckorna har en högre överlevnadsgrad än passagerarna. I övriga nio fall föreligger ingen statistiskt signifikant skillnad i överlevnadsgrad mellan de två grupperna. Intressant att notera är att kaptener, vilka enligt föreskrifterna borde vara kvar till dess att räddningsaktionen avslutats, har en avsevärt högre överlevnadsgrad än både manliga och kvinnliga passagerare och barn.

Kaptanens order

Vår tredje hypotes är att kvinnors överlevnadsgrad ökar relativt mäns när kaptenen prioriterar dem i evakueringen av fartyget. Till skillnad från andra typer av katastrofer kännetecknas fartygsolyckor av att det finns en ledare – kapten – med oinskränkt rätt att bestämma över hur evakueringen ska gå till. På både *Birkenhead* och *Titanic* beordrade kaptenen att kvinnor och barn skulle räddas först (en KBF-order utfärdades). Det har rapporterats från *Titanic* att män som bröt mot ordern riskerade att bli skjutna (Chapman

2001). Även på *Birkenhead* genomfördes ordern med hot om våld (Addison och Matthews 1906). Vi finner stöd för hypotesen i data: skillnaden i överlevnadsgrad mellan kvinnor och män mer än halveras på de fartyg där kaptenen beordrar ”kvinnor och barn först”. Kaptenens agerande verkar således spela en viktig roll för vilka som överlever och vilka som dör, men kan inte förklara varför kvinnor överlevde *Birkenhead* och *Titanic* i större utsträckning än män. Att ledare, genom sitt agerande, kan gynna kvinnor har även visats i samband med evakueringen av civila under Balkankriget (Carpenter 2003).

Sjunkningsförloppet

Vår fjärde hypotes är att kvinnor har en större överlevnadschans, relativt män, om fartyget sjunker långsamt. Det kan behövas tid för sociala normer att träda i kraft i situationer där det egna livet står på spel (Frey m fl 2010, 2011). När händelseförloppet är snabbt kan hormonpåslag till följd av stress leda till själviskt beteende. Om händelseförloppet däremot är utdraget återgår hormonnivåerna och sociala normer återfår inflytande över beteendet. Empiriska belägg för denna hypotes kommer från en jämförelse av det långsamt sjunkande *Titanic* (160 min) och det snabbt sjunkande *Lusitania* (18 min). Våra resultat pekar dock på att sjunkningstiden inte har någon betydelse för utfallet – kvinnor överlever i lägre utsträckning än män oavsett om fartyget sjunker snabbt eller långsamt.

Andelen kvinnor ombord på fartyget

Vår femte hypotes är att kvinnors överlevnadsgrad ökar, relativt mäns, när de utgör en liten andel av passagerarna. Att hjälpa någon i samband med en fartygsförlisning är kostsamt. Det finns två skäl till varför män skulle vara mer benägna att hjälpa kvinnor när det är relativt få kvinnor ombord. För det första tar det relativt kort tid för männen att undsätta ett fåtal kvinnor. För det andra ökar sannolikheten för män att få en livbåtsplats. Men å andra sidan tenderar män att vara mer riskbenägna i närvaro av kvinnor (Ronay och von Hippel 2010), vilket i motsats till föregående resonemang borde leda till att kvinnor missgynnas i de fall då de utgör en liten andel av det totala antalet passagerare. Våra resultat tyder dock på att andelen kvinnor inte spelar någon större roll för hur kvinnor klarar sig jämfört med män.

Tid till sjöss innan förlisningen

Vår sjätte hypotes är att kvinnor gynnas av att fartyget varit till sjöss i mer än ett dygn innan olyckan inträffar. Det är rimligen så att vi är mer villiga att hjälpa personer till vilka vi har sociala band, såsom familj, vänner och bekanta. Benägenheten att hjälpa kan därmed tänkas vara större ombord på fartyg där människor har fått mer tid att lära känna varandra. Vi finner dock inget stöd för hypotesen att en länge tid på sjön skulle ha en positiv påverkan på kvinnors relativa överlevnadssannolikhet.

Förr mot nu

Vår sjunde hypotes är att kvinnors starkare ställning i samhället har gjort dem mer kapabla att överleva på egen hand, utan hjälp från män, och att skillnaden i överlevnadsgrad mellan könen därmed har minskat. Det har visat sig vara mycket svårt att förstå hur och varför normer uppstår, när de växer sig starka och hur de förändras över tid (se t ex Ostrom m fl 1992; Henrich m fl 2001; Camerer och Fehr 2006). Det har nu passerat ett århundrade sedan *Titanic* förliste. Det skulle kunna vara så att normen om att undsätta kvinnor och barn successivt har försvunnit i och med att samhället har blivit alltmer jämställt. Första världskriget har framhållits som tidpunkten för ett paradigmskifte, dels i synen på manlighet till sjöss och dels i synen på kvinnans roll i samhället (Delap 2006). I linje med hypotesen visar våra data att skillnaden i överlevnadschans mellan kvinnor och män är avsevärt mindre efter första världskriget. Detta resultat stödjer studier som har funnit att kvinnors starkare ställning i samhället återspeglas i deras relativa överlevnadsgrad i naturkatastrofer (Neumayer och Plümper 2007).

Nationskillnader

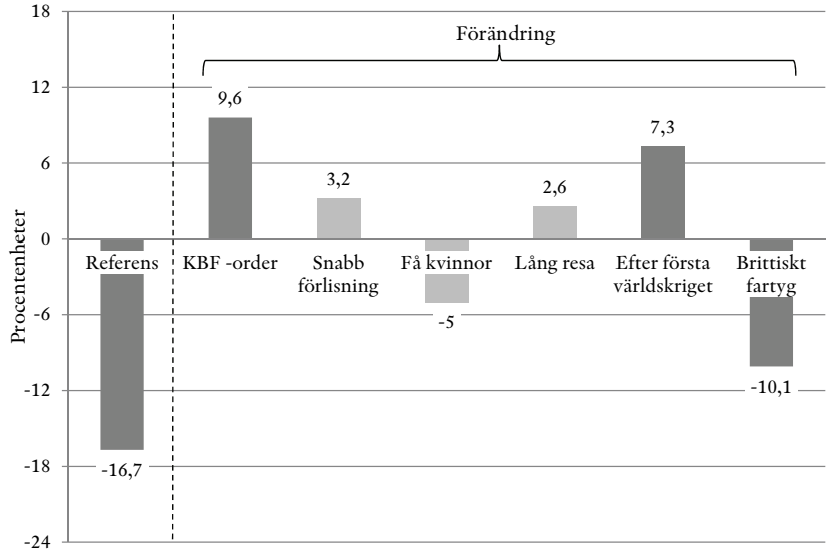
Vår åttonde och sista hypotes är att kvinnor har en högre överlevnadsgrad, relativt män, när brittiska fartyg förliser. Det har hävdats att brittiska män skulle vara mer gentlemannamässiga än andra män. Ytterligare en förklaring till varför kvinnor överlevde i större utsträckning än män när *Titanic* förliste skulle således kunna vara att *Titanic* var ett brittiskt fartyg med mestadels briter ombord. Om den sociala kostnaden för att bryta mot normen att rädda kvinnor och barn först är högre för briter än för män från andra länder, förväntar vi oss att finna en högre överlevnadsgrad bland kvinnor på brittiska fartyg. Resultaten ger dock inget stöd för denna hypotes. I stället finner vi att kvinnor överlever i lägre utsträckning, jämfört med män, på brittiska fartyg än på fartyg av andra nationaliteter.

4. Slutord

Våra resultat visar att män överlever i dubbelt så stor utsträckning som kvinnor i fartygskatastrofer. De visar också att barn har lägst överlevnadschans och att besättningsmän överlever i större utsträckning än passagerare. Vi tolkar dessa resultat som att normen om att rädda kvinnor och barn först sällan förmår människor att riskera sitt eget liv för andra. Resultaten ger måhända en nedslående bild av mänskligt beteende i katastrofsituationer, men de bidrar till att öka vår förståelse för hur människor interagerar när det egna livet står på spel. Den nationalekonomiska grundsatsen att människor agerar utifrån sitt egenintresse verkar stämna bättre i fartygsolyckor än vad tidigare forskning visat.

I vilken utsträckning våra slutsatser kan generaliseras till andra livshotande situationer får framtida studier visa. Särskilt angeläget är det att få en

Figur 2
Skillnad i överlev-
nadsgrad mellan
kvinnor och män



Ann: Mörkgrå stapel anger statistiskt signifikant estimat. Referens anger att kvinnors överlevnadsgrad i genomsnitt är 16,7 procentenheter lägre än mäns (som är 34,6%). Övriga staplar anger hur denna skillnad i överlevnad förändras. Till exempel blir den, när KBF-ordern ges, $-16,7 + 9,6 = -7,1$ procentenheter.

Källa: Elinder och Erixson (2012).

djupare förståelse för vilka omständigheter som kan få sociala normer att åsidosätta egenintresset. Vad var det som gjorde just *Birkenhead* och *Titanic* så annorlunda?

REFERENSER

Addison, A C och W H Matthews (red) (1906), *A Deathless Story, or, The "Birkenhead" and Its Heroes*, Hutchinson & Co, London.

Andreoni, J (2006), "Philanthropy", i Kolm, S C och J M Ythier (red), *Handbook on the Economics of Giving, Reciprocity and Altruism*, Elsevier, Amsterdam.

Camerer, C och E Fehr (2006), "When Does 'Economic Man' Dominate Social Behavior?", *Science*, vol 311, s 47-52.

Carpenter, R C (2003), "'Women and Children First': Gender, Norms, and Humanitarian Evacuation in the Balkans 1991-95", *International Organization*, vol 57, s 661-694.

Chapman, E (2001), "Gunshots on the Titanic", *Encyclopedia Titanica*, <http://www.encyclopedia-titanica.org/gunshots-on-titanic.html> (2012-02-21).

Delap, L (2006), "'Thus Does Man Prove His Fitness to Be the Master of Things': Shipwrecks, Chivalry and Masculinities in Nineteenth- and Twentieth-Century Britain", *Cultural and Social History*, vol 3, s 45-74.

Elinder, M och O Erixson (2012), "Gender, Social Norms, and Survival in Maritime Disasters", *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, vol 109, s 13220-13224.

Folkesson, P (2005), *Katastrofer och män: Explorativa undersökningar av ett komplext förhållande*, doktorsavhandling, Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet.

Frankenberg, E, T Gillespie, S Preston, B Sikoki och D Thomas (2011), "Mortality, The Family and The Indian Ocean Tsunami", *Economic Journal*, vol 121, s 162-182.

Frey, B S, D A Savage och B Torgler (2010), "Interaction of Natural Survival Instincts and Internalized Social Norms Exploring the Titanic and Lusitania Disasters", *Proceedings of the National Academy of Science of the United States of America*, vol 107, s 4862-4865.

Frey, B S, D A Savage och B Torgler (2011), "Behavior under Extreme Conditions: The Titanic Disaster", *Journal of Economic Perspectives*, vol 25, s 209-222.

- Gleicher, D och L K Stevans (2004), "Who Survived Titanic? A Logistic Regression Analysis", *International Journal of Maritime History*, vol 16, s 61-94.
- Hall, W (1986), "Social Class and Survival on the S.S. Titanic", *Social Science & Medicine*, vol 22, s 687-690.
- Henrich, J m fl (2001), "In Search of Homo Economicus: Behavioral Experiments in 15 Small-Scale Societies", *American Economic Review*, vol 91, s 73-78.
- Joyce, A C (red) (2007), *The World Almanac and Book of Facts 2008*, World Almanac Books, New York.
- List, J A (2011), "The Market for Charitable Giving", *Journal of Economic Perspectives*, vol 25, s 157-180.
- MacDonald, R (2005), "How Women Were Affected by the Tsunami: A Perspective from Oxfam", *PLoS Med*, vol 2, e178.
- Neumayer, E och T Plümper (2007), "The Gendered Nature of Natural Disasters: The Impact of Catastrophic Events on the Gender Gap in Life Expectancy, 1981-2002", *Annals of the Association of American Geographers*, vol 97, s 551-566.
- Ostrom, E, J Walker och R Gardner (1992), "Covenants With and Without a Sword: Self-Governance is Possible", *American Political Science Review*, vol 86, s 404-417.
- Ronay, R och W von Hippel (2010), "The Presence of An Attractive Woman Elevates Testosterone and Physical Risk Taking in Young Men", *Social Psychological and Personality Science*, vol 1, s 57-64.
- Thorne, E D (2006), "The Economics of Organ Transplantation", i Kolm, S C och J M Ythier (red), *Handbook on the Economics of Giving, Reciprocity and Altruism*, Elsevier, Amsterdam.