



# Innhold

<b>Med saltvann i årene</b> .....	s 4
Begynnelsen .....	s 4
Leidang og handel .....	s 5
Skipsfører og medseilere .....	s 6
Livet om bord .....	s 7
Fra medseiler til leiefolk .....	s 7
Økt handel, større skip .....	s 8
Sjørøveri og kapervirksomhet .....	s 9
Bergensere i slaveriet .....	s 11
Sjøfolk i krig for to hundre år sia. ....	s 11
Defensjonsskip .....	s 12
Leveforhold og arbeidsoppgaver .....	s 12
Oversjøisk fart .....	s 14
Sjøinnrullering .....	s 14
I ruffen .....	s 15
Vakt og glass .....	s 17
Fra voldsmakt til logging .....	s 18
Kosthold .....	s 18
Rømning .....	s 20
Forlis, sjøsikkerhet og endrede holdninger .....	s 20
Kollektiv straff for rømning .....	s 22
Kannibalisme om bord .....	s 22
Uvær i Nordsjøen .....	s 22
Tilbud til sjøfolk .....	s.22
Dampskip — ”med tunge, jevne stempelslag” .....	s 23
Utdanning .....	s 25
Modernisering og krise .....	s 25
Modernisering av flåten .....	s 27
Ørkenen Sur .....	s 27
Rettigheter .....	s 28
Et organisert arbeidsliv .....	s 29
Sjøfolk i krig .....	s 30
Etterkrigstida .....	s 32
Sjøfolks familieliv .....	s 34
Velferd og rettigheter .....	s 36
Førstereis .....	s 39
Rasjonalisering og omstillinger .....	s 38
NIS til nå .....	s 44
<b>Litteraturliste</b> .....	s 46



# Forord

Fram mot grunnlovsjubileet i 2014 vil det bli utarbeidet nasjonale rammefortellinger om utvalgte epoker og tema i kystens historie. Fortellingene lanseres under samletittelen *Fortellinger om kyst-Norge*.

Siden oppstarten i 2009 har det blitt produsert åtte hefter. Det første heftet, *Kyst- og havlandet Norge* viser bredden i norsk kysthistorie, og finnes også i engelsk utgave. Siden har heftet *Riksvei nr. 1* tatt for seg maritim infrastruktur, *Ressursar til låns* og *Den norsk-arktiske torsken og verden* har lagt vekt på sild og torsk sin betydning for norsk fiskeri- og kysthistorie. Videre formidler heftene *Verdens Fraktemenn* og *Åkeren kan òg være blå* sentrale sider ved norsk sjøfartshistorie og fremveksten av havbruksnæringen, to næringer som også i dag utgjør sentrale deler av det kystvendte næringslivet i Norge. Det syvende heftet i serien, *Hval, veid, fangst og norske kyster*, tar for seg den fascinerende og tankevekkende historien om hvalfangsten. Det åttende heftet, *De båtreisende*, vendte blikket mer mot kystfolk enn mot de ulike kystnæringene og gav et sterkt innblikk i romanifolket som reiste og levde langs kysten.

Dette niende heftet, *Med saltvann i årene*, setter også kystens folk i sentrum. Det er en fortelling om en yrkesgruppe og et levevis som har vært formende for lokalsamfunnene sjøfolkene kom fra og formingen av nasjonen. Sjøfolkenes tilværelse har vært preget av avstand fra hjem og hjemland, og har derfor ikke alltid vært synlige i det norske samfunnet. Vi håper dette heftet vil skape mer forståelse og kunnskap om sjøfolks liv og deres plass i vår historie.

Teksten er skrevet av Elisabeth S. Koren fra Norsk Maritimt Museum og Tore L. Nilsen fra Bergens Sjøfartsmuseum, som sammen også har stått for billedutvalget. Museum Vest har koordinert den tekniske produksjonen og kontakten mellom forfatter og redaksjonen. Medlemmer i redaksjonen har vært Pål Christensen fra Universitetet i Tromsø, Elisabeth S. Koren fra Norsk Maritimt Museum, Jo van der Eynden fra Etatsmuseet for Kystverket, Per G. Norseng fra Norsk Maritimt Museum og Bjørg Christophersen, Anders Haaland og Årstein Svihus fra Museum Vest.

Direktoratene og nettverksmuseene håper at de nasjonale rammefortellingene vil være til glede, ettertanke og nytte for alle kystkulturinteresserte, og at de kan bidra til et historisk perspektiv på nåtidens og framtidens utfordringer. Direktoratene og museene tar gjerne imot spørsmål eller synspunkter på prosjektet. Les mer om *Fortellinger om kyst-Norge* på [www.kyst-norge.no](http://www.kyst-norge.no).



KULTURRÅDET  
Arts Council  
Norway



KYSTVERKET



FISKERIDIREKTORATET

## Med saltvann i årene

Hvordan har det vært å arbeide til sjøs? De som mønstret på for første gang i 1960 fikk følgende advarende ord fra Skipsfartens Arbeidsgiverforening:

Sjømannsyrket har alltid stått i et eventyrskjær for norske gutter. En sjømann må se og oppleve mye rart under fremmede himmelstrøk, det å være sjømann må være litt av en opplevelse... Slik er det mange som har tenkt. [...] Vi får håpe du ikke blir skuffet i forventningene. [...] Som andre yrker har det sine særskilte ulemper. Det å være borte fra hjemmet ofte lange tider av gangen er ikke alltid morsomt.

Lange fravær fra hjemmet er vel det som først og fremst har definert sjømannsyrket og sjøfolks liv, i hvert fall for sjøfolk i utenriksfart. Dette har også gjort yrket litt myteomspunnet og fremmed for mange – hovedvekten av sjøfolkene og skipene var langt borte.

De fleste nordmenn kjenner eller har noen i familien som har vært til sjøs, for kortere eller lengre tid, og i mange familier er tilknytningen til havet sterk og uttalt. Sjøfolkene har funnet en plass i norsk kultur. Men for historikere ser det ut til at sjøfolk fortsatt befinner seg utenfor horisonten – de har i liten grad berørt temaet. Det savnes en sammenfattende historie om norske sjøfolk.

I dette heftet har vi gjort et forsøk på å gi en overordnet fortelling, fra vikingtid til i dag. Den bærer preg av hva som finnes av kunnskap. Forfatterne håper at denne kunnskapen kan utvides i årene som kommer. Norske museer og kultur- og historieforskere har en stor oppgave med å samle kunnskap og minner om sjøfolkene liv. Vi håper at ny forskning om sjøfolk vil gi oss en dypere forståelse av livet på sjøen og sjøfolkene stilling og bidrag til det norske samfunnet.

### Begynnelsen

Sjøfart og kystkultur har til alle tider vært en viktig del av det norske folks liv. Topografiske forhold med mye fjell og



Katter og menn om bord på "Storfond". Foto: Bergens Sjøfartsmuseum (BSJ).

en lang kystlinje med dype fjordarmer har gjort sjøen til den viktigste transportveien for store deler av landet. Gode havner og en beskyttende skjærgård har skapt et godt grunnlag for slik lokal fart. Rikdom på ettertraktede naturprodukter som



Vikinger går til angrep i Frankrike.  
Fra et fransk håndskrift fra omkring  
1100. Illustrasjon fra Helle 2001.

trelast og fisk for forbruk og eksport, samt behov for varetilførsel utenfra, har i tillegg ført norske skip til fjernere himmelstrøk.

Den første kjente større handelsplass i Norge var Skiringssal i Vestfold anlagt rundt 800. Det påstås at Norge tidligere enn noe annet europeisk land vant herredømme over sjøen og seilte over åpne havstrekninger, i første omgang innenfor det norrøne området. Det å reise til fremmede land og lære seg fremmede seder og skikker kunne medføre ære, rikdom

og berømmelse. Formen for fredelig sjøfart var i begynnelsen byttehandel, men mange hadde også andre formål enn handel. De som reiste ut, var ofte både kjøpmenn og vikinger. I sagaene berettes ved flere anledninger om sjøfarere som først sluttet våpenhvile for å drive handel en avtalt tid. Når tiden var utløpt kunne plyndringen starte. Handelsskip var også rustet til å gå i strid.

### Leidang og handel

Fra 900-tallet ble det organisert et leidangssystem langs kysten for å få frie bønder til å utruste og bemanne skip til forsvar av landet. Landet ble etter hvert delt i mindre enheter (fylke, fjerding, skipreide) som skulle utrede mannskap, utstyr og båter. Hvert skipreide var ansvarlig for å bygge ett skip med tilhørende naust. Skipene ble målt i tofter (sesser) med to årer på hver, og to mann på hver åre. Størrelsen på skipene varierte fra 20 til 25 tofter og trengte med andre ord fra 80 til 100 mann. Mannskapet ble plukket ut etter bestemte regler som varierte en del fra sted til sted og endret seg over tid. Rundt 1270 skal leidangen ha omfattet ca 300 skip og bortimot 30 000 mann. Det var ingen



Leidangsskip malt i initialen til Landevernbolken i Landsloven i lovhåndskriftet Codex Hardenbergianus fra første halvdel av 1300-tallet. Illustrasjon fra Helle 2001.

stående styrke, og alle skipene ble ikke utkalt samtidig. Leidangen ble benyttet både til krigs- og plyndringstokt.

Kristendommen la grunnlag for fredeligere handel. Fredstiden under Olav Kyrre (1067-1093) falt sammen med en økonomisk oppgangstid for Vest-Europa, som fortsatte utover på 1100-tallet. Handelsrutene strakk seg stadig lengre nordover fra det sørlige Europa. Nye handelsimpulser førte til at småbyer ved elveløpene på kontinentet plutselig fikk nytt liv, og at nye byer ble anlagt. Olav Kyrre har blant annet fått æren for grunnleggelsen av Bergen i 1070. Oslo ble anlagt 50-70 år tidligere, og Trondheim

allerede i siste halvdel av 900-tallet. På 1100-tallet vokste det fram en gruppe mektige kjøpmenn i norske byer, spesielt i Bergen. De mange klostrene som ble anlagt, både i og utenfor byene, drev også oppsamling av varer med påfølgende handel og sjøfart. Klostrene hadde gjerne egne skip som ble benyttet til varetransporten. De hadde kontakt med klostre i andre land, som skaffet avsetning for utførselsvarer. Selv om mye av transporten ble foretatt av utenlandske fartøyer, vokste flåten av norske fartøyer, med økt behov for norske sjøfolk som resultat. Sannsynligvis var menn med erfaring fra leidangen etterspurt.

### Skipsførere og medseilere

De eldste norske farmannslovene var opprinnelig ren sedvanerett, og ble nedtegnet på 1000- eller 1100-tallet. Om bord på skipene skulle det være minst én styresmann eller skipper (skipsherre). Ellers bestod besetningen av sjømenn eller matroser og kokk. I



Kalkmaleri fra 1380-1400 i Skamstrup kirke, Danmark. Del av motiv som skal forestille Olav den Hellige i kappseilas med halvbroren Harald Hardråde for å vinne den norske krone. Foto: Nationalmuseet, København

tillegg kom ofte medseilere eller passasjerer som betalte for reisen. I særskilte tilfeller var det også los og tolk om bord. Når eieren ikke fulgte med som skipper overlot han forhandlingene for sine varer til en superkargo. Loven sa at det skulle være en styresmann på hvert skip. På skip som seilte til Island kunne det være flere styresmenn. I denne farten var lasten ofte fordelt på flere eiere.

Ifølge lovene var skipperen også reder. Av sagaene fremgår det imidlertid at det vi kaller partsrederi, var tidlig kjent. Ofte eide da skipperen varene sammen med én eller flere av farmennene. Enten kunne de alle være med på skipet, eller en eller noen få ble med. Når en høvding eller storbonde seilte med sitt skip, enten det var leidang eller handel, var det hans huskarer eller frie medlemmer av husstanden som førte skipet. Det var ikke noe sosialt skille mellom skipper og matros. Matrosene levde ikke av hyre, og hadde derfor en friere stilling. De reiste på egen risiko og fikk til gjengjeld for sitt arbeid rom i lasten for sine varer. I sagaene kalles mannskapet om bord i kjøpmannsskip gjerne for kjøpmenn.

Skipsføreren måtte sørge for at skipet var i sjødyktig stand før avreise. Hva tetthet angikk var kravet at man ikke behøvde å øse det lens mer enn tre ganger på to døgn ifølge Farmannsbolken i Magnus Lagabøtes bylov av 1276. Men dersom befrakterne aksepterte det, kunne skipet også seile med større lekkasje. I tillegg skulle alt pålagt utstyr følge med. Ved klage om overlast skulle lastemengden vurderes av to andre skippere, eventuelt andre tilgjengelige personer. Reisefellene, altså alle om bord, var jevnbyrdige siden alle var frie handelsmenn. De måtte imidlertid underordne seg skipperens kommando og i tur og orden gjøre skipstjeneste om bord, på samme måte som dagens matroser. Rangordningen var slik: skipperen var øverste myndighet, deretter kom fire "reidumenn", mens resten var menige skipsfolk. Skipperen måtte skaffe los på egen bekostning, mens utgifter til tolk ble fordelt på alle farmennene om bord. Det var detaljerte bestemmelser om arverett etter de som døde om bord eller i land.

"Reidumenn" nevnes bare i den gamle farmannslov. De hadde nærmere definerte oppgaver på sine fjerdeparter av skipet og kjølplass i sine respektive deler av skipet. Én holdt til i forstavnen på styrbord side, én i fremre bjelkerom på babord side, én i

akterstevnen nærmest skipperen og én i rommet under spillet på babord side. De skulle ha oppsyn med at all tjeneste gikk etter tur i sin fjerdedel av skipet. I enkelte henseender synes loven å slå dem sammen med de menige skipsfolkene, vanligvis benevnt som "háseti" – som også kan bety menig rorskar. Mannskapet var i alminnelighet ikke forhyrt i moderne forstand. Loven taler utelukkende om besetningen som befraktere av skipsrom for varer og som passasjerer. I de tilfellene det var for få befraktere med skipet eller det var dødsfall om bord, kan det ha vært snakk om at det ble tatt leiekarer om bord. Det finnes imidlertid ingen informasjon om deres rettigheter og plikter. I Magnus Lagabøters bylov finnes også en bestemmelse som kan peke i retning av faste, forhyrte kokker om bord. Slik var det neppe i de eldste tider. I sagalitteraturen finnes opplysning om at det ble trukket lodd blant kjøpmennene om hvem som skulle lage maten for dagen.

### **Livet om bord**

Seilassen foregikk om sommeren og skipene sto på land om vinteren, gjerne i naust. De skulle helst tjæres om høsten, men kunne også tjæres om våren dersom de kom hjem sent på høsten. Skipene seilte gjerne flere i følge. Det var en sikkerhet i tilfelle noen skulle få problemer, og som vern mot sjørøvere. Ferden gikk forholdsvis hurtig. Vikingtidens skip seilte raskere enn de tunge handelsskipene vi kjenner fra middelalderen. Skipene stakk som regel til sjøs ved soloppgang og skulle helst være i havn om kvelden. Med de hjelpemidler som var til rådighet var det risikabelt å seile om natten. Langs hele Norges kyst var det bryggeleier eller havneplasser hvor skipene kunne legge til for natten. Skipene holdt seg helst langs land. Over åpne hav hadde sjøfolkene bare solen og stjernene å seile etter. Kunnskapen gikk fra den ene til den andre om retninger og avstander i tid.

Når skipene la til land om kvelden, ble teltene som regel reist i for- og akterstevnen. Men det var også mulig å sette opp telt på land. Om bord fantes ingen ildsteder og mannskapet måtte i land for å koke mat. På farmannsskip holdt mannskapet seg selv med kost. Drikkevarene, som de hadde sammen, sto i kar ved masten. Det var vann, sur melk og delvis øl.

På enkelte skip fantes en slags kahytter. Vanligvis lå mannskapet

på tiljene eller under skipsbåten, gjerne i store skinnfeller eller soveposer, hvor det gjerne var rom for to. Det må i det hele tatt ha vært et hardt liv om bord; kald mat og ingen varme rom å søke ly i mot kulde og uvær. Den alminnelige kost om bord var melprodukter, smør og tørket kveite.

### **Fra medseiler til leiefolk**

Utviklingen medførte at det ble stadig flere leiefolk om bord, og en rettarbot fra Island 1314 tyder på at de menige sjøfolk på den tid i hovedsak var forhyrt. Farmannsbolken som er innført som egen del i Magnus Lagabøters Bylov inneholder flere bestemmelser om forholdet mellom skipper og de øvrig om bord. Det var bot for dem som ikke møtte fram ved avreise dersom de ikke hadde lovlig forfall. Det var også bot for å komme for sent til sin tur til å øse skipet eller etter at skipet var "tjeldet" (det vil si når telt var reist). Håsetene, altså alle utenom skipperen, skulle på skift holde utsikt for båer og skjær, arbeide med seilene og fortøye og holde vakt ved land.

Skipperen bestemte over båten, men de andre om bord hadde krav på å bli satt i land og hentet igjen en gang for dagen. De som skulle lage mat fikk komme i land tre ganger daglig: en gang for å hente vann og to ganger for å koke mat. Det var også bestemmelser om ventetid dersom noen dro i land under ferden. For de som dro i land uten tillatelse fra skipperen og de øvrige om bord skulle man vente to tidevann. Dersom han ikke kom tilbake innen den tid, kunne de uten straff reise videre. Når noen var borte fra skipet og man hadde god bøl, skulle tre mann gå i land; den ene skulle stille seg ved enden av langangen, den andre så langt fra ham på land, og den tredje så langt fra den andre igjen, at enhver kunne høre den andres rop. De skulle rope tre ganger og deretter dra tilbake til skipet. Dersom vedkommende ikke kom da, kunne de andre straffritt dra, dersom de var i et kristent land. I hedenske land måtte de vente opp til tre tidevann på vedkommende dersom det ikke medførte egen fare.

I rettslig henseende dannet alle farmennene om bord en egen rettskrets. De avgjorde alle saker seg imellom på et regulært ting. Når man var i land ble tinget holdt på landsiden av langangen, mens det underveis ble avholdt ved masten.

Skipperen sto i spissen for dette rettssamfunnet, nærmest som en konge, mens de fire "reidumenn" hadde plikter, makt og myndighet som byfogden i byene. Det behandlet saker om slåsskamper, påseiling, skader påført av løsnets fortøyning m.m. Enhver håsete var ellers pliktig til å være med skipet til det var trukket opp på land. Til landsettingen trengtes imidlertid ekstra mannskap. Skipperen måtte da sende ut budstikker for å samle folk. Det var bøter for å la være å møte opp til slikt arbeid.

### Økt handel, større skip

Midt på 1200-tallet klaget kong Håkon Håkonsson over "at alle vil nu fare i kjøpfærder, men ingen arbeider for bønderne". Det ble satt formueskrav for hvem som kunne reise. Etter hvert som handelen mer og mer samlet seg i byene ble formueskravet for å drive handel økt. Slike begrensninger bidro til å samle handel og skipsfart i byene.

Samtidig med at handelen og skipsfarten vokste og ble bedre organisert, utviklet også skipsbyggingskunsten seg og nye tiltak og oppfinnelser lettet skipsfarten. Havneforholdene langs kysten ble bedre utover på 1200-tallet. Loser ble alminnelige. I Bergen hadde losene i løpet av århundret fått sitt eget laug. Nå kom også kompasset i bruk.



Skiferhelle med bilde av kogge. Noen har sett og risset inn et flott skip for å ta vare på minnet. Skiferplaten er liten og ble tatt med på reisen. Foto: Pål Thome, NMM.

Den voksende skipsfarten førte også til at det ble inngått handelsavtaler med fremmede stater. I første del av 1200-tallet hadde norsk skipsfart sin største blomstringstid så langt, med blant annet en omfattende fart på England. Lynn skal ha vært den engelske byen som hadde hyppigst besøk av nordmenn rundt midten av århundret. Det berettes i den forbindelse om at ordensmakten ofte måtte bilegge stridigheter mellom nordmenn og byens egne borgere. Slagsmål og sjørøveri, ja til og med drap på utenlandske sjøfolk hørte på denne tid til dagens orden, og var blant de farer sjøfolkene måtte se opp for. Slike farer kjentes også fra andre engelske byer. Også fra norske byer finnes eksempler på sjørøveri og vold mot sjøfolk.

Hånd i hånd med handelen utviklet også skipsfarten seg, og rederivirksomheten ble etter hvert utskilt som en egen forretning. Kjøpmennene konsentrerte seg mer om handel, men skjøt gjerne penger inn i skipene. De brukte såkalte superkargoer som fulgte lasten. Kjøpmennene hadde ofte kontakt med kjøpmenn i andre land.

Norsk utenrikshandel kan føres tilbake til forhistorisk tid. Fra vikingtiden kjenner vi omfattende eksport av kvernstein og brynestein. Det hevdes imidlertid at det først var med den kommersielle tørrfiskproduksjonen omkring 1100 at Norge fikk en eksportvare med et større europeisk marked. Ved midten av 1200-tallet ble kornproduksjonen langs sørkysten av Østersjøen trukket inn i denne kommersialiseringsprosessen, og en del av overskuddet fant veien til Norge.

Vikingtidens åpne og forholdsvis lavbordede skip med bare ett seil passet ikke for den økte handel og omsetning. Behovet var ikke lenger raske skip, men drektige, sterkbygde skip som kunne romme store ladninger. Skipene begynte å føre flere seil, og fikk flere master. Skip i langfart begynte også å bli forsynt med forsvarsinnretninger i form av kasteller: merskurv, for- og akterkastell. Lasten var vanligvis surret midtskips. Kahytter fantes ikke. Akterkastellet var en videre utvikling av den gamle løftingen hvor styresmannen satt for å være beskyttet mot bølgen og for å få bedre utsyn.

Tyskerne skal visstnok allerede tidlig på 1300-tallet ha erobret det meste av handelen mellom Norge og utlandet. Både andre utlendinger og nordmenn ble utkonkurrert i handelssjøfarten.





"Rigernes Ønske" av København kapres av algirske sjørøvere 4. oktober 1769. Etter akvarell av Christian Børs. Foto: BSJ.

Men med konkurranse fra sild, torsk og andre fiskevarer saltet i tønner ble tørrfiskens andel av det nordeuropeiske fiskemarkedet stadig mindre utover på 1400- og 1500-tallet. Fra slutten av middelalderen var det trelasten som stod for ny vekst i norsk eksport. Den var det hollendere og skotter som tok seg av, etter hvert også nordmenn.

Bylovens farmannslov hadde formell gyldighet helt til 1561 da den ble avløst av Fredrik 2s sjørett. Den nye loven tok ikke opp en eneste bestemmelse fra den gamle. Overgangen var likevel ikke så brå, idet den gamle loven gradvis hadde mistet sin betydning og var blitt erstattet av sjørettsregler av sedvanerettslig gyldighet som var felles for så å si all skipsfart på Nord- og Østersjøen. Disse regler ble nå fast utformet, utvidet og lovfestet.

### Sjørøveri og kapervirksomhet

Så lenge det har foregått skipsfart har skip vært utsatt for sjørøveri. Under krig har i tillegg krigførende lands kapere rammet skipsfarten, også nøytrale skip. Fra tiden etter 1500 er det de nordafrikanske sjørøverne som har utgjort den største trusselen, og mange skip som seilte i søreuropeisk farvann ble oppbrakt til barbareskstatene; Algier, Tunis, Tripoli og Marokko. I tillegg til at skip og last ble røvet, ble sjøfolkene tatt som slaver. Hovedhensikten når det gjaldt slaver fra Nord-Europa var løsepengene de kunne innbringe. Selv om mange slaver ble holdt under levelige forhold, fantes eksempler på mishandling, spesielt i Marokko. De fleste norske sjøfolkene ble trolig frikjøpt, men mange ble sittende i årevis før de kom hjem. Frikjøp kunne



Etter at det i 1746 ble inngått fredsavtale mellom Danmark-Norge og Alger, ble det innført krav om algeriske sjøpass for dansk-norske skip som seilte syd for Kapp Finisterre. Sjøpass for bergensskipet "De Freede". Rigsarkivet, København.

skje med midler innsamlet lokalt. Det var også mulig for de sjøfolkene som hadde råd til det å assurere seg mot slaveriet. I 1715 ble det opprettet en Slavekasse i København som ved hjelp av innsamlede midler og avgifter på skip og mannskap, frikjøpte slaver. Fredsavtaler rundt 1750 førte til at trusselen stort sett ble fjernet.

Nordafrikanske sjørøvere så ikke på seg selv som sjørøvere, men som deltakere i en religionskrig og altså en form for kapere. I motsetning til sjørøveri var kaperfart godkjent som en del av et lands krigføring. Kaperne fikk kaperbrev fra egne myndigheter og var å anse som stridende. Mens det i eldre tider var dødsstraff for sjørøvere, skulle besetningene på kaperskip behandles som krigsfanger. De europeiske nasjonenes kapervirksomhet var i første rekke rettet mot last. Sjøfolkene beholdt som regel friheten, i hvert fall når de kom fra nøytrale nasjoner, og fikk seile videre med skipet.

Danmark-Norge var jevnlig involvert i kriger i den vel 100 år lange perioden fra Kalmarkrigens start i 1611 til avslutningen av Den store nordiske krig, for Norges del i 1720. Deretter fulgte 80 år som nøytral under en rekke kriger hvor flere andre europeiske stater var involvert. Under krigen der Norge var involvert, havnet mange norske sjøfolk i krigstjeneste, mens andre møtte krigens farer som sjøfolk på handelsfartøyer. Under Den store nordiske krig ble norske skip angrepet av både svenske krigsskip og svenske kapere. Under Napoleonskrigene (1801 og 1807-1814) var det i første rekke britiske skip som utgjorde den største trusselen. Både i krigsårene 1709-1720 og 1807-1814 ble det utredet norske kaperskip. Under den siste krigen havnet et stort antall norske sjøfolk i den engelske "prisonen".

Under napoleonskrigene ble rundt 5000 norske sjøfolk tatt til fange i England, de satt i "prisonen". Her er en framstilling av et engelsk prisonskip, malt av en norsk sjømann. Akvarell i NMM's samling.

## Bergensere i slaveriet

Den 10. august 1747 ble bergensskipet "Fru Ahlida" tatt av tunisiske sjørøvere utenfor nordpynten av Sardinia. Skipet ble entret fra tre kanter av sjørøvere med hevede sabler og pistoler i belter rundt livet. Mannskapet ble fratatt klærne og ble stående nakne på dekk. Skipperen, Jens Lax, fikk beholde det meste, inkludert noen gullmynter han hadde i lommen, men ble fratatt hatt, parykk og sko. En av matrosene klarte å gjemme to sølvknapper i munnen.

Sjømennene fikk mat to ganger om dagen i form av grønne oliven med olje og edikk og "meget gamle" hvetekavringer. Noen av sjørøverne spottet de kristne fangene, mens andre trøstet dem. De norske sjøfolkene måtte sitte i bar overkropp i den sterke solen og fikk store byller på kroppen. Som følge av kjølige netter gav sjørøvernes kaptein fangene noen gamle klær som han kjøpte av sine folk.

I Tunis ble syv av sjøfolkene satt til å tjene de kongelige, mens skipperen ble innlosjert hos den svenske konsulen i byen, mot kausjon. Resten av besetningen havnet i de kristne slavenes banjer hvor de ble holdt innestengt om natten. Om dagen arbeidet de sammen med andre slaver forskjellige steder i byen.

## Sjøfolk i krig for to hundre år sia

Den 23. august 1808 segla den vesle sluppen "Den Flinke" ut frå Bergen på kapertokt, utstyrt med fire kanonar og eit mannskap på 35 mann. Skipet var eigd av eit partsreiarlag i Trondheim, og kaptein om bord var trondheimsmannen Paul Andreas Kaald, nettopp fylt 24 år. Dei fleste av mannskapet var frå Bergen, tyske og danske var med, men tre kom frå Trondheim. Mellom dei var ein lyslugga liten kokksmat på 15 år, Kasper Andreas Rasmussen Molde.

Kapertoktet vart ein fadese. Den 30. september 1808 vart "Den Flinke" nedkjempa av engelskmennene ved kysten av Skottland, og mannskapet vart teke til fange. Kaptein Kaald vart sendt til Greenlaw Prison, ikkje langt frå Edinburgh. Her satt han til han vart kjøpt fri i august 1810. Resten av mannskapet havna på fangeskipet "Irresistible", oppankra ved Chatham ved munninga av Themsen.

På fangeskipa var tilhøva forferdelige. Fleire tusen fangar var pakka tett saman. Mange bukka under, men ikkje få kom seg unna ved å la seg freiste av engelskmennene til å "entre" engelske skip. Det gjorde også Kasper Molde frå Trondheim. I april 1810 mønstra han på ostindiafararen "Harriet" på reise til Madras og Bengal, ei reise som tok halvtanna år. I 1814 skadde han beinet sitt om bord på eit engelsk skip og vart utstyrt med trebein. Så vart han gåande i London i lag med mange andre attglømte norske sjøfolk, til han med hjelp frå det svenske konsulatet endelig kom seg heim til Trondheim i 1816.

Svein Bertil Sæther



Defensjonsskipene "Gyldenløwes Waaben" og "St. Franciscus" i kamp med den algirske korsaren "Løven" utenfor Cap Espichel 3. mai 1672. Etter kobberstikk av Jacob Maschius, Foto: BSJ.

## Defensjonsskip

Behovet for å forsvare seg til sjøs, enten det var krig eller fred, førte som vi har sett til bygging av forsvarsverker om bord. Kombinasjon av krigs- og handelsfartøyer kjenner vi tilbake til vikingtid. Fra 1600-tallet tok myndighetene konsekvensen av dette og ga lettelser i tollen og andre privilegier til dem som anskaffet store, armerte handelsfartøyer. Forutsetningen var at skipene skulle stilles til statens disposisjon ved krig. Ordningen spilte til tider en viktig sjømilitær rolle og fikk i perioder stor betydning for norsk skipsfart.

Den første defensjonsskipsordningen fra 1630, førte imidlertid ikke til noen umiddelbar økning i tilførselen av defensjonsskip til den norske flåten. I 1645 var antallet 12 skip; ett i Bergen, resten hjemmehørende langs Christianiafjorden. Om bord i de 12 skipene skal det ha vært bortimot 600 sjøfolk, i tillegg til soldater. Det faktum at mange av båtsmennene i flåten i disse krigsårene ikke hadde bakgrunn som sjøfolk, tyder på at det var vanskelig å rekruttere kvalifisert mannskap til flåten.

Defensjonsskipsordningen hadde sin glanstid i 1680-årene. I tillegg til at flåten økte i antall ble skipene også jevnt over større. Ordningen ble opphevet i 1704, men handelsskip beregnet for fart

på Sør-Europa ble fortsatt armert, i første rekke for å forsvare seg mot sjørøvere. Det finnes flere eksempler på norske sjøfolk i kamp mot nordafrikanske sjørøvere under store deler av 1700-tallet.

## Leveforhold og arbeidsoppgaver

Skipshygienikere som vurderte gamle treskuter, anså dem som uegnet som menneskebolig. De inneholdt store mengder helsefarlige stoffer, og boligrommene var fuktige og vanligvis uten oppvarming. Bunnvannet inneholdt proviantrester, mudder fra ankertauene og ekskrementer fra mennesker og skadedyr. I tillegg virket gjærings- og forråtnelsesbakterier inn på de organiske stoffene i treverket.

Skipene provianterte med varer som kunne tåle lang lagring; saltet flekk og storfe kjøtt, smør, byggryn og erter. I tillegg kom bergesk fisk, en enkel form for saltet og tørket fisk. Sykelighet og dødelighet blant sjøfolkene på seilskip i handelsflåten var uforholdsmessig stor. Det skyldtes at sjøfolkene i handelsflåten var svært utsatt



Fregatten "Lossen" forliste utenfor Hvaler i 1717. Da Norsk Sjøfartsmuseum gjorde undersøkelser på vraket i 1968 fant man en rekke gjenstander som gir et innblikk i livet om bord. Dette fotografiet viser noen av gjenstandene, blant annet knapper, et skriveskrin og skrivesaker, sko- og beltespenn, samt spill og terninger. Foto: Pål Abrahamsen, NMM.

for smittsomme sykdommer, store temperatursvingninger, kulde og fuktighet, voldsomme anstrengelser på kort varsel og endelig trangbodddhet og en særegen kost. Akutt sykdom under seilasen, med lang tid før hjelp kunne oppsøkes, kunne fort bli fatal.

En rapport fra et defensjonsskip fra krigsårene 1644-1645 tyder på at mannskapene hadde det vanskelig når de deltok i krig. Det gjelder "St. Catarina" av Skien som var beregnet for en besetning på 80, men som ofte bare hadde 50-60 mann på grunn av sykdom og mange dødsfall. I et tilfelle døde 24 mann mens skipet lå i Marstrand. Det ble i rapporten hevdet at de mange dødsfallene skyldtes dårlige proviantforsyninger. Besetningen fikk lite grønnsaker, og mange fikk skjærbuk.

Frem til midten av 1800-tallet bestod den norske flåten i stor grad av gamle, sakteseilende skip. Det meste arbeidet med vedlikehold falt på mannskapet. Sjøfolkene skrapet og skrubbet, spylte og pusset, lappet seil og drev dekket når vær og vind gjorde det mulig. Det var bare i uvær det var fritid om bord. Alle skipene hadde lekkasjer og det måtte pumpes både dag og natt: "Skuta rant", var et vanlig omkved. Pumpene var primitive, såkalte svingelpumper, hvor to mann pumpet om gangen. Men allerede før midten av 1800-tallet kunne det monteres en stor provisorisk vektstang som gjorde at flere kunne delta. Etter midten av århundret kom hjul- og vindmøllpumper. Pumping hørte til det tyngste arbeidet om bord. Ankeret ble hevet med spakespill. Patentspillet ble først innført midt i 1850-årene. Med de større klipperskipene fulgte flere master, og en epokegjørende endring av riggen, med oppdeling av mers- og til dels bramseilene i to. Det forenklet manøvreringsevnen og ga en betydelig besparelse i mannskap. Det var leseilene og de store, enkle råseilene som var til størst bry for sjøfolkene.

Fra Amerika kom det fra rundt 1850 en forbedring i form av ruff på dekk. Før det hadde sjøfolkene køyplass under dekk i lugarer som var mørke og fylt med innestengt luft. Køyene var smale – 18 tommer brede – og man lå på halmsekker og tullet seg inn i vattepper. Matrosene forsøkte å få køyplass tett til skipskisten sin. Livet om bord bar i 1840-årene preg av gammeldags tukt og strenghet. Folkene om bord og føreren fulgte som regel skuten i årevis. De eneste som pleide skifte var yngstemennene

og styrmannen. Man skjelnet mellom skippere som var kommet gjennom klyset og de som var kommet gjennom kahyttvinduet. De siste var formuende folks sønner, som hadde hatt en for lett læretid. De som hadde tatt den vanskelige veien, sørget for at den oppvoksende slekt gikk samme vei. Ungdommen skulle ytterst på nokken og øverst i masten og skulle lære seg å tåle kulde.

Skipperne kunne ellers deles inn etter klesdrakt. Man kunne skjelne mellom Danmarks-skipperne og skippere som seilte på England og Frankrike. Middelhavsfarere og de som seilte på fjernere farvann var de mest "sveisne". Skipperne bar gjerne floss eller høy hatt. Loddet var navigatørens viktigste verktøy. Før 1850 var sekstanter og kronometre mer sjeldne om bord. Men med ny lov om navigasjonseksamen fra 1840, bedret forholdene seg. Undervisningen var fortsatt en privat sak. Men i 1845 ble det opprettet en sjømannsskole i Christiania. Samme år ble det innkjøpt et skoleskip fra Danmark til Larvik – Brigg "Pizarro". Det fungerte i hvert fall ved én anledning som skoleskip i handelsfart, men fikk ingen lang levetid som skoleskip.

Den eldre lovgivningen inneholdt ikke bestemmelser om oppholdsrom, kosthold, arbeidstid, hyre, hygiene, mønstring, bemanning og lignende. Sjøfolk var nærmest rettsløse overfor skipperen. Det fantes riktignok noen tilløp til beskyttelse av sjøfolkene i Christian Vs lov av 1687, men bestemmelsene var veldig vage. Det het blant annet at "folk skulle holde god fred og enighet inden skibsborde". Men det var strenge regler mot klaging på kosten. Ved forordning 1756 ble det en viss bedring, idet skipperen ble pålagt å gi folkene forsvarlig mat og på visse tider fersk mat der det var mulig.

Matrosene utgjorde tre fjerdedeler av sjømannsstanden. Fra matrosene ble den overordnede sjømannsstand rekruttert. Noen forble matroser livet ut, eller avanserte til båtsmenn, seilmakere eller tømmermenn, mens andre avanserte til styrmanns- og skipsførerstillinger. Den normale alder å gå til sjøs var 14 år, men det hendte at drengen ikke var mer enn 13 eller 12, ja til og med 11 år. Fra kahyttsgutt og kokk avanserte man til jungmann, lettmatros og matros. Den beste blant matrosene ble båtsmann. Han skulle kunne alt vanskelig skipsarbeid. Under vending var hans plass på bakken for å passe forskjøtene, fokkebolinen og

hals. Fullbefarne matroser måtte gjøre alt skipsarbeid på rigg og skrog, mens det mest underordnede og grovere arbeid, som messingpuss, feie dekk m.m., ble overlatt til lettmatrosene og jungmennene. Når det skulle hales i et tau stilte båtsmannen seg først, mens de øvrige fulgte bak ham etter rang.

To faktorer var bestemmende for trivselen om bord: skipperen og kosten. Populære skipperer kunne ha de samme sjøfolkene stående i 10-15 år, og de fulgte i blant med skipperen når han skiftet skip. Når folkene mønstret av om høsten tinget de seg gjerne plass til ny tur på våren.

### Oversjøisk fart

Selv om det var få norske skip som seilte på de store verdenshavene før midten av 1700-tallet, var det norske sjøfolk som besøkte andre verdensdeler. Det var i første rekke sjøfolk som fikk hyre på skip som tilhørte de store handelskompaniene i København. Mot slutten av 1600-tallet finnes riktignok også opplysninger om noen få norske skip i fart på den dansk-norske kolonien i Vestindia. Det er imidlertid først fra midten av 1700-tallet at antallet norske sjøfolk i oversjøisk fart blir betydelig. Fortsatt er det i første rekke på kompaniskip i fart på Ostindia, men etter hvert også norske handelsskip i fart på Vestindia. Det finnes flere eksempler på norske sjøfolk i slavefarten fra Guinea-kysten til Dansk Vestindia fra slutten av 1600-tallet og utover. Det var en risikabel fart både for slaver og sjøfolk. Mange sjøfolk omkom av sykdom mens de lå ved kysten av Afrika og ventet på å få slavene om bord. Andre omkom på turen over Atlanteren. Enkelte norske sjøfolk gjorde karriere i kompanifarten. Tre brødre fra Bergen er fra 1730-årene registrert som offiserer i skip tilhørende Asiatick Kompagni. En av dem, Henrich Fæster, opptrer i perioden 1750-1770 som kaptein på flere av kompaniets skip.

### Sjøinnrullering

For å sikre dyktige sjøfolk til orlogsfåtten i tilfelle krig, ble det i 1704 innført frivillig innrullering for sjøfolk som var villige til å gå i kongens tjeneste i tilfelle krig. For dette fikk de privilegier og friheter. Fra 1770 ble innrulleringen obligatorisk.

Alle som kunne regnes som sjøfolk ble med visse unntak innrullert. De skulle møte til sesjon ved fylte 16 år, innskrives og



En såkalt holystone som ble brukt til skrubbing av dekk. Fra Norsk Maritimt Museums samling. Foto: Beate Kjørslevik, NMM.

motta sitt patent (sertifikat) som sjøinnrullert. Mannskapet ble inndelt i aldersklasser og etter dugelighet – befarne, halvbefarne, sjøvante og ikke sjøvante. Tjenestetiden ble regnet inntil de ble meddelt avskjeds- eller fripass og slettet fra rullen. Mannskap over 50 år var fritatt for orlogstjeneste, og skulle heller ikke møte ved de årlige sesjonene. Innrullerte med skippersertifikat var også fritatt for utskriving. Avskjeds-, udyktighets- eller fripass ble utstedt ved sesjonene. De innrullerte kunne i fredstid fritt ta hyre etter å ha anmeldt den påtenkte reise for sjøinnrulleringen som da utstedte sertifikat/pass. Skipsførere måtte bare forhyre dem som var utstyrt med gyldige patenter, sertifikater eller pass.

Sjøfolk som skulle rulleføres var de som bodde i byene og ladestedene og ernærte seg av losvesen, og de som arbeidet om bord på skip, prammer, jakter, båter og andre fartøyer. Det gjaldt også de som førte tømmerflåter eller var skips- og båtbyggere, samt de som ernærte seg av fiskeri. Dessuten gjaldt det alle strandsittere som hørte inn under kjøpstadens jurisdiksjon. Alle som var innført i sjørullene, skulle "ene og alene" være berettiget til å ernære seg ved å fare på skip. Det var forbudt for alle andre å ta hyre, og det var forbudt for skipperen å forhyre andre. Tillatelse for en innrullert til å ta hyre på et fremmed skip ble bare gitt når det var flere matroser i distriktet enn det trengtes til handelsflåten og når vedkommende stilte en annen mann som garanti for at han vendte tilbake ved reisens slutt. Det å reise til sjøs var med andre ord et privilegium for en begrenset del av befolkningen. Til gjengjeld skulle de være pliktige til tjeneste i marinen. Det



Fra en såkalt "ruffest" holdt om bord S/V "Australia" av Bergen under første verdenskrig. Festen ble holdt mens skipet lå i land i Buenos Aires og ble arrangert av den lokale sjømannskirken. Antagelig er det en representant fra sjømannskirken vi ser stå i bakgrunnen. Foto fra Ingard Henriksens album, NMM.

var i perioder motstand mot dette pga mangel på sjøfolk, spesielt på Østlandet. Skip som seilte hjem med utenlandske sjøfolk til erstatning for sjøfolk som hadde rømt i utenlandske havner, fikk ikke lov til å seile ut igjen med sine utenlandske sjøfolk. Først fra 1854 ble det tillatt å forhyre utlendinger i et antall av 1/3 av mannskapet. Samtidig fikk de innrullerte tillatelse til å la seg forhyre på utenlandske skip i fredstid.

### I ruffen

Opphevelsen av de britiske navigasjonslovene i 1849 regnes som et tidsskille i norsk sjøfartshistorie. Navigasjonsloven hadde beskyttet britisk skipsfart. Da loven ble opphevet lå markedet åpent for utenlandske skip, deriblant norske. Dette

var innledningen til at Norge virkelig ble "verdens fraktemenn". Norske skip transporterte varer mellom andre lands kyster, og skipsfarten var i perioder landets største eksportvare. Dette ga rammene for de norske sjøfolkernes hverdag.

Arbeidslivet til sjøs skiller seg fra arbeidslivet på land på flere punkter. Først og fremst ved at hele sjømannens liv utspiller seg om bord. Man kan ikke gå hjem når arbeidsdagen er slutt, men lever og spiser og sover om bord. Innkvartering og kosthold blir derfor viktig for trivselen til sjøfolkene.

Mannskapene på seilskip ble tradisjonelt innkvartert i ett rom, en såkalt ruff. Fra midten av 1800-tallet ble denne gjerne plassert i et eget dekkhus. Fordelen med å plassere ruffen på dekk, var at den kunne gjøres større og at det var lettere å få lys og luft inn i

den. Men boforholdene i ruffen var likevel kummerlige, i hvert fall sett med dagens øyne.

Hver mann hadde hver sin køye. Madrassen var gjerne av halm og køyeklærne måtte man holde selv. Den øverste køya var mer usjenert og mer attraktiv enn underkøya. Ikke minst var den tørrere. I hardt vær, når sjøen vasket over dekk, ble gulvet i ruffen uunngåelig vått og vannet kunne slå opp i køylene.

Mannskapet sov og spiste i ruffen. I tillegg oppbevarte man tøy og eiendeler der, så innklimaet var nok ikke alltid det beste. Det var vanlig at det ikke var mulig å varme opp ruffen, så når det var kaldt ville man nødige luften for mye. I varmt vær var det også begrensede muligheter til luftgjennomstrømning. Vått tøy til tork, sjøvann som vasket over dørken og sjømennenes uvaskede kroppar preget atmosfæren. Det var også begrenset lys i ruffen. Den kunne ha prismar som slapp inn dagslys, samt lamper som ble tent med olje eller tran. Lus, veggdyr og andre småkryp var naturlige medboere.

Livet på seilskutene er kjent fra innsamlete minner og selvbiografier. Men også i skjønnlitteraturen finner vi beskrivelser fra seilskutetida. I det hele tatt har sjøfarten satt preg på den norske litteraturen. Her er et utdrag fra Amalie Skrams roman *To venner* (fra 1887), der hun beskriver en førstereisgutt kvaler og sjøsyke:

Å, hvor han angret at han var gått til sjøs. Det grov ham i hjerteroten å tenke på, hvor godt han hadde hatt det hjemme. Og det hadde han frivillig og mot foreldrenes lyst kastet fra sig, ene og alene for å få det så skrekkelig som han hadde det



*Skipsførernes bekvemmeligheter på de store og mellomstore dampskipene var ikke dårlige. Her ser vi skipsfører Halfdan Olsen med frue Konstance i skipperens dagligrom om bord på DS "Herman Wedel Jarlsberg" fra Bergen i 1908. Foto: BSJ.*

nu. Kald og våt og skidden var han og så denne ulidelige kvalme. Å, å, å, – nu måtte han opp igjen. Bare han vant sig opp på dekket i tide, så det ikke kom noe på styrmannenes kiste, så blev det tamping og styr igjen.

Offiserenes innkvartering skilte seg dramatisk fra ruffen. De bodde akterut og kapteinen hadde salong og adskilt soveværelse. I salongen ble måltidene servert til ham og styrmennene. Det var jobb for en førstereisgutt å holde det rent i salongen, samt å servere maten der.

Styrmennene hadde også egne lugarer.

Skillet mellom mannskapets område forut og offiserenes bedre innkvartering akter var absolutt. Ingen av mannskapet skulle oppholde seg akter dersom det ikke var strengt nødvendig for å utføre jobben, som for eksempel ved rortørn. Skipet var inndelt med usynlige skillelinjer, som understreket rang og stilling. Kapteinen kunne selvsagt bevege seg hvor han ville, mens det var begrensinger på de andres spillerom. Rangordningen ble også spilt ut i måten arbeidet ble fordelt, hvem som gjorde hva og hvordan. Også i moderne tid har hierarkiet til sjøs nedfelt seg både i formelle og i usynlige grenser for hvor folkene i de forskjellige rollene kunne oppholde seg.

Ingen stilte spørsmål ved rangordningen. Klasseskiller var kjent hjemmefra. Tjenestefolk skulle gå kjøkkeninngangen. Sosiale rom var stengt eller åpne etter bakgrunn og tilhørighet. Det spesielle med skip var at forskjellene var så formaliserte og at de var like på alle skip. En matros hadde omtrent de samme oppgavene og posisjon i hierarkiet uansett hvilket skip han





Sjøfolk i ferd med å heve ankeret ved hjelp av et gangspill. På seilskipene var lite av arbeidet automatisert. Kroppsarbeidet ble imidlertid lettet ved hjelp av taljer og spill. Foto: NMM.

Tradisjonelt ble døgnet til sjøs inndelt i seks vakter på fire timer hver. Hver vakt besto igjen av åtte "glass", altså halvtimer. Timeglasset ble snudd hver halve time og det ble da "slått glass" i skipsklokken. Her er et timeglass fra Norsk Maritimt Museums samling. Foto: Beate Kjørslevik, NMM.

mønstret på, og det samme gjaldt de andre stillingene om bord. Men det var muligheter til å avansere i systemet. Fartstid og utdanning, for de som hadde mulighet til det, kunne med tid og stunder føre førstereisgutten inn i salongen.

### Vakt og glass

Vaktsystemet om bord regulerte hele livet til sjøs. Det kunne variere litt hvordan vaktene var ordnet etter hvor stor besetningen var. Men i hovedsak var systemet som dette: Mannskapet ble delt inn i to vakter, styrbord og babord vakt. Døgnet var delt i seks vakter, hver på fire timer (igjen oppdelt i åtte "glass").

De to vaktlagene gikk annenhver vakt. Men ofte ble de to ettermiddagsvaktene slått sammen, slik at man fikk en lang vakt fra klokken 12 til klokken 20. På grunn av vaktsystemet ble det lite sammenhengende søvn. I tillegg kunne man purres ut også på frivakten dersom det var behov for en ekstra hånd i forbindelse med driften av skipet. Slike "allemannsjobber" kunne være å vende skipet eller å berge seil.

Kokk/stuert og noen av håndverkerne om bord, som seilmaker og tømmermann, var såkalte dagmenn. Det betydde at de ikke var en del av vaktordningen, men arbeidet om dagen og sov om natten. Men også de kunne purres når det var behov.

### Fra voldsmakt til logging

Om bord var kapteinens autoritet udiskutabel. Dette ble understreket i sjøloven i 1860, der kapteinens såkalte "tukterett" ble poengtert. Kapteinen hadde samme rett til å bruke voldsmakt mot mannskapet som husbonden på land hadde vis-à-vis tjenestefolk og egen familie. Denne retten skulle imidlertid ikke benyttes utover det som var nødvendig. Mannskapet skulle ikke utsettes for så hard vold at de ble skadet.

Tukteretten ble opphevet i 1891, fra da av var det ikke lenger lov å slå underordnede. I Sjøfartsloven i 1893 ble det såkalte "bøtesystemet", også kalt "logging", innført. Dette var en alternativ avstraffelse, der sjøfolkene fikk bot for forseelser. Når noen hadde gjort noe galt, som for eksempel ikke møtt på vakt, ble dette notert i skipsdagboka og vedkommende trukket i hyra.



Bokkasse for distribuering på skip i utenriksfart. Offentlig skipsbibliotek kom i 1909. Bøkene ble finansiert av bøteinntekter fra sjøfolk som hadde gjort større eller mindre forseelser om bord. Bokkassene var et velferdsgode for sjøfolk. De skulle også ha oppdragende effekt og bidra til "aandens utvikling". Foto: Beate Kjørsløvik, NMM.

For å hindre misbruk av ordningen ble det bestemt at pengene som ble trukket ikke gikk til kaptein eller rederi. Midlene ble samlet inn sentralt, og fra 1909 var bøteinntektene med på å finansiere "Statens vandrebibliotek for sjømenn". Myndighetene ville at lesingen skulle utvikle sjømannens interesser "og avlede tanker fra de mange fristelser og de mange nedbrytende kræfter og forhold, som møter ham allevegne". Loggingen fant sted helt fram til 1975.

### Kosthold

Det var begrenset hvilke matvarer som egnet seg til å ha med til sjøs. Under lange seilaser og uten kjølemuligheter hadde man ikke tilgang på fersk mat. Tørket og saltet kjøtt, tørrfisk og erter var sentrale matvarer. I tillegg ble kjøtt lagt i saltlake og oppbevart i store tønner. Saltkjøtt, erter og flesk var et vanlig middagsmåltid.

De fleste måltidene var brødmåltider. Men oppbevaringen av brødet var utfordrende. Stort sett ble det spist tørket grovt brød, altså en slags kavringer. Disse ble kalt "beskøyter". Brødet måtte oppbevares i store tanker. De var likevel utsatt for mugg og mark.

Den unge matrosen Magnus Andersen var til sjøs i 1870-årene. Han skulle bli den første norske sjøfartsdirektøren. På sine eldre dager beskrev han kostholdet på en av skutene slik:

Det var for alle oss forut det første skib hvor vi fikk sukker, og skjønt brødet som hadde været med på en rundtur til Ostindien var yrende fullt av mark, som efterhvert vokste til de blev en tomme lange med ben og frodig dun, fant vi allikevel at kostholdet var godt. Marken blev fjernet fra brødet på den måte at vi på hundevakten la et tilstrekkelig antal beskøyter for næste dag på den varme komfyr og under denne steking kröp marken ut og brødet blev spiselig.

Etter hvert gikk mange over til å bruke mer mykt brød, altså brød bakt om bord.

På brødet hadde man smør (oftest margarin) og sukker eller sirup. Dette ble rasjonert ut til mannskapet hver uke,



På lange seilas var fersk mat en knapphet. Løsningen kunne være å ha levende dyr om bord. Foto: NMM.

og så måtte hver enkelt passe på å spare så man hadde hele uka. Ferskvannet om bord skulle kun brukes til drikke og matlagning. I tillegg kunne man få utrasjonert et mindre kvantum til vask.

I 1890-årene opptrådte en skummel sykdom på norske skip, den fryktede og dødelige beriberi. De som fikk sykdommen ble svake og svimle. Senere kom bloduttredelser i armer og bein. Dersom den syke ikke fikk behandling kunne hjertet svikte og vedkommende til slutt dø. Sjøfolk, leger og myndigheter sto hjelpeløse mot sykdommen, siden de ikke visste hva den skyldtes.

Man hadde mistanke om at det skyldtes kostholdet, men ingen visste hvilken mat som spredte den farlige sykdommen.

I ettertid vet vi at beriberi skyldes mangel på B-vitamin. Sykdommen tiltok antagelig fordi norske skip i 1880- og 1890-årene gikk over til å servere hermetisk mat. Hermetikken var kokt lenge over høy varme for å være fri for sykdomsfremkallende bakterier. Men denne prosessen kokte også i stykker vitaminene.

Siden vitaminene ikke var kjent i 1890-årene, var det vanskelig å bekjempe beriberi. Men fra begynnelsen av 1900-tallet gikk



Fra venstre: lettmatros Jonas Folkum, Carl Amundsen og Hans Jørgensen ombord barken "Skomvær" av Porsgrunn. Bildet tatt i San Francisco i 1893. Foto: NMM.

sykdommen tilbake. Kortere seilaser på grunn av overgang til damp må ta en del av æren for dette. Videre kom det et tillegg til kostholdsforskriftene til sjøs i 1913, der mer grovbrød og grønnsaker ble påbudt. Men under lange opphold til sjøs, særlig under hvalfangsten, fortsatte beriberi å opptre også i 1910- og 1920-årene.

### Rømming

For skipsfarten var rømming et stort problem. De siste tiårene av 1800-tallet meldte konsulene at omtrent 2000 (norske og utenlandske) sjøfolk rømte fra norske skip hvert år. Særlig i nordamerikanske og britiske havner var det mange som rømte. Det var mange grunner til at sjøfolk rømte. For det første de lange hyrekontraktene. Dersom en sjømann ønsket seg ut av kontrakten var rømming det eneste alternativet. For det andre var hyrenivået i britiske og amerikanske havner høyere enn i de norske. Mange lot seg nok derfor friste til å søke lykken på utenlandske skip. I havnebyene fantes folk som fristet norske sjøfolk og hjalp dem med å rømme. Såkalte shippingmastere, hyrebaser, levde av å formidle sjøfolk til skipene. De oppsøkte sjømennene og overtalte dem til å rømme. Ofte benyttet de alkohol, fagre løfter og mer eller mindre skitne triks. Andre som rømte fra flåten hadde et ønske om å emigrere, enten dette var planlagt før avseiling eller en impulshandling. Det gjaldt særlig dem som rømte i USA.

### Forlis, sjøsikkerhet og endrede holdninger

Kontroll med skipenes sjødyktighet var også lenge fraværende. Seilasen ble av sikkerhetsmessige årsaker begrenset til tiden 15. februar til 15. november. Men da norsk skipsfart begynte å skyte fart fra 1840-årene, gikk man over fra



Fra slutten av 1800-tallet ble det tatt flere initiativ for å sikre sjøsikkerheten ved hjelp av lovpåbud og offentlige sikkerhetsordninger. Her er Den Departementale lastelinjekomite av 1908. W. Swensen, Hagbarth Waage, Jens Evang, C.A. Laading, Sophun Hegge, John Olsen, E. Petersen, Johan Schönheyder, G.M. Bryde, Leif Gundersen, Magnus Andersen, Adolph Halvorsen og Wilh. Piene. Foto: NMM.

sommerfart til langfart. Det førte med seg nye tiltak både fra privat og offentlig hold. Men mens private siktet mer på å sikre skipene, tok det offentlige oppgaven med å trygge menneskene. Fra tiden rundt 1850 kom nye regler for sikkerhet, som lanternepåbud m.m. Når det gjaldt redningsmateriell påbød loven av 1857 en redningsbøye for skip under 30 kommerselster og to for større skip. Det hevdes at få skip fulgte dette påbudet. Det var først med dampskipene og økt passasjerfart at kravene ble skjerpet.

1880- og (særlig) 1890-årene var preget av skipsulykker. Alderen på de norske skipene hadde steget og mange var ikke rustet for seilasene de ble satt i. Det ble også påstått at mange lastet skipene for dypt, slik at de ble mindre sjødyktige. De mange forlisene i 1880- og 1890-årene var kostbare – ikke minst i menneskeliv. Datidens statistikk er mangelfull, men over 300 sjøfolk i handelsflåten må ha mistet livet i forlis årlig. Verst var 1894, da over 300 norske skip forliste.

I tillegg var det andre forhold som satte sjøfolks liv i fare.



Til værs i de lappede seilene til barken "Songdal". Holdninger til sikkerhet og arbeidsmiljø har endret seg dramatisk siden den gang. Foto: NMM.

Epidemien av gul feber i Santos, Brasil, krevde livet til rundt 200 norske sjøfolk i begynnelsen av 1890-årene. Det var også flere saker der pressen avdekket miserable og farlige forhold på flåten. Beriberi satt sjøfolks kosthold på dagsordenen.

Flere tok til orde for at situasjonen var uholdbar. Dette var tiden for en gryende sosial bevissthet. Arbeidervern kom på dagsordenen og det fant sted en demokratisering der også vanlige folk fikk styrket sine rettigheter. Fabrikktilsynsloven, som skulle sikre at fabrikkene ikke var for farlige arbeidsplasser, ble vedtatt i 1892. Allmenn stemmerett for menn ble innført i 1898.

Ideen om å beskytte arbeiderne gikk fra land til sjøen. Men hindringene for sosiale reformer og regulering av arbeidslivet var store. Hensyn til inntjening, tradisjon samt manglende vilje til offentlig reguleringer spilte inn. I tillegg var økonomiske hindringer viktige, velferdsgoder som vi ser på som helt basale i dag ble stoppet på grunn av lite økonomisk spillerom.

Sjødyktighetsloven ble vedtatt i 1903. Den innførte skipskontroll og undersøkelser ved sjøulykker, lagt under Sjøfartsdirektoratet. Loven inneholdt også bestemmelser som angikk sjøfolk direkte, nemlig bestemmelser om mannskapsrommene, hygiene om bord

### **Kollektiv straff for rømning**

Skipsreder Gustav Conrad Hansen (1831-1910) markerte seg tidlig i Tønsbergs redermiljø med å finne praktiske løsninger på næringens problemer, deriblant den høye rømningsprosenten på norske skip. Hansen fant sin private løsning for å hindre rømning fra sine skip. Han innførte en ordning der samtlige medlemmer av besetningen fikk et tillegg på 10 kroner måneden som skulle utbetales ved avmønstring. Dersom én av sjøfolkene rømte, mistet samtlige sitt tillegg. Denne formen for kollektiv avstraffelse skal ha ført til en betydelig reduksjon i antallet rømninger fra rederens skip.

### **Kannibalisme om bord**

I desember 1892 ble seilskipet "Thekla" av Tønsberg rammet av et fryktelig uvær. De fleste forlot skuten, men fem mann ble igjen om bord fordi den siste livbåten ble knust. De søkte tilflukt i fokkemasten, hvorfra én falt ned i lasterommet og omkom. Etter 16 døgn uten mat og drikke tilbød et nederlandsk besetningsmedlem seg å ofre sitt liv for at de andre skulle få næring. Nederlenderen ble drept og de tre gjenlevende drakk blodet hans blandet med sjøvann. De tok deretter med seg deler av den drepte som de fortærte i masten. De tre ble senere reddet og brakt inn til Cuxhaven. Hjemme i Norge ble de siktet for kannibalisme. Saken ble imidlertid henlagt uten tiltale fordi handlingen var foretatt i ytterste nød.

### **Uvær i Nordsjøen**

En sjømann beretter om en tur fra Antwerpen til Lyngør i 1885. Han mønstret på for "run", som betød at han kun fikk betalt for den tiden man antok reisen ville ta. Det var surt og kaldt og sjømannen manglet både varme klær, oljeklær og sjøstøvler. Likevel måtte han til værs i riggen med både vevlinger og tau belagt med is "saa det var ikke greit for en nybegynner vinters dag og nattens tider i belgmørke at unngaa ikke at falde over bord". Som følge av værforholden ble de liggende å bakse i fire uker i Nordsjøen, og nådde først Lyngør etter 35 dagers seilas. I henhold til avtalen inngått med skipperen, fikk han bare betalt for 12 dager.

og kosthold. Selv om bestemmelsene ikke var særlig ambisiøse, viser loven en gradvis endring der sjøfolks liv og arbeidsforhold får en større verdi.

### **Tilbud til sjøfolk**

Også andre begynte å engasjere seg for sjøfolk. Den største organisasjonen var sjømannskirken (sjømannsmisjonen). Foreningen ble stiftet i Bergen i 1864 under navnet *Foreningen til Evangeliets Forkyndelse for Skandinaviske Sømænd i fremmede Havne*.

Foreningen har drevet kirker og leseværelser for sjøfolk i havner rundt om i verden. Kirkene har først og fremst tilbudt åndelig velferd og religiøse tjenester for sjøfolk. Men for mange har kirkene vært "et lite stykke Norge" i utlandet. For kirkene var det viktig å tilby norske aviser, noen å snakke med og mulighet til å sende penger og post hjem. De har også oppfordret sjømennene sterkt til å beholde kontakten med familie og hjemland.

I 1901 ble *Foreningen for skandinaviske sjømandshjem i fremmede havne* stiftet. Foreningen drev sjømannshjem i europeiske havnebyer. Hjemmene skulle tilby sjøfolk overnatting i skikkelige og alkoholfrie omgivelser. Hjemmene var et motsvar til de mange boardinghusene av lav kvalitet, der sjøfolk møtte fyll, spetakkel, og kunne bli utnyttet. Man antok at mange sjøfolk der ble lokket til utsvevende livsførsel eller fristet til å rømme. Slik sett var sjømannshjemmene et tiltak mot rømning.



Fra leseværelset til Den norske sjømannskirken i Constanta i Romania. Bildet er antagelig tatt i 1930-årene, da byen var en viktig havn for utskipning av olje. Foto fra Ingard Henriksens album, NMM.

### Dampskip – ”med tunge, jevne stempelslag”

Norske redere drev seilskip lengre enn i mange andre land. Men også her ble det stadig flere dampskip fra 1870-årene, med Bergen som en foregangsby. Litt etter århundreskiftet var den norske dampskipsflåten like stor som seilflåten og ved utgangen av første verdenskrig var det over for seilskipenes del.

For sjøfolkene medførte overgangen til damp andre arbeidsoppgaver. Uten de arbeidskrevende seilene var det mange arbeidsoppgaver som falt bort. Til gjengjeld skulle dampmaskinen holdes kontinuerlig gående, og – ikke minste – fylles med drivstoff.

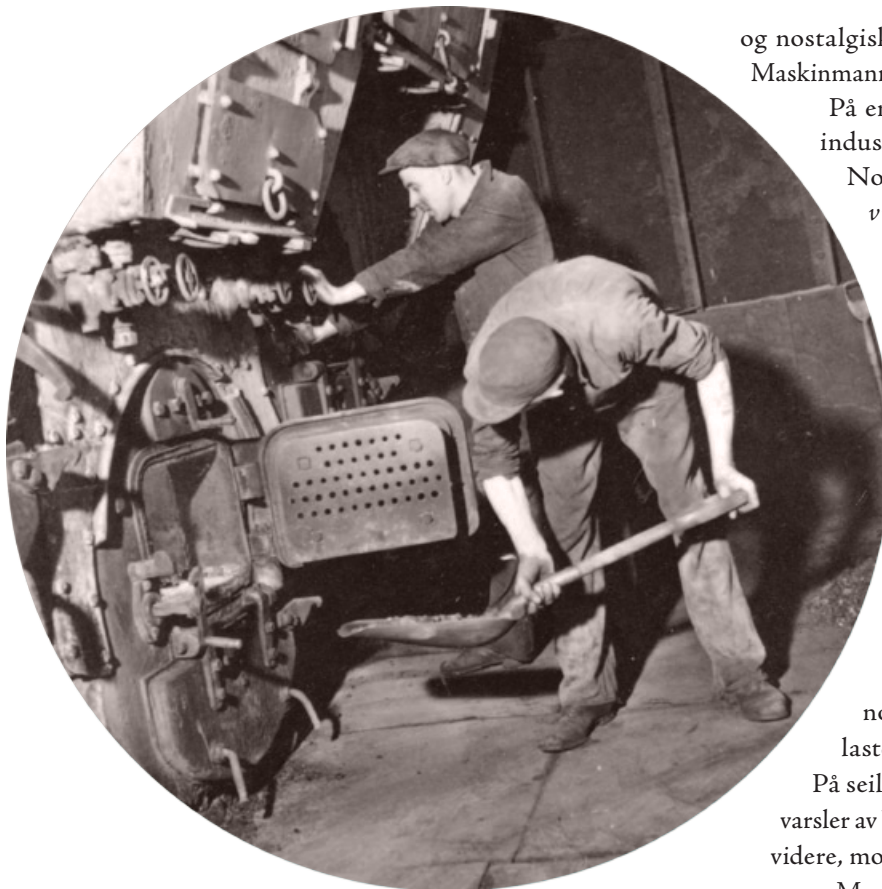
Fyren i dampmaskinen måtte kontinuerlig fylles med kull. Dette var kulllempernes oppgave. Arbeidet besto i å lempe kull fra kullbaksene (kull-lageret) inn i fyren, ved hjelp av spade og trillebår. Det var lite belysning og rommet fyltes av kullstøv. Omgivelsene var svært varme. Arbeidet med fyren ble sett på som den tyngste og mest anstrengende oppgaven om bord. Fyrbøterne

skulle sørge for fyren og justere dampen. I tillegg kunne en førstereisgutt arbeide i maskinen, da ble han kalt maskingutt. Maskingutten skulle gjøre forefallende arbeid og hjelpe til med forskjellig i maskinen.

Offiserstillingene i maskinen krevde utdanning og erfaring fra verksted. Dampskipene hadde første-, annen-, tredje- og kanskje fjerdemaskinist. Førstemaskinisten hadde ansvaret for dampmaskinen og hele maskinavdelingen på skipet.

I tillegg til maskinavdelingen hadde skipet en dekkavdeling, ledet av kapteinen selv og førstestyrmannen, og en bysse som ble styrt av stuerten. Til sammen utgjorde mannskap og offiserer på store dampskip rundt 40 mann.

De nye yrkene kom ikke om bord helt uten konflikt. Det kunne være kiving mellom mannskapet på dekk og i maskinen, og også åpne konflikter. Maskinfolkene opplevde kanskje at det var for liten forståelse for deres fysiske anstrengelser om bord.



To fyrbøtere i fyrrommet. Fotografi fra "Vi kan"-utstillingen i Oslo 1938.  
Foto: NMM.

Siden kapteinen både var øverstkommanderende om bord og leder for dekkssiden fikk forholdet mellom maskin og dekk også en organisatorisk skjevhet.

Arbeidsoppgavene i maskinen lignet på dem man kunne finne i land, og flere kunne veksle mellom å arbeide til sjøs og på land. De ble derfor ikke sett på som "ordentlige sjøfolk". Det var derimot dekksmannskapet, særlig de som også hadde erfaring fra seilskipene. Seilskutetida ble omgitt av et romantisk

og nostalgisk slør, allerede før de siste seilskutene la opp. Maskinmannskapet med sitt kullstøv ble gjerne kalt "sotengler".

På en måte ble sjøfolkene på dampskipene mer like industriarbeiderne på land. Den norske forfatteren Nordahl Grieg romandebuterte med *Skibet gaar videre* i 1924, en skildring av livet om bord på et dampskip. Der beskriver han skipet som en monoton, industriell arbeidsplass. I møtet med denne blir mennesket en liten, utskiftbar brikke. Hvis noen av mannskapet blir syke, dør eller blir akterutseilt, kan de lett erstattes av en annen. Grieg har også detaljerte og nære beskrivelser av arbeidsoppgavene om bord, både i maskinen og på dekk:

Benjamin lar rustpikken dilte inn mot skibssiden i et vedmodig tempo – slik er det altså å være til sjøs.

Til sjøs er vel forresten et sterkt ord, det er nok sant hvad Narvik sa forleden at ombord på lastebåtene er mennene mer sjauere enn sjømenn. På seilskutene er sinnene optatt av vær og vind, der tas varsler av blåsten og bølgene; men dampskipet går bestandig videre, mot eller med stormen, i sin urokkelige kraft. [...]

Men gjennom det skiftende vær går skibet bestandig videre på sin blinde gang, uavvendelig som skjebnen. Solen stiger og synker, stjernene fødes og dør, men skibet går videre med tunge, jevne stempelslag, uten å kunne beseire den evige krets av himmel og hav.

Men selv om de maskindrevne fartøylene hadde et industrielt preg, måtte man fortsatt utføre mye av det tradisjonelle skipsarbeidet. Offiserene måtte navigere og sette rett kurs. Man måtte stå til rors og passe kursen. Skipet skulle vedlikeholdes; rustbanking, maling og tømmerarbeid måtte utføres. Wire og tauverk måtte fortsatt vedlikeholdes, spleises og surres.





Besetningen på DS "Aladdin" av Bergen like etter 1900. Skipet var i likhet med en stor del av den norske trampflåten engasjert i frakt av kull og trelast. Foto: BSJ.

## Utdanning

Fram til 1968 var det ikke noe krav om utdanning for å gå til sjøs. Men for å avansere fra mannskap til offiser, måtte man i tillegg til fartstid ha utdanning. Kravet om utdanning kom først for kapteiner og styrmenn. Det hørte til deres oppgaver å navigere fartøyet, og her var teorien viktig. De første offentlige navigasjonsskolene kom i annen halvdel av 1600-tallet.

I 1890 kom kravet om utdanning for maskinistene. Her var større overlapp mellom arbeidslivet til sjøs og på land, og det var krav til maskinistene om erfaring fra verksted på land. Det første tilbudet om stuertutdanning kom i 1893. Utdanning

ble obligatorisk for stuerter i 1906, og med det ble det krav til utdanning til offiserene i alle deler av skipet.

## Modernisering og krise

Tiden mellom de to verdenskrigene var fylt av motsetninger. Europa var preget av krigens grusomheter og av å ha mistet millioner av unge menn på slagmarken. Den russiske revolusjon i 1917 forsterket de politiske motsetningene i Europa. Det var en tid preget av politisk radikalisering og konflikter. Verdensøkonomien gikk gjennom flere kriser. Periodene med ustabil og dårlig



For Bergens trampflåte var kull og trelast de viktigste varene. Lossing av trelast fra DS "Ørland" av Bergen en gang i mellomkrigstiden. Foto: BSJ.

økonomi førte til misnøye og økende klassemotsetninger. Både kommunismen og fascismen var på frammarsj i Europa.

De ideologiske strømningene nådde også Norge. For folk flest var det nok likevel den økonomiske utviklingen som satte rammene for hverdagen. De økonomiske krisene førte til perioder med høy arbeidsledighet og vanskeligheter. Fattigdommen kunne rykke nære. Til tross for økende sosial bevissthet og ønske om økte offentlig velferd, satte den vanskelige økonomien grenser for hvilken hjelp stat og kommune kunne tilby befolkningen.

For skipsfarten var mellomkrigstiden preget av to forhold. For det første skapte periodene med lavkonjunktur lav etterspørsel etter skipstransport. Særlig etter 1920, da oppgangstidene ble avløst av krise, og etter krakket i 1929 var det harde tider for internasjonal skipsfart. For det andre endret den norske flåten sammensetning og karakter i disse årene. Til tross for de dårlige tidene skjedde det en modernisering og spesialisering av flåten.

Disse forholdene preget sjøfolkenes arbeidsplass og liv. De økonomiske problemene fikk store konsekvenser, og det største problemet var arbeidsledighet. Når skipene lå uvirksomme var det vanskelig å finne jobb. Overgangen til motor betydde mer effektive skip som krevde mindre bemanning. De dårlige tidene

gjorde seg gjeldene på landjorda også, så det var ikke alltid mulig å finne arbeid et annet sted.

Det var tungt å gå arbeidsledig. Mange erfarne sjøfolk mente at de ble forbigått når det var ledige hyrer. De mente at rederiene foretrakk yngre gutter som stilte mindre krav. Også forhyring av utenlandsk mannskap ble møtt med harme. Den vanskelige tiden ble også utnyttet av en del rederier. For å hindre rømming var det ikke uvanlig å måtte stille en økonomisk garanti for å få hyre. Gutter fra hjem som hadde en form for fast eiendom ble derfor foretrukket framfor sjøfolkene som levde fra hånd til munn i verdens havnebyer.

Slike historier skapte bitterhet. Sjøfolkene hadde ytt en viktig innsats under første verdenskrig, sørget for forsyninger til Norge og stor inntjening til rederiene. Nå følte mange seg sviktet. Ordene fra festtalene om sjøfolks innsats under første verdenskrig hadde liten eller ingen verdi i mellomkrigstidas harde virkelighet.

Som nevnt var det først og fremst frivillige foreninger som sørget for sjøfolks velferd før annen verdenskrig. Sjøfolk i nød hadde ikke rettigheter, men kunne få hjelp fra forskjellige foreninger, slik som Sjømannsmisjonen. Dette var typisk for perioden, da mye av velferdstiltakene ble arrangert nettopp av frivillige foreninger. Men det kan være lettere å motta en rettighet enn en gave. Det kommer tydelig fram i følgende sitat fra *Fagblad for Norsk Matros- og Fyrbøterunion* 1928:

vi fagorganiserte, klassebevisste sjøfolk fraber oss nogen som helst omsorg eller nådegaver fra sjømannsmisjonen og andre livsfjerne og livssure individer. Vi hater deres velferdsarbeide, det setter en klamp om våre føtter og hindrer vår organisasjons kamp for økonomisk og åndelig frigjørelse. [...] Det vi vil ha, akter vi å kjempe for i en forbitret og uforsonlig klassekamp [...].

Også minebøssene, som ble satt opp for å samle inn penger til de etterlatte etter sjøfolk som hadde mistet livet under første verdenskrig, ble sett på med skepsis fra en del sjøfolk. De ønsket ikke veldedighet.

## Modernisering av flåten

Mellomkrigstiden betydde også en modernisering av den norske skipsfarten. De fleste seilskipene forsvant under første verdenskrig eller under den påfølgende krisen. Nå kom et stadig større innslag av motorskip. Norske redere gikk inn i linjefart og tankfart, og investerte i flere spesialskip. Den norske flåten gikk inn i deler av fraktmarkedet med høye kostnader og høy kvalitet. Dette var markeder som trass i krisene var i vekst. Ved utbruddet av annen verdenskrig hadde Norge verdens mest moderne tankflåte.

Men livet på motortankerne kunne være svært ensformig. Tankskipene lastet og losset på store oljeterminaler langt borte fra bebyggelsen. I annen sjøfart kunne sjøfolkene komme i land. De fikk muligheten til å se litt av verden og få noen andre opplevelser enn de om bord. Sjømannslivet er karakterisert av dette skiftet mellom sjø og land. I havn brytes sjøvaktene og arbeidsrutinen.

Men tankskipene hadde ikke disse bruddene. På grunn av sikkerhet ble olje tanket og losset utenfor byene. Og det gikk fort. Mens stykkgodsskip kunne ligge i ukevis i havn, kunne et tanksskip fylles på et døgn. For sjøfolkene om bord ble livet på tankflåten lange perioder der dagene var like. Det ble observert i samtiden at dette hadde negative effekter for sjøfolkenes trivsel og velvære.



*Under depresjonen i USA fra slutten av 1920-årene havnet mange arbeidsledige norske sjøfolk i brakkebyen «Ørkenen Sur» i Brooklyn, New York. Bildet viser noen av skurene som ble reist på denne gamle søppelfyllingen. Foto: BSJ.*

**Ørkenen Sur** Tidlig i 1920-årene bosatte det seg en rekke hyreløse norske sjøfolk på en stor søppelfylling nede ved havnebassenget i Red Hook, Brooklyn. Området var frem til 1926 kjent under navnet "smokelotten", antagelig på grunn av alkoholdrikken som bestod av tresprit blandet med sukker og vann. Når blandingen ble riktig utblandet fikk den kulør som røk. Etter å ha hjulpet de vel 50 nordmennene som holdt til her i 1926, døpte den norske bymisjonæren Karl Holm området "Ørkenen Sur", hvor han da sammenlignet disse mennene med 2. Mosebok hvor Moses og hans tilhengere måtte flykte ut i ørkenen. Den økonomiske depresjonen fra høsten 1929 rammet også flere tusen norske sjømenn i USA. Mange fikk verken hyre eller annet arbeid. Utveien ble for disse å slå seg ned for kortere eller lengre perioder på søppelfyllingen. Her bygde flere hundre nordmenn seg små hytter og skur, og snart utgjorde Ørkenen Sur en hel koloni; et lite samfunn med egen norsk borgermester, frisør, håndverkere, og et forsamlingshus. De overlevde ved å ta småjobber i havneområdet eller bli hjulpet av norske bofaste i New York City. I september 1934 kom utkastelsesordren og søppelfyllingen ble påbegynt omgjort til park. Under opptellingen viste det seg at rundt halvparten av de vel 700-800 beboerne var nordmenn, og da særlig stranda sjøfolk. I mellomtiden hadde mellom 30-40 nordmenn omkommet av tresprittforgiftning, tuberkulose, lungebetennelse, mord og andre dødsårsaker.



Forsiden av Sjømennenes jul fra 1933. Bladet ble solgt til inntekt for Norsk Sjømannsforbunds Tuberkulosefond. I mellomkrigstiden var tuberkulosen en folkesykdom og i tillegg til smerte og helsetap betydde sykdommen at man ikke kunne arbeide som sjømann. Sjømannsforbundets Tuberkulosefond ble stiftet i 1927 og ytte hjelp sanatorieopphold og støtte til syke sjøfolks familier.

### Rettigheter

Paradoksalt nok ble arbeidskårene til sjøs likevel bedre gjennom tiden med krig og arbeidsledighet. Hyra steg og sjøfolk fikk flere rettigheter som arbeidstakere.



Mange sjøfolk lot seg tatovere i fremmede havner. Bildet viser tatovering foretatt i arbeidsbrakke i Grytvika på Syd-Georgia. Foto: Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek (AAB).

Under første verdenskrig hadde behovet for sjøfolk vært stort og risikoen høy. I denne situasjonen kunne sjøfolkene komme med krav og hyrene steg med omtrent 200 % i løpet av krigsårene. Prisstigningen på 140 % spiste opp en del av økningen, men sjøfolkene kom likevel ut av krigen med betydelig høyere inntekter enn tidligere.

Videre hadde krigen hevet sjøfolks status i det norske samfunnet. Yrkesgruppens offer under krigen for å sikre forsyninger og inntekter til Norge ble anerkjent. I mange øyne hadde de norske rederne beriket seg på bekostning av sjøfolkene, og konfliktnivået mellom reder og sjøfolk steg. Den politiske viljen til å lovregulere skipsfarten for å dempe disse konfliktene økte, samtidig som sjøfolks argumenter oftere ble hørt.

I denne situasjonen ble arbeidslivet til sjøs i større grad enn tidligere regulert av det offentlige. Lover og forskrifter sa hvordan arbeidslivet skulle ordnes, hvor lenge man skulle arbeide, hva som krevde overtidsbetaling. I 1916 kom det nye lugarforskrifter. De skulle bare gjelde på nybygde skip, men der betydde de en stor forbedring av sjøfolks innkvartering på skipene. I 1919 kom lover om arbeidstid og bemanningskala.

### **Et organisert arbeidsliv**

En annen grunn til sjøfolkenes økte hyrer og bedre forhold var fagorganiseringen. Sjøfolk hadde organisert seg sent sammenlignet med andre yrkesgrupper. De har blitt beskyldt for å være konservative og lite sosialt bevisste. Sannheten er vel like mye at handelsflåten ikke gjorde organiseringen enkel, siden den bestod av mange små arbeidsplasser som beveger seg rundt om på kloden, med hyppig utskifting av mannskap.

Norsk matros- og fyrbøterunion ble stiftet i 1910. De første tariffavtalene til sjøs kom under første verdenskrig. Mellomkrigstiden skulle imidlertid bety harde og uforsonlige konflikter mellom Norsk matros- og fyrbøterunion og Norges Rederforbund. Den største konflikten var storstreiken i 1921. Likevel ble tariffoppgjørene institusjonalisert i disse årene. Det var ikke lenger et spørsmål om man skulle forhandle om

en tariffavtale, men hvilke vilkår den skulle ha. Ved slutten av 1930-årene var sjøfolkenes fagforening sterk og medlemsmassen stor.

Hele mellomkrigstiden er karakterisert ved denne dobbelt-heten: arbeidskonflikter og knesetting av tariffavtalene, krise og fornyelse, arbeidsledighet og økonomisk vekst. Utviklingen gikk imidlertid mest i riktig retning. Ved utgangen av 30-årene hadde Norge den mest moderne tankflåten, verdens nest største motorflåte og en stor andel linjeskip og spesialskip. Norge var fortsatt "verdens fraktemenn", men ikke lenger i de billigste og mest risikable tradene med de dårligste skipene. Sjøfolkenes kår var også kraftig forbedret. Lønnsnivået hadde steget gjennom 20- og 1930-årene, og skipene tilbydde moderne boforhold og kost. I 1936 ble syketrygden for sjøfolk innført, noe som var et stort fremskritt for yrkesgruppens velferd.



Medlemmer av Kristiania-avdelingen av Norsk matros- og fyrbøderunion samlet utenfor sine lokaler i Skippergata 1. mai 1915.  
Foto: AAB.



Der fantes tilbud for norske sjøfolk i de viktigste allierte havnene under andre verdenskrig. Her fra en hyggestund i baren i den norske sjømannsklubben i Glasgow. Foto: BSJ.



"Siranger" senkes under annen verdenskrig. Foto: BSJ.

## Sjøfolk i krig

Til tross for norsk nøytralitet under første verdenskrig fikk norske sjøfolk i europeisk fart krigen nært inn på livet. Mange norske skip gikk tapt og vel 2 000 sjøfolk mistet livet. Under de mange krigshandlingene som oppsto i mellomkrigstiden ble også norske sjøfolk rammet. Det gjaldt flere kriger i Østen samt Den spanske borgerkrig. Da det igjen brøt ut en større krig i Europa 1. september 1939 kom norske sjøfolk igjen i skuddlinjen, også i de vel sju månedene Norge var nøytralt.

Da Norge ble invadert 9. april 1940 var allerede bortimot 60 norske skip blitt senket som følge av krigshandlinger, med tap av nærmere 400 mennesker, de fleste sjøfolk. Med Norges deltakelse på alliert side ble de fleste norske skip fritt vilt for aksemaktenes angrep. I tillegg kom den belastning sjøfolkene i uteflåten fikk ved å bli avskåret fra Norge og familien hjemme. Skipene innenfor tyskkontrollert område, den såkalte hjemmeflåten, ble utsatt for angrep fra britiske og senere russiske stridskrefter. Mange av skipene kom til å gå i tysk tjeneste og mange av hjemmeseilerne ble tvunget til å seile. Under krigen bidro de likevel til den helt nødvendige forsynings-tjenesten langs Norges langstrakte kyst. Det finnes flere eksempler på sjøfolk i tyskkontrollert utenriksfart som benyttet anledningen til å rømme, både i havn og ved å hoppe over bord i fart langs svenskekysten. De fleste forsvant imidlertid i land i Norge og mot slutten av krigen ble mannskapssituasjonen i hjemmeflåten så prekær at tyskerne fant å måtte overta og bemanne skip selv.

Det var anslagsvis 25 000 sjøfolk om bord på skip i uteflåten i april 1940. I tillegg kom flere tusen mann på britiske, amerikanske og panamaregistrerte skip. Tallet på utlendinger på norske skip var på dette tidspunkt forsvinnende lite.

En del sjøfolk etablerte familier og kontakter på alliert område, men for de fleste norske sjøfolkene ute ble skipet det eneste hjemmet i krigsårene. I utgangspunktet var sjømannskirkene de eneste sosiale institusjoner de kunne ty til i land.

Skulle de norske sjøfolkene kunne klare sine oppgaver gjennom en lang krig, måtte det sørges for at de fikk den støtte og hjelp de trengte. Norske myndigheter måtte sørge for at sjøfolkenes familier



Norske handelsskip i konvoi over Atlanteren 1943. Foto: NMM.

i Norge fikk mulighet til å brødfø seg. Det ble også bygget opp et sosialt apparat som kunne dekke sjøfolkernes behov for pleie og adspredelse i land, og forsøke å begrense de mange mindre heldige fristelsene i havnene.

Blant organisasjonene med størst betydning for sjøfolkene var fagorganisasjonene, Sjømannsmisjonen og etter hvert Velferdstjenesten. Både Sjømannsforbundet, Styrmannsforeningen, Skipsførerforbundet og Maskinistforbundet fikk etablert seg på alliert område. Den faglige virksomheten og

interessen blant sjøfolkene økte utover i krigen. Mange sjøfolk var opptatt av hyrespørsmål og krigsrisikotillegg, og hva som skulle skje etter krigen.

De fleste sjøfolkene ønsket å fortsette å seile også etter krigsutbruddet i september 1939. De krevde imidlertid kompensasjon for innsatsen. I løpet av de første syv månedene av krigen, før den tyske invasjonen 9. april 1940, ble avtalene med underordnede sjøfolk stadig forbedret. Etter henstilling fra britene ble hyrevilkårene for norske sjøfolk modifisert fra juni 1940.

Det innebar i første rekke en reduksjon av krigsrisikotilleggene. Britene gikk imidlertid med på å kompensere dette ved å betale en del av forskjellen mellom gammel og ny sats inn på en egen konto. For å hindre at avtalen skapte uro blant andre allierte sjøfolk, ble avtalen holdt hemmelig. Kontoen la grunnlaget for det som innen Nortraship ble kalt Sjømannsfondet, og av sjøfolk benevnt Nortraships hemmelige fond.

Reduserte hyretillegg, den allierte tilbaketrekningen fra Norge, økt fare og mangelfull bevæpning, førte til sterk misnøye blant sjøfolkene. Resultatet ble blant annet streikeaksjoner i amerikanske havner i august 1940. En kombinasjon av løfter og trusler løste de akutte problemene, både når det gjaldt betalingen og bevæpningen.

Hverdagen for sjøfolkene ble konvoifarten med nye rutiner og sikringstiltak. Nytt redningsutstyr ble introdusert med heldekkende, vanntette drakter. Krigen førte til økt bemanning og endret sammensetning av besetningene. Behovet for telegrafister økte som følge av et kontinuerlig behov for radiolytting, mens skytterne var en ny gruppe. Begge gruppene fikk fra starten et sterkt innslag av utlendinger, til tross for tilbud til norske sjøfolk om utdanning og opplæring for slike oppgaver. Gruppen av norske skyttere økte riktignok utover i krigen. Antallet seilende nordmenn i Nortraships flåte sank fra ca 25 000 i april 1940 til ca 14 000 ved utgangen av krigen. I samme periode steg antallet utlendinger i flåten.

I krigens første fase var det området rundt De britiske øyer som var mest utsatt. Etter at tyskerne fikk kontroll over den franske atlantehavskysten, ble også Atlanteren et stadig farligere fartsområde for norske skip og sjøfolk. Norske skip seilte på alle verdenshav, men fikk de største tapene i Atlanterhavet. Totalt gikk over 400 norske skip tapt ute med tap av nærmere 3 200 sjøfolk. I tillegg kom tapet av nærmere 700 sjøfolk i hjemmeflåten.

### Etterkrigstida

For de som gikk ut i arbeidslivet i 1950- og 1960-årene var handelsflåten en nærliggende arbeidsplass. Det er påfallende hvor mange av mennene som gikk ut i arbeidslivet i perioden som valgte sjøen, for en lengre eller kortere tid. Mange var ute

bare én tur, eller i noen få år. I 1959 var en tredjedel av norske sjøfolk under 20 år, en tredjedel i 20-årene og en tredjedel over 30 år. Det vitner om at mange fant seg arbeid andre steder etter relativ kort tid til sjøs.

Det er flere grunner til dette mønsteret. Det var selvsagt vanskelig å kombinere livet til sjøs med familieliv. Mange valgte landjorda da tiden var inne for å gifte seg og få barn. En annen grunn var nok at sjølivet fristet unge mennesker. Mange så for seg muligheter til å se seg om i verden, reise og oppleve andre ting enn det man kunne hjemme – for en periode.

Livet i etterkrigstidens Norge var nøkternt. Det var lite penger og lite utvalg av varer i butikkene. Samtidig viste amerikanske filmer og bøker fram en ungdomskultur og forbrukskultur som mange ønsket seg.

Gerd Korbøl dro til sjøs som telegrafist i 1959. Hun beskriver sine drømmer om livet til sjøs slik:

Rik ville jeg også bli! Ør over tanken på kommende gleder snublet jeg ned trappa fra hyrekontoret. I hånda holdt jeg en flybillett og kontrakten som bekreftet at nå ventet det store eventyret. [...]

Den kalde vinteren blåste raskt bekymringene ut av hodet mitt. Om tre dager ville jeg være i det forjettede land Amerika! Var jeg heldig, ville jeg kanskje få et glimt av Doris Day, Ester Williams eller noen andre av mine filmstjernefavoritter. Etter at jeg hadde utforsket New York, ville turen gå til det eksotiske Karibia, til hvite palmestrender der muskuløse, brune menn spilte eggende rytmer på halve oljetønner.

Nå erfarte Korbøl ganske hurtig at livet til sjøs ikke var like spennende og idyllisk som dette. Tvert om bydde den unge kvinnens møte med et mannssamfunn på utfordringer. Men utferdstrangen og drømmen om andre land, særlig Amerika, var hun ikke alene om å ha. Dette var motivasjonen for mange som dro til sjøs.

Og mange fikk rike opplevelser ute. Dette var den eneste måten å komme til fremmede land og byer. Man fikk kjøpt varer



som ikke fantes hjemme: eksotiske gaver fra Østen og jeans og rockeplater fra Vesten. Musikkjournalisten Yngve Holm har fortalt om hvordan mannskapet i Den norske Amerikalinje benyttet oppholdene i New York til å kjøpe plater og gå på konserter:

Jeg tør påstå at Amerikabåtene har spilt en viktig rolle i utviklingen av norsk jazz, pop og underholdningsmusikk etter 2. verdenskrig. Utallige musikere, sangartister, orkesterledere og platediggere har i årenes løp tigget seg til en jobb om bord for å komme til smeltedigelen "the big apple".

Sjøfolkene fikk oppleve andre kulturuttrykk, skikker og steder. Det ble arrangert sightseeing til turistattraksjoner. Men for andre innebar oppholdet i havn lite mer enn en tur opp til "første sjappa" – havnens nærmeste sjømannsbar. Disse stedene kunne se rufsete ut og prostitusjon og overskjenking hørte hverdagen til. Men for sjøfolkene var dette bare én side av sannheten. Stedene betydde også et avbrekk fra arbeidet om bord, i kjente omgivelser, der også de andre gjestene var sjøfolk. Sjappene kunne gi tilknytning og vennskap når man besøkte samme sted gang etter gang.

Også opplevelsene om bord kunne gjøre inntrykk på sjøfolkene. Uansett yrke kan det første møtet med arbeidslivet være vanskelig eller annerledes enn man hadde tenkt. Hvis arbeidsplassen er et skip, må man ikke bare arbeide der, men også tilbringe hele døgnet om bord.

Stemningen på skipet var viktig, og kunne variere enormt. Det avgjorde hva slags møte de ferske sjøfolkene fikk med arbeidslivet. En del sjøfolk hadde psykiske senskader etter opplevelser under annen verdenskrig. For de andre om bord kunne det være uvant og skremmende å forholde seg til.

Den norske flåten hadde også et stort innslag av utenlandsk mannskap. I 1960 var omtrent 10 000 av de 54 000 sjøfolkene på norske skip utlendinger. Sjøfolkene måtte forholde seg til kolleger med annen bakgrunn lenge før slike kulturforskjeller gjorde seg gjeldende i Norge. Arbeidslivet til sjøs skilte seg fra landjords på mange måter.

De som gikk om bord i 1950-årene, gjorde det med kontrakter



*Yrkene til sjøs har vært svært mannsdominert. Handelsflåten har imidlertid også vært en arbeidsplass for kvinner. Først og fremst har kvinner arbeidet med matservering og renhold om bord. I etterkrigstiden kom det også kvinnelige telegrafister. I 1970-årene kom de første kvinnene blant dekk- og maskinmannskapet. Foto: NMM.*

på 18 måneder. Minstealderen var 15 år for gutter, 20 for jenter. Grensen var satt høyere for jentene for å beskytte dem mot et mannsdominert arbeidsmiljø som kunne være uheldig for dem. Det kunne nok være en røff stemning. Som sagt var de aller fleste

om bord menn, og de var unge. Skipssamfunnet er lite og man levde tett. I et slikt miljø kunne gruppepress og mobbing finne grobunn.

Mange sjøfolk forteller likevel at det er de positive og hyggelige minnene som er sterkest. Skipet var karakterisert av tydelige strukturer, omsorg, læring og opplevelser. Man hadde en kameratslig tone, der spøk og latter var nærliggende. Og da var det til å leve med at man som førstereis av og til kunne bli utsatt for spøk som ikke bare var godlynt.

De fleste hadde stolthet til arbeidet, og ønsket å opprettholde stilen om bord. Style handlet først og fremst om å holdet skipet skikkelig og i god stand. Det krevde et utrettelig vedlikeholdsarbeid mot rust og med malingskosten. Særlig på linjeskipene var dette viktig, og mye stolthet og identitet knyttet seg til de velholdte, norske skipene. Den tidligere sjømannen Olav Harald Langås har beskrevet vedlikeholdsarbeidet, som nok kunne være monotont, men også viktig:

Jo mer en svetter, jo mer ryggen verker og jo skitnere kroppen blir. En kjører rustmaskina med en fandenivoldsk glede, maling og rust spruter, det blanke stålet skinner fram i dagen. Da er det kanskje en stopper maskina og gnus med håndflate – med fingertuppene, over ru og varm stålplate som vibrerer fra stempelslagene langt der nedfra – det er et kjærtegn, platen er god å ta på. Og en fylles av en intens glede og tilfredshet.

Det kan være lett å romantisere etterkrigstida til sjøs. Mye av romantiseringen til dem som var til sjøs kan forklares med at handelsflåten har endret seg grunnleggende i ettertid. Vi skal også huske at sjøfolkene generelt var unge, i en fase av livet det er vanlig å se tilbake på med nostalgi. Men vi kommer nok likevel ikke unna at handelsflåten var en god og opplevelsrik arbeidsplass for mange av de titusener av unge gutter som gikk til sjøs i etterkrigstiden.

### **Sjøfolks familieliv**

Selv om det var vanlig å være sjøfolk for en periode i ungdommen og senere gå over til arbeid på land, gjaldt ikke dette alle. Mange fortsatte å seile også etter at de hadde stiftet familie. Dette gjaldt

særlig de som tok utdanning og steg i gradene, offiserene var generelt eldre enn det underordnede mannskapet.

Hvordan kunne livet som sjømann kombineres med familieliv? Ekteskapet ble preget av de lange periodene med fravær. Skulle sjøfolk ha ferie for å reise hjem, måtte de mønstre av, og da hadde de ingen garantier for når eller om de ville få hyre igjen. I mellomkrigstiden, med høy arbeidsledighet, var det mange som rett og slett ikke turte mønstre av i frykt for ikke å få arbeid igjen. De kunne derfor stå til sjøs i årevis, uten å se familie og hjemland. Det ble trukket i hyra og sendt penger hjem til familien, men mannens rolle i familien ble redusert til å være forsørger og bare det.

I etterkrigstiden var situasjonen mindre ekstrem for sjøfolkene, men hverdagen for dem og deres familier var likevel sterkt preget av fraværet. I takt med velstandsutviklingen for øvrig ble det stadig enklere for sjøfolkene å reise hjem. Fra 1939 fikk sjøfolkene dekket deler av hjemreisen når de mønstret av, og fra 1953 ble hele reisen dekket. Dette gjaldt vel å merke først etter at de hadde vært til sjøs i hele to år. Det sier seg selv at to års fravær vil prege forholdet mellom ektefellene og mellom foreldre og barn. Utover etterkrigstiden fikk sjøfolkene rett til betalt hjemreise etter stadig kortere tid. Arbeidsmarkedet var også slik at det medførte liten risiko å mønstre av for å reise hjem.

I de lange fraværene var brev lenge eneste mulighet til å holde kontakten hjem. Brev hjemmefra, fra ektefelle, kjæreste eller foreldre, var viktig for alle sjøfolk, både gifte og ugifte. Det finnes mange malende beskrivelse av den intense spenningen når skipet kom til havn og det ble delt ut de brevene som hadde kommet til mannskapet. Igjen siterer vi Nordahl Griegs Skipet går videre:

Flere av de andre mumler også at de venter ingen post, men allikevel sitter de stumme av forventning og speider efter at skipperen skal komme tilbake. Sivert er blitt hvit i ansiktet. – Jeg har aldri vært så redd som nu, hvisker han til Benjamin. Og en underlig angst trykker sig sammen også i Benjamin, men på en annen måte. Om der ikke er brev til ham!



Besøk av familien om bord. Foto: NMM.

Etter hvert ble det også mulig for mannskapet å sende og motta telegrammer. Det var forholdsvis dyrt og ble brukt til svært viktige beskjeder, samt til gratulasjoner og ved høytider. Før jul ble det sendt mange telegrammer fra skipet. De fleste benyttet standardhilsener, som man valgte fra en liste. Det mest vanlige var visstnok: "Jeg tenner et lys her i mesa om bord. I kveld flyr min tanke til landet der nord. Til barndommens hjem og jula hos mor".

Sjøfolkenes ektefeller hjemme levde et spesielt liv. De var alene med det daglige ansvaret for hus og hjem, og for oppdragelse av eventuelle barn. I tillegg måtte de ta ansvar for oppgaver som det vanligvis var menn som tok seg av. Kvinnene tok seg av familieøkonomien og betalte regninger, og de måtte gjøre praktiske gjøremål i huset, som å skifte sikringer og foreta reparasjoner.

Mange kvinner opplevde at de fikk et begrenset sosialt liv når mannen var på sjøen. En sjømannshustru hadde ikke de samme mulighetene til å delta i det sosiale liv som andre gifte kvinner. Man kunne føle seg utilpass på arrangementer der de andre kom parvis, og det var dessuten forventet at man ikke gikk så mye ut når mannen var borte. For mange sjømannshustruer var kontakt med andre i samme situasjon viktig. Hvordan livet som sjømannshustru forløp var avhengig av sosialt nettverk og lokalmiljø.

Selv om sjøfolk og deres familier savnet hverandre, var ikke alltid gjensynet bare enkelt. Det kunne ta tid for sjømannen å finne sin plass i familien og i en hverdag som kunne føles fremmed. Det var ikke nødvendigvis enkelt å trå inn i en tradisjonelle farsrolle, som krevde lydighet og autoritet, når familien tross alt hadde klart seg fint uten en i månedvis og kanskje årevis. Ektefellene kunne være sjenerte for hverandre etter langt tids avstand og man risikerte å komme hjem til barn man ikke kjente.

Men selv om familielivet for sjøfolk var annerledes enn det som var normen i etterkrigstidens Norge, var det ikke nødvendigvis dårligere. Når man hadde kommet over den

første tilpassingen kunne det være flott for familien å kunne være sammen hjemme i en lengre periode. Å ha en sjømann i familien betydde også relativt god inntekt og tilgang på varer fra utlandet. For sjømannsfamiliene var det også i stigende grad mulig å reise og besøke sjømannen. Man kunne møtes i utenlandsk havn, eller til og med være med å seile. Sjøfolks barn fikk da rike og uvanlige minner fra sommerferier om bord på et handelsskip.

### Velferd og rettigheter

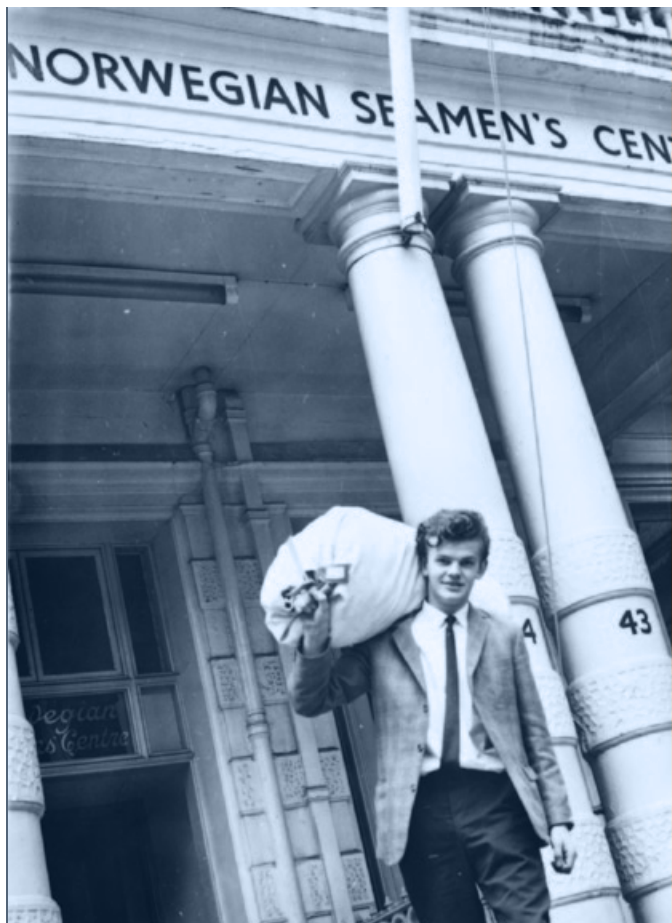
Etterkrigstiden betydde velstandsvekst og økt sosial sikkerhet for den norske befolkningen. Dette gjaldt også til sjøs, selv om man kan diskutere hvorvidt sjøfolkene fikk like stor del av kaka som den øvrige befolkningen eller ikke.

De første årene etter verdenskrigen ble mange forhold rundt skipsfarten forandret, og lovene som regulerte skipene som arbeidsplass ble endret. Sjøfolkene fikk flere goder: arbeidsledighetstrygd, ferie og pensjon. Fra 1950-årene fikk sjøfolk 8-timers arbeidsdag. Lugarforholdene ble ytterligere forbedret, og det ble påstått at kostholdet var så godt at det medførte fare for overvekt og livsstilssykdommer.

Introduksjonen av nye rettigheter var imidlertid ikke konfliktfri. Særlig var organiseringen av forhyringen betent. Tidligere hadde det vært slik at rederiene sto fritt til å hyre hvem de ville. Under verdenskrigen hadde det såkalte tønnsystemet blitt innført, der sjøfolkene ble hyret etter tur, "tørn". I krigstiden var dette en rasjonell måte å organisere mannskapsmønstringen på. Sjømannsorganisasjonene ville

## Kontraktstid for sjøfolk

Fram til 1860	Mannskapet mønstret på til skipet igjen anløp norsk havn. Ubegrenset kontraktstid.
Sjøloven 1860	Mannskapet mønstret på til skipet igjen anløp norsk havn. Kunne mønstres av etter to år.
Sjøfartsloven 1893	Normal kontraktstid på to år.
Sjømannsloven 1923	Tre måneders oppsigelsesfrist etter 1,5 år.
1939	Deler av hjemreisen ble dekket når man hadde stått i to eller tre år.
1953	Fri hjemreise etter 2 år.
1974	Fri hjemreise etter 6 måneder.
1979	Sjøfolk ble fast ansatte. De vekslet mellom å seile tre måneder ha 1,5 måneder fri.



Etter andre verdenskrig ble velferdstilbudet for sjøfolk i offentlig regi utbygd. Her er en førstereisgutt utenfor Det Norske Sjømannssenteret i London. Foto: NMM.

videreføre systemet etter krigen, men møtte sterk motbør fra rederne. De ønsket selv å bestemme hvem som skulle mønstres på deres skip. Skibsfartens Arbeidsgiverforening samlet en mengde historier om fyll og skoft på flåten for å underbygge sine påstander om at rederne selv måtte kunne sile hvem de

ville forhyre og ikke. Historiene ble sendt til pressen. Denne svertekampanjen av sjøfolkene inngikk i en maktkamp om hvor fri sjøfartsnæringen skulle være, og hvor sterk styring stat og fagforeninger skulle ha.

I etterkrigstidens sosialdemokrati trakk imidlertid rederne det korteste strået i denne saken. Tørnsystemet fortsatte, dog i et moderert variant der rederne kunne avvise det tildelte mannskapet tre ganger. All forhyring skulle skje gjennom offentlige sjømannskontorer.

Også på andre felt tok en sterkere stat kontroll og ansvar. Før krigen hadde sjøfolks velferd blitt ivaretatt av private og frivillige foreninger, først og fremst Sjømannsmisjonen og sjømannshjemmene. Men mange av velferdstiltakene som ble iverksatt for sjøfolkene under krigen ble videreført etterpå. Nå var velferdstilbudene i offentlig regi.

Statens velferdsråd for handelsflåten ble opprettet i 1947. Velferden drev sjømannshoteller i de store havnebyene, distribuerte film og litteratur på flåten, og sørget til og med for at havnebyene i utlandet fikk besøk av Riksteateret. Det viktigste tiltaket var nok likevel idretten. Det ble lagt til rette for idrett om bord, og velferdskontorene rundt om i verden sørget for å avholde turneringer på idrettsarenaer i land. I 1962 hadde Velferden 41 velferdsstasjoner, og drev flere idrettsanlegg for sjøfolk rundt om i verden.

Velferden ble finansiert ved hjelp av skatteinntektene fra utenlandske sjøfolk, med statsbidrag og med bidrag fra rederier og sjøfolk selv. Det siste ble trukket av hyra og skapte noe misnøye. For hvorfor skulle sjøfolkene måtte betale for sin velferd selv, det var tross alt goder som folk på landjorda hadde tilgang til? Det kunne oppfattes som en ekstra skatt for sjøfolk.

Men til tross for at sjøfolkene og rederne var med på spleiselaget for å drive velferden, hadde tilbudene et klart offentlig preg. Dette representerte et brudd fra perioden tidligere, da sjøfolks velferd ikke ble ansett som et offentlig ansvar. Nå fikk sjøfolkene flere rettigheter og mye bedre sosiale goder.

## Skværriggede skoleskip



England startet allerede i andre halvdel av 1700-tallet med utdannelsen av unge gutter på skoleskip. Samtidig som det skulle bidra til å øke rekrutteringen til marinen og handelsflåten, hadde tiltaket

også et humanitært siktemål som et tilbud til fattige barn.

Først fra 1881 fikk skoleskipsutdannelse fotfeste i Norge, med oppstart av elevkurs om bord på barken "Christiania". Ti år senere fulgte Bergen etter med barken Bjørgvin. Begge var stilleliggende skoleskip. Først etter århundreskiftet ble det investert i seilende skoleskip.

Fra 1920-årene ble de gamle treskutene erstattet av stålskip. Tre av disse eksisterer fortsatt. Det er barken "Statsraad Lehmkuhl" i Bergen (virksom fra 1924), og fullriggerne "Sørlandet" (bygget 1927) og "Christian Radich" (bygget 1937).

Om bord i skoleskipene var det kurs både for dekks-, bysse- og maskinelever. I tillegg til kjennskap til de forskjellige arbeidsoppgavene om bord i handelsskipene, skulle elevene blant annet også lære om ordenssans, disiplin og renslighet. Skoleskipene hadde både tilbud knyttet til tokt og stilleliggende kurs. Mens de såkalte lynkursene gjerne varte i vel to måneder, kunne sommertoktene strekke seg over 4-5 måneder. Etter andre verdenskrig ble det arrangert flere tokt til USA der en stor andel av elevene ble satt i land for å ta hyre på norske skip i amerikanske havner.

Det ble etter hvert stadig vanskeligere å konkurrere med de statsdrevne sjøgutteskoler i land, og virksomheten på skoleskipene avtok utover i 1960-årene. Selv om de tre skværriggerne fortsatt benyttes i utdanningsøyemed, er den tradisjonsrike utdannelsen av unge gutter til handelsflåten om bord på skoleskip i dag en saga blott.



Bildene er fra "Statsraad Lehmkuhls" sommertokt til New York i 1952.  
Foto: BSJ.



## Førstereis

Unge som vokste opp på 1950- og 60-tallet hadde begrensede utdanningsmuligheter sammenliknet med dagens oppvoksede generasjon. For mange var arbeid i industri, jordbruk, skogbruk eller fiske de eneste reelle valgene. Samtidig var Norge en stor sjøfartsnasjon, slik at å reise til sjøs for mange var et forlokkende alternativ. I 1950 var det over 36 000 norske sjøfolk. Av disse var over 9000 i aldersgruppen 15-19 år. En stor andel av disse var førstereisgutter.

Den typiske førstereisgutt var femten år og fikk hyre som messe- eller byssegutt. Arbeidet bestod i hovedsak av å dekke på og servere i de ulike messene, i tillegg til oppvask etter måltidene. Andre arbeidsoppgaver kunne være potetskrelling, samt å hjelpe stuerten i klargjøringen av måltidene. Hvalfangstmuseet i Sandefjord startet i 2009 en innsamling basert på sjøfolks opplevelser som førstereis, og museet er i dag i besittelse av et rikt materiale. Mange forteller om lange arbeidsdager som gjerne begynte kl.06.00 og ikke var over før oppvasken etter kveldsmaten var unnagjort .

Den første tiden om bord representerte for mange en brå overgang fra barndom til voksenliv. Nå ble man satt i arbeid fra førstestund, et arbeid som nok kunne oppleves som slitsomt og monotont. Ble ikke jobben gjort skikkelig kunne den indre justisen sørge for at førstereisguttene ble satt kraftig på plass. Her var det bare å stå på og gjøre en ordentlig jobb! Graden av omsorg overfor de som var førstereis kunne naturligvis variere fra skip til skip. Noen opplevde å bli passet på av de eldre blant mannskapet, mens andre i større grad ble overlatt til seg selv. For dem som tilhørte den siste kategorien, kunne nok den første tiden til sjøs ofte fremstå som en tøff periode der det gjaldt å lære seg arbeidet og finne sin plass i hierarkiet.

Førstereisgutter i koffardi kunne være hjemmefra i opptil 18 måneder, mens de som for eksempel dro på hvalfangst ofte kom hjem etter syv-åtte måneder. Hjemlengselen gjorde seg gjeldende for de fleste i løpet av den første tiden ute. Særlig kunne julen være en periode med vemod og savn. Flere av informantene i Hvalfangstmuseets førstereisprosjekt forteller at de på julekvelden trakk seg tilbake til lugaren og i ensomhet åpnet gavene og leste telegrammene hjemmefra.



*Dagfinn Klavenes foran barndomshjemmet i Sandefjord. Datoen for avreisen var 21.11.1953 og Klavenes mønstret på som smører om bord i MT "Vikland". Foto: Hvalfangstmuseet.*

Mange guttedrømmer gikk i oppfyllelse vel tilbake i Norge. Utbetaling av hyren ved gjenkomst muliggjorde kjøp som noen måneder i forveien ville vært utenkelig. For enkelte var ny motorsykkel en fin belønning for måneder med slit og savn. Andre hadde sendt månedlige trekk hjem. På den måten kunne førstereisguttene yte et viktig bidrag til familiene hjemme.

Eivind Thorsen





*To førsteisgutter fotografert en gang tidlig i 1960-årene, antagelig på et hvalkokeri. Fotograf Harald Werner. Foto: Hvalfangstmuseet.*

## Sjøfolks fritid



Norske sjøfolk på bar i Hamburg i begynnelsen av 1960-årene. Foto: BSJ.



T.v. Foto: AAB.

Mannskap 1960-årene. Foto: BSJ.



skal vi delta på studiekurs!

1. For å lære din egen stands problemer å kjenne.
2. For å dyktiggjøre deg til å møte de framtidige oppgaver.

Fordi

Øket kunnskap i yrke  
gir trygghet og styrke

SKRIV ETTER PLAN

Bli med i år - send søknad snarest



Fritiden om bord ble i blant benyttet til hobbyarbeid. Muligens er det en modell av skipet han seiler med denne sjømannen er i ferd med å fullføre. Foto: AAB.



Fra 1960-årene ble det vanligere å se kvinner om bord i norske handelsskip. Mens det tidligere i hovedsak var på passasjerskipene kvinnene tok hyre, ble det nå vanligere med kvinner både på tørrlasteskip og, som her, på tankskip. Foto: AAB.

### Rasjonalisering og omstillinger

1950- og 1960-årene blir ofte omtalt som gullalderen for norsk skipfart. Etter det førte skipsfartskrisen i 1970-årene til grunnleggende endringer. Disse endringene fikk også store konsekvenser for skipssamfunnet og sjøfolkene. I hovedtrekk kan vi si at mange skip flagget ut, antallet sjøfolk sank, hverdagen om bord endret seg og det skjedde en effektivisering og rasjonalisering om bord.

La oss begynne med det siste. I løpet av etterkrigstiden hadde norske hyrer og sjøfolks rettigheter økt og blitt kraftig forbedret. Fra slutten av 1960-årene ble det gjort forsøk på å redusere kostnadene til arbeidskraft ved å organisere arbeidet annerledes. Man mente at annerledes arbeidsfordeling om bord kunne gjøre arbeidsstokken mer effektiv og at det kunne være mulig å redusere



Sjøfolk deltar i et internasjonalt arbeidsmarked. Normenn har alltid arbeidet på utenslandske skip, og norske skip har hyret utenslandske sjøfolk. Her er mannskap om bord ukjent skip antagelig en gang i 1960-årene. Foto: BSJ.

størrelsen på bemanningen. Samtidig førte tekniske nyvinninger til å redusere behovet for mannskap. Resultatet var færre sjøfolk på hvert skip; et skip som hadde en bemanning på 40 ved slutten av 1960-årene, ville ha 25-30 ti år senere. Mannskapet fikk også andre oppgaver, og de gamle yrkeskategoriene ble erstattet av nye. Skillet mellom maskin og dekk opphørte, og den nye skipsmekanikeren vekslet mellom de to sidene. Det ble også gjort eksperimenter med skip der en forsøkte å bygge ned det tradisjonelle skipshierarkiet for å gjøre skipet til en mer effektiv arbeidsplass, som lignet med på landjords arbeidsliv. Disse eksperimenterne medførte både nye måter å organisere arbeidet på og endringer i hverdagen om bord. For eksempel ble det slutt på at besetningen spiste i tre forskjellige messer, inndelt etter rang. På forsøkksskipene spiste alle sammen, og ved samme bord. Slik skulle skipshierarkiet nedbrytes og trivselen og ansvarsfølelsen til den enkelte styrkes.

Skipsfartskrisen fra 1973 begynte som en krise i oljefrakten, men spredte seg til andre fraktmarkeder. Rederier gikk under og andre så etter alternative måter å drive på. I løpet av 1970- og 80-årene så mange det som en løsning å flagge ut, altså å registrere skipene i andre lands skipsregister. På den måten kunne man bemanne skipene med utenlandsk arbeidskraft, og slik redusere



Besetningsmedlemmer på en av Hilmar Rekstens supertankere i første halvdel av 1970-årene. Foto: ABB.

utgiftene. Dette bidro sterkt til den dramatiske nedgangen i antall norske sjøfolk. Men nedgangen hadde allerede begynt. En årsak til reduksjonen i antall norske sjøfolk var at skipet ikke lenger var en så attraktiv arbeidsplass. Det ble vanskeligere å rekruttere og det var fortsatt mange som forlot yrket etter kort tid.

### NIS til nå

I 1987 ble Norsk Internasjonalt Skipsregister innført. Registeret skulle forhindre utflagging, og gjøre det mulig å drive skip under norsk flagg til lave kostnader. Skip som er registrert i NIS skal følge norsk skipsfartslovgiving. Men de er ikke forpliktet til å bemanne skipene med norsk mannskap eller følge norske tariffavtaler.

NIS betydde en fortsatt sterk nedgang i antall norske sjøfolk. Mange har vært sterkt kritiske til måten norske myndigheter innførte registeret på, og ser det som en viktig årsak til nedgangen av norske sjøfolk i handelsflåten.

I 2009 var det registrert i overkant av 50 000 sjøfolk på norskeide skip. Disse skipene var registrert i NOR, NIS og under andre lands flagg. Omtrent 10 000, altså ca. 20 % av sjøfolkene var norske, og de fleste av dem arbeidet på NOR-registrerte skip i innenriksfart. I tillegg var mange av offiserene på skip med utenlandsk mannskap norske. Omtrent 40 % av sjømennene på norsk skip kom i 2009 fra Filippinene, og i tillegg arbeider omtrent like mange andre utenlandske sjøfolk på den norske flåten. De kommer fra forskjellige land, slik som India, Kina, Øst-Europa, og er ansatt på forskjellige kontrakter.

Oljeutviklingen i Nordsjøen har preget utviklingen av den norske handelsflåten og også sjøfolkens hverdag. Den norske flåten har et høyt innslag av spesialfartøy knyttet til oljeutvinning: sypplu, oljeleting etc. Denne høyteknologiske flåten har heller ikke bare Nordsjøen som virkeområde, men finnes overalt der det utvinnes olje i hav, for eksempel USA og Nigeria.

Mange av disse skipene eies av redere med bakgrunn fra fiskeri og verftsindustri. Omgangformen og arbeidsdelingen om bord bærer preg av tradisjoner fra fiskebåter, der hierarkiet er mindre tydelig enn i handelsflåten. I tillegg er mange om bord høyt utdannede spesialister.

Hvordan er det for utenlandske sjøfolk å arbeide på norske skip? Utlendinger arbeider gjerne i mer tradisjonell fart enn de norske, altså på handelsfartøy. Filippinere har rykte på seg for å være gode sjøfolk, og det drives bevisst rekruttering i landet. Norske redere har opplæringscenter på Filippinene for å sikre sjøfolkens kunnskaper. Det er også en tendens til at stadig flere skip har filippinske offiserer, slik at hele besetningen snakker samme språk.

Sjøfolkene tjener relativt godt og forsøker gjerne mange i familie og slekt. I forhold til norske sjøfolk er de imidlertid rimelig å hyre, for lønnsnivået ligger langt under det norske. Norske sjøfolk arbeider gjerne seks uker til sjøs og har like lenge fri. Filippinere er ute ni måneder av gangen, avbrutt av tre måneder fri. Dette bidrar også til besparelser. For sjøfolkene selv fører de lange periodene hjemmefra til savn og hjemlengsel og familielivet preges av de lange fraværene. Men både for den enkelte og for landet som helhet er sjøfolkens innsats viktig. For Filippinene er eksport av arbeidskraft en viktig inntektskilde. Svært mange filippinere arbeider utenlands eller til sjøs, så slike familieforhold er vanlige.



Odfjell SA har lansert et lærlingeprogram for å sikre fremtidig tilførsel av norske offiserer. Bildet viser tre lærlinger om bord på MT "Bow Faith" 2005. Foto: Odfjell SA.

I 2010 trykket avisen *Bergens Tidende* flere reportasjer om filippinske sjøfolk på norske skip. Der uttaler maskinsjef Daniel Diric Pitpit:

Det er én stor ulempe: Å være borte fra familien i flere måneder. Å komme hjem uten at dine egne barn kjenner deg igjen. Men lønnen er god. Vi kan sikre våre barn en god fremtid. Våre søsken kan leve som kongelige. Vi er stolte over det vi ofrer for familiene våre.



Etter innføringen av NIS i 1987 har antallet utenlandske sjøfolk på norske skip økt kraftig. Her fra 17. mai feiringen i 2005 om bord på Rederiet Odfjells MT "Bow Faith" med i all hovedsak filippinsk mannskap. Foto: Odfjell SA.

En skiftende tilværelse er altså i høy grad fortsatt virkeligheten, dette gjelder for norske sjøfolk, og i enda større grad for utlendingene på norske skip. Men for sjøfolkene er dette hverdagen og et yrke, og verdiskapingen er stor til glede for den enkelte og samfunnet. Det er fortsatt slik at man ikke lever for å seile, men seiler for å leve.

#### LITTERATUR:

- Arner, Oddvar. Sjømannslivet – yrke eller vandreår?, *Tidsskrift for samfunnsforskning* 1961.
- Arnesen, Ellen. Sjø og mann – hand i hand. Hovedoppgave UiO. 2000.
- Bugge, Alexander. Skibsfarten fra de ældste tider til omkring aar 1600, Bind 1 i *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage*. 1923-1958.
- Eriksen, Erling. *Vår gamle sjøfartskultur*. 1968.
- Gjeruldsen, Ole Henrik, Defensjonsskipsordningen i Norge 1630-1704, *Forsvarsmuseets småskrift*, nr 28. 2002
- Grieg, Nordahl. *Skibet gaar videre*. 1924.
- Gøthesen, Gøthe. *Under seil*. 1982.
- Gøthesen, Gøthe. *Med is og plank i Nordsjøen*. 1986.
- Gøthesen, Gøthe. *Sjømannsliv*. 1990.
- Halvorsen, Terje. Vi seiler for velstand og lykke, bind II av *Norsk sjømannsforbunds historie*. 2008.
- Hansen, Arild Marøy. Levekår i orlogsflåten på begynnelsen av 1700-tallet. Eksempelet Fredericus Tertius (1672-1714), *Sjøfartshistorisk årbok* 1999. 2000.
- Helle, Knut. *Gulatinget og Gulatingslova*. 2001.
- Herteig, Asbjørn. *Kongers havn og handels sete*. 1969.
- Korbøl, Gerd. *Gnistra. Kvinne til sjøs 1959-1968*. 2008.
- Langås, Olav Harald. *Sjømann*. 2006.
- Lorentzen, Bernt. Fra Olav Kyrres tid til året 1814, bind I av *Bergen og sjøfarten*. 1959.
- Lønnå, Elisabeth. *Sjøens kvinner. Ute og hjemme*. 2010.
- Nedkvitne, Arnved. *Utenrikshandelen fra det vestafjelske Norge 1100-1600*. 1983.
- Nedkvitne, Arnved. *Mens Bønderne seilte og Jægterne for*. 1988.
- Nilsen, T. L. og Atle Thowsen, *Handelsflåten i krig 1939-1945*. 1990.
- Hjeltnes, Guri. *Sjømann. Lang vakt*, bind 3 av *Handelsflåten i krig 1939-1945*. 1995
- Nordahl, Arthur W. *En sjøens vagabond*. 1958.
- Olstad, Finn. Vår skjebne i vår hånd, bind II av *Norsk sjømannsforbunds historie*. 2007.
- Petterson, Lauritz. Fra kjøpmannsrederi til selvstendig næring, bind III av *Bergen og sjøfarten*. 1981.
- Seltzer, Michael. Haven in a Heartless Sea: The Sailors' Tavern in History and Anthropology, *The Social History of Alcohol and Drugs* XIX, 2004.
- Sogner, Sølvi. "Og skuta lå i Amsterdam...". 2012.
- Thowsen, Atle. Gustav Hansen. *Norsk biografisk leksikon*, bind. 4, s.70. 2001.
- Tønnesen, Johan Nicolay. Fra klipperen til motorskipet, bind II, 3dje del i *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage*. 1923-1958.

Kystverket  
Serviceboks 2 6025 Ålesund  
[www.kystverket.no](http://www.kystverket.no)  
[post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)

Norsk kulturråd  
Postboks 8052 Dep. 0031 Oslo  
[www.norskkulturrad.no](http://www.norskkulturrad.no)  
[post@kulturrad.no](mailto:post@kulturrad.no)

Fiskeridirektoratet  
Postboks 185 Sentrum 5804 Bergen  
[www.fiskeridir.no](http://www.fiskeridir.no)  
[postmottak@fiskeridir.no](mailto:postmottak@fiskeridir.no)

Riksantikvaren  
Postboks 8196 Dep. 0034 Oslo  
[www.riksantikvaren.no](http://www.riksantikvaren.no)  
[postmottak@ra.no](mailto:postmottak@ra.no)

MEDLEMSMUSEER I NASJONALT MUSEUMSNETTVERK FOR SJØFART  
Norsk Maritimt Museum (nav-museum for nettverket)  
[www.mar-museum.no](http://www.mar-museum.no)

Stavanger Museum / Stavanger maritime museum  
[www.stavanger.museum.no](http://www.stavanger.museum.no)

Bergens Sjøfartsmuseum  
[www.bsj.uib.no](http://www.bsj.uib.no)

Grimstad bys museer  
<http://www.gbm.no/>

Marinemuseet  
<http://forsvaretsmuseer.no/Marinemuseet>

Vest-Agdermuseet  
[www.vestagdermuseet.no](http://www.vestagdermuseet.no)

Sandefjordmuseene  
[www.whalingmuseum.com](http://www.whalingmuseum.com)

Telemark Museum  
[www.telemark.museum.no](http://www.telemark.museum.no)

Sverresborg Trøndelag Folkemuseum /  
Trondhjems Sjøfartsmuseum  
[www.sverresborg.no](http://www.sverresborg.no)

Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter  
[www.bredalsholmen.no](http://www.bredalsholmen.no)

Tromsø Museum  
[www.uit.no/tmu/152/](http://www.uit.no/tmu/152/)

Aust-Agder kulturhistorisk senter  
[www.aaks.no](http://www.aaks.no)

KYSTVERKMUSEA  
Lindesnes fyrmuseum (nav-museum for nettverket)  
[www.lindesnesfyr.no](http://www.lindesnesfyr.no)

Jærmuseet  
[www.jaermuseet.no](http://www.jaermuseet.no)

Sunnmøre Museum  
[www.sunnmore.museum.no](http://www.sunnmore.museum.no)

Museum Nord  
[www.museumnord.no](http://www.museumnord.no)

MEDLEMSMUSEER I NASJONALT NETTVERK FOR  
FISKEHISTORIE OG KYSTKULTUR  
Museum Vest (nav-museum for nettverket)  
[www.museumvest.no](http://www.museumvest.no)

Østfoldmuseene  
[www.ostfoldmuseene.no](http://www.ostfoldmuseene.no)

Follo Museum  
[www.follomuseum.no](http://www.follomuseum.no)

Sandefjordmuseene  
[www.whalingmuseum.com](http://www.whalingmuseum.com)

Norsk Maritimt Museum  
[www.mar-museum.no](http://www.mar-museum.no)

Vest-Agder-museet  
[www.vaf.museum.no](http://www.vaf.museum.no)

Hardanger og Voss museum  
[www.hardanger.museum.no](http://www.hardanger.museum.no)

Stavanger Museum  
[www.stavanger.museum.no](http://www.stavanger.museum.no)

Haugalandsmuseene  
[www.haugalandmuseene.no](http://www.haugalandmuseene.no)

Bymuseet i Bergen  
[www.bymuseet.no](http://www.bymuseet.no)

Musea i Sogn og Fjordane  
[www.sfj.museum.no](http://www.sfj.museum.no)

Sunnmøre Museum  
[www.sunnmore.museum.no](http://www.sunnmore.museum.no)

Nordmøre Museum  
[www.nordmore.museum.no](http://www.nordmore.museum.no)

Museene i Sør-Trøndelag AS  
[www.mist.museum.no](http://www.mist.museum.no)

Museet Midt IKS  
[www.mumidt.no](http://www.mumidt.no)

Helgeland Museum  
[www.helgelandmuseum.no](http://www.helgelandmuseum.no)

Nordlandsmuseet  
[www.nordlandsmuseet.no](http://www.nordlandsmuseet.no)

Museum Nord  
[www.museumnord.no](http://www.museumnord.no)

Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum  
[www.nnfa.no](http://www.nnfa.no)

RiddoDuottarMuseat  
[www.riddoduottarmuseat.no](http://www.riddoduottarmuseat.no)

Museene for Kystkultur og gjenreisning i Finnmark  
[www.kystmuseene.no](http://www.kystmuseene.no)



*MED SALTVAANN I ÅRENE* GIR ET RIKT INNBLIKK I SJØFOLKS FASCINERENDE OG UTFORDRENDE LIV PÅ DET ÅPNE HAV, I FREMMEDE havner og hjemme. Sjøfolk har vært en stor og viktig yrkesgruppe i Norge, og en forutsetning for vår rolle som en stor sjøfartsnasjon. De har gjennom landets historie hatt en utsatt og risikabel arbeidsplass, spesielt i krigstid, og har sjelden fått den æren de fortjener. Dette heftet risser opp historien til norske sjøfolk de siste tusen årene. Det forteller om en ung yrkesgruppe, hovedsakelig bestående av menn. Sjøfolk har hatt sin egen kultur, sett mer av verden enn nordmenn flest og har tatt med impulser hjem fra utlandet. Men først og fremst har de arbeidet. De har utført manuelt arbeid for å seile og navigere, vedlikeholde skipet og sørge for at last, skip og passasjerer kommer trygt fram. Ofte med risiko for eget liv og egen helse.

*Med saltvann i årene* er det niende heftet i samarbeidsprosjektet *Fortellinger om kyst-Norge*. Formålet med denne hefteserien er å synliggjøre fram mot grunnlovjubileet i 2014 den betydningen sjøfart, fiskeri og kystkultur har hatt for bosetning og økonomisk, sosial og kulturell utvikling i Norge.

Prosjektet skal bidra til økt kunnskap, interesse og engasjement for kulturhistorie og kulturminner knyttet til kysten. Prosjektet er en del av felles handlingsplan for kystkultur initiert av Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet og Kulturdepartementet. Fiskeridirektoratet, Kystverket, Riksantikvaren og Kulturrådet har overordnet gjennomføringsansvar. De maritime nasjonale museumsnettverkene har tatt på seg det faglige og praktiske ansvaret for fortellingene: Nettverk for fiskeri og kystkultur med Museum Vest som koordinator, Kystverkmusea med Stiftelsen Lindesnes fyrmuseum som koordinator og Sjøfartsnettverket med Norsk Maritimt Museum som koordinator.

kr 30,-

ISBN 978-82-93011-12-5