

UNIVERSITETET I AGDER

**«En historie om skoleskipet Sørlandet – fra ide til realisering
1918-1939»**

LENE LINDEBØ

VEILEDER:

Nils Martinius Justvik

Universitetet i Agder, 2022

Fakultet for humaniora og pedagogikk.

Institutt for religion, filosofi og historie.

FORORD

En oppvekst med «tean i tanga», en utsikt mot havet hvor seilbåtene danser gjennom bølgene. Ja Flekkerøy er stedet. Med en interesse for sjølivets gleder og en fascinasjon for vakre seilskip, var det når tema for denne masteroppgaven skulle velges, naturlig for meg å sette sjøbein. Kursen ble peilet i retning Kristiansands flytende stolthet: Skoleskipet «Sørlandet».

Det er flere som må takkes i forbindelse med dette prosjektet.

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter har vist interesse for oppgaven min og det å jobbe med høyere utdanning. Gjennom deres langsiktige ønske om å formalisere et større samarbeid med academia, har de i denne oppgaven bidratt med lønn og vært faglig støtte.

En stor takk til min veileder ved Universitetet i Agder Nils Martinius Justvik for gode råd og veiledning gjennom hele skriveprosessen. Og en takk til alle andre som har støttet meg og som har hatt troen på oppgaven min.

Lene Lindebø

Flekkerøy, mai 2022.

ABSTRACT

Many seafarers have had their first encounter with seafaring life on board a school ship. A school ship course was a welcome offer for young boys who wanted to go to sea. This master thesis is related to the school ship movement; a movement that started in England in the late 18th century. The main focus in this assignment is the Norwegian school ship «Sørlandet». The school ship has its home port in the town of Kristiansand.

The background for the construction of the school ship «Sørlandet» was a gift certificate from Kristiansand shipowner Oluf Andreas Tollefsen Skjelbred in 1918. In the letter he donates an amount of £ 25 000. The purpose was the construction of the school ship.

This master thesis describes and explains the school ship «Sørlandet»'s history in the years from the gift certificate was given in 1918, and until the ship was completed in 1927. Then the school ship's sailing years from 1927-1939 is described and explained. During the nine years from 1918-1927, international shipping developed to consist almost exclusively of steamships and motor ships. This master thesis explains, among other things, why it was nevertheless invested in seaman's training on board a traditionally rigged sailing ship such as the school ship «Sørlandet» was built. There were many advantages to using sailing ships in a training context. The sailing ships required a large crew, which in turn required a lot of the crew on board. As a result, the students developed many good qualities a sailor might need, qualities such as order, discipline, morality, cleanliness, responsibility and a sense of duty.

This master thesis also explains all the thoughts and ideas that formed the basis for Skjelbreds desire to give the city of Kristiansand a school ship for boys who wanted to go to sea. The findings of the thesis also shows that «Sørlandet» was both a product of the thoughts and ideas of the early school ship movement, but that the school ship also represented something completely new, among other things because «Sørlandet» became the first Norwegian school ship to sail across the Atlantic. The school ship obtained state support to run a both theoretical and practical school on board for future sailors.

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	2
Abstract	3
Innholdsfortegnelse	4
Kapittel 1: Innledning	6
1.1 Tema	6
1.2 Problemstilling.....	7
1.3 Avgrensing	9
1.4 Relevant forskning og litteratur	10
1.5 Metode og kilder	14
1.6 Disposisjon	16
Kapittel 2: Hovedtrekk i norsk og sørlandsk skipsfartshistorie 1820-1939	17
2.1 Innledning	17
2.2 Verdens tredje største sjøfartsnasjon	17
2.3 Den sene overgangen fra seil til damp på Agder	20
2.4 Den betydelige satsingen på jern- og stålseilskip	24
2.5 Forsøk med dampskip	27
2.6 Fra seilskips-by til damp- og motorskips-by	28
2.7 Konklusjon	29
Kapittel 3: Organisert sjømannsopplæring 1881-1918	31
3.1 Innledning	31
3.2 Behovet for sjøfolk	31
3.3 De første skoleskipsinstitusjonene	33
3.4 Organiseringen av skoleskipskurs i ulike land	35
3.5 Fra veldedighet til planmessig skolegang	39
3.6 Konklusjon	40
Kapittel 4: Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution 1918-1925	42

4.1 Innledning	42
4.2 Oluf Andreas Tollefsen Skjelbred	43
4.3 Gavebrevet	44
4.4 Impulser fra utlandet	48
4.5 Stålskipene overtar	50
4.6 Konklusjon	53
Kapittel 5: Et tradisjonelt rigget seilskip 1918-1927	54
5.1 Innledning	54
5.2 Kvaliteten på den norske sjømannen – med fare for moralsk fordervelse	55
5.3 Sikkerheten	61
5.4 Norges Rederforbund	64
5.5 Organisert forhyring	67
5.6 Sentralorgan for landets skoleskip	68
5.7 Konklusjon	69
Kapittel 6: Skoleskipet «Sørlandet» 1927-1939	71
6.1 Innledning	71
6.2 Engelsk drahjelp	72
6.3 Fortsettelsesskole for vordende sjøfolk 1929	74
6.4 Til inspirasjon for andre land og byer	75
6.5 Toktene 1927-1939	75
6.6 Veldedigheten	77
6.7 De norske skoleskipene ved inngangen til andre verdenskrig	79
6.8 Konklusjon	80
Kapittel 7: Konklusjon	82
7.1 Innledning	82
7.2 De sentrale problemstillingene	83
7.3 Oppgaven sett i en videre kontekst	87
Litteratur	88
Kilder	89

KAPITTEL 1: INNLEDNING

1.1 Tema

I 1927 ble hun sjøsatt. En tremastet fullrigger bygd med formålet:

«Å gi unge gutter som har lyst til sjøen, den best mulig utdannelse i sjømannskap både praktisk og teoretisk under streng disiplin og god orden og sjømannsskikk om bord, og at det blir anledning for dem som viser seg skikket for sjømannslivet, å fortsette ved senere togt som offiseraspiranter, dog skal alltid gutter og offiseraspiranter fra uthavner og skjærgården være fortrinnsberettiget».¹

Hun bærer navnet «Sørlandet». Til ære og begeistring for landsdelen med sine stolte sjøfartstradisjoner. Helt siden sjøsettingen har skoleskipet gitt flere tusen ungdommer en innføring i grunnleggende sjømannskap, og vært et solid springbrett for et videre yrkesliv til sjøs.² I dag er hun verdens eldste operative fullrigger, og (med fare for å virke by-patriotisk) den vakreste.

Tema for denne masteroppgaven er skoleskipsbevegelsen; en bevegelse som startet i England på slutten av 1700-tallet med etableringen av «The Marine Society». Formålet var utdanning av førstereisgutter.³ En avlegger fra denne skoleskipsbevegelsen er skoleskipet «Sørlandet», og det er dette skipet som er fokus i denne oppgaven.

Bakgrunnen for byggingen av «Sørlandet» var et gavebrev fra Kristiansandsrederen Oluf Andreas T. Skjelbred. 25. februar 1918 var det styremøte i Christianssands Sjømandsforening. Et helt spesielt brev var på agendaen. Et brev fra skipsreder Skjelbred og hans hustru Elise

¹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

² Halvorsen 1987: 9-10

³ Engvig 1981: 13

Skjelbred, hvor det i brevet doneres et beløp på £ 25.000 i form av et legat. Formålet var byggingen av skoleskipet «Sørlandet» og etableringen av «Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution». Skoleskipet skulle gi den beste utdanning i sjømannskap og en forberedelse til et yrke til sjøs, noe Skjelbred savnet den gang han selv var førstereisgutt.⁴

Skjelbreds tanke bak skoleskipet var i tillegg så mye større enn dette. Et opphold på «Sørlandet» skulle ikke bare gi en praktisk opplæring i sjømannskap. Det ble lagt vekt på kunnskap, holdninger og personlighetsutvikling, ja man skulle rett og slett ut på en dannelsesreise.⁵

1.2 Problemstilling

Hovedproblemstillingen for denne masteroppgaven er formulert slik:

Jeg skal beskrive og forklare skoleskipet Sørlandet sin historie i perioden 1918-1939 – fra gavebrev og ide til realisering i 1927, og deretter som seilende skoleskip fram til 1939.

Noen underproblemstillinger har vært nødvendig å formulere. Min første underproblemstilling er knyttet til gavebrevet og opprettelsen av Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution. Hva inneholder gavebrevet og i hvilken grad harmonerer gavebrevet med utviklingen i skoleskipsbevegelsen? Underproblemstillingen er formulert slik:

Var det samsvar mellom skoleskipsbevegelsens ideer og Skjelbreds ideer?

En debatt omkring sjømannsutdanningen og hva som var riktig og målrettet utdanning for kommende sjøfolk, skjøt fart i mellomkrigstiden. Enkelte mente seilskipene var utdatert, og at det burde satses på utdanning på damp- og motorskip, mens andre holdt fast ved at et tradisjonelt rigget seilskip var den beste utdanninginstitusjonen både fysisk og mentalt, og i

⁴ Tønnessen 1974: 144-145

⁵ Halvorsen 1987: 21

tillegg gav de beste muligheter for en videre yrkeskarriere til sjøs. Min andre underproblemstillingen lyder som følger:

Hvorfor ble det satset på en skipstype som allerede fra starten av var utdatert?

Den siste underproblemstillingen er knyttet til skoleskipet «Sørlandet» sine driftsår fra 1927-1940. Hva skjedde på og med det seilende skoleskipet i denne perioden?

Det gikk hele ni år fra opprettelsen av Sørlandets Seilende Skoleskips Institution i 1918 til skoleskipet var ferdig bygd i 1927, og mye skjedde i både skoleskipsbevegelsen og skipsfartsutviklingen i løpet av disse årene. Inntraff det endringer i realiseringen av skoleskipet som følge av dette, i så fall hvilke? Tredje underproblemstilling er formulert slik:

Ble skoleskipet «Sørlandet» realisert på ideene i gavebrevet fra 1918?

Denne oppgaven er et faglig bidrag til historien om skoleskipsbevegelsen og ikke minst til historien om skoleskipet «Sørlandet». Aldri tidligere er det gjort en slik dybdeundersøkelse av skoleskipet «Sørlandet».

Jeg håper i tillegg denne oppgaven kan være med å løfte fram våre yngste ambassadører som dro ut og viste det norske flagget i alle verdens hjørner. Vi har ingen andre yrkesgrupper på denne tiden som representerte vår nasjon på lik linje med sjøfolkene.

Sjøfolkene har i norsk historiefortelling fått en ufortjent liten oppmerksomhet sett i lys av at yrkesgruppen var en av de største i landet i lengre tider, og mange av disse har hatt sitt første møte med sjøen om bord på et skoleskip.

1.3 Avgrensning

Skoleskip som institusjon har en historie som går helt tilbake til 1786 i England⁶, og det har derfor vært nødvendig å gjøre noen avgrensinger i arbeidet med denne oppgaven. Skoleskipet «Sørlandet» skulle ha mitt hovedfokus, og oppgavens tyngdepunkt legges derfor til årene 1918-1939, men det vil bli trukket linjer tilbake til 1786 da skoleskipsbevegelsen startet, for å få et helhetlig bilde av skoleskipsbevegelsen.

Oppgaven velger jeg å avslutte i 1939. Dette gjør jeg av to årsaker. Den ene er at skoleskipet Sørlandet opplevde dramatiske år under andre verdenskrig, hvor tyskerne tok i bruk skipet til andre formål, og skipet lå igjen totalskadet etter krigsårene. En lang gjenoppbyggingsprosess måtte til for å redde den skipbrudne damen. Å ta med krigsårene ville bli for omfattende.

Den andre årsaken er at oppgavens tidsrom må avgrenses da det ikke er plass til å ta med hele «Sørlandet» sin historie fram til i dag. Jeg har derfor valgt å ikke gå lenger fram i tid enn 1939, da jeg ved å stanse i dette året, får en naturlig «stopp» i historien til «Sørlandet» som skoleskip, samtidig som jeg får dekket mellomkrigstiden hvor skoleskipssaken i Norge gikk inn i en blomstringsperiode. I tillegg vil tidsrommet også dekke det første tiåret og vel så det, som «Sørlandet» var i drift som skoleskip.

En annen viktig avgrensning som er gjort, er at oppgaven omhandler kun skoleskip som defineres som seilskip. Etter hvert som damp- og motorskip ble gjeldende, så kom det også opplæring om bord på disse skipene, men disse vil kun bli omtalt i diskusjonene omkring sjømannsutdannelsen. Denne avgrensingen gjør jeg fordi noe av essensen i denne oppgaven er hvorfor seilskipene ble så viktige som skoleskip til tross for at seilskip på verdensbasis ble mer og mer utdatert med årene, og ikke minst hvordan skoleskipene fortsatt klarte å gjøre seg gjeldende gjennom disse enorme endringene i skipsfarten.

⁶ Engvig 1981: 13

1.4 Relevant forskning og litteratur

Det er lite forskning knyttet til skoleskip, og det er ikke gjort noen forskning eller skrevet noen bøker om skoleskipet «Sørlandet», men det er særlig ei bok som kan knyttes til denne oppgavens tema. I anledning Christian Radichs 100-årsjubileum skrev skipshistoriker Olaf T. Engvig boka *Skoleskipene*. Boka er ikke bare en hyllest til Oslo sitt skoleskip, men også en hyllest til flere norske skoleskip og skoleskipssaken. I boka, som er skrevet i 1981, belyser forfatteren problematikken knyttet til utdanningen av førstereisgutter da og tidligere, i tillegg til å beskrive opp- og nedgangstider skoleskipene opplevde som følge av svingninger i skipsfarten.⁷

Aksel Akselson var lærer om bord på «Sørlandet» da skipet som første norske skoleskip krysset Atlanteren til Chicago i 1933. Samme året var han selv forfatter av boka *Våre yngste vikinger*. Boka er en fortelling om nettopp dette Chicago-toktet, hvor det fortelles om alle utfordringer underveis med alt naturen har å by på, men også den heder og ære som møtte disse ungguttene når de ankret opp «over der». Boka er relevant for mitt tema på to sentrale områder. Det ene området er utviklingen fra stasjonære skoleskip til seilende skoleskip. Et tokt over Atlanteren må jo kunne sies å gi det beste sammenligningsgrunnlaget på hva man oppnår på et seilende skoleskip sammenliknet med et stasjonært skoleskip.

Det andre området boka er relevant på, er hvordan skoleskipene kunne bidra til å gjøre Norge gjeldende i skipsfarten. Slike tokt var en god måte å vise fram de stolte norske sjøfartstradisjonene, samtidig som man gav elevene om bord et godt grunnlag for et yrkesliv til sjøs.⁸

Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil, skrevet av Helge Svein Halvorsen. Dette er et festskrift i forbindelse med 60-års jubileet til skoleskipet «Sørlandet». Festskriftet inneholder blant annet fakta om skipet, hyllester, skolen om bord og ulike tokt.⁹

Halvorsen, Helge Svein 1987. *Christianssands Sjømandsforening 125 år 1862-1987*. Boka er som tittelen sier et bidrag til foreningens 125-års jubileum. Boka har for mitt vedkommende bidratt

⁷ Engvig, Olaf Tormodsen 1981. *Skoleskipene*.

⁸ Akselson, Aksel. *Våre yngste vikinger*.

⁹ Halvorsen, Helge Svein 1987. *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*.

til en innføring i sjømannsforenings virke, og da med særlig vekt på rollen som forvalter av pengegaven fra Skjelbred. I tillegg inneholder boken nyttige bidrag til skipsfartshistorie.¹⁰

Agders historie 1840-1920, Bjørn Slettan. Boka er relevant for mitt prosjekt da den tar for seg den store seilskipsepoken da skipsfarten i Agder var i ei rivende utvikling. Den tar også for seg hvordan Agder-rederne møtte utfordringene i skipsfarten som følge av overgangen fra seil til damp. Boka har betydning for min oppgave fordi den gir et grundig innblikk i skipsfartshistorien og hva som gjorde at behovet for rekruttering av sjøfolk ble så stort på slutten av 1800-tallet.¹¹

Agders historie 1920-1945, Kjell-Olav Masdalen. Skipsfartshistorien i denne boka dreier seg om seilskutenes bortgang til fordel for damp- og motorskip. Den beskriver hvordan Kristiansand gikk fra å være en ledende seilskips-by, til å få en stagnasjon i seilskipsflåten i 1920-årene. I 1925 var alle seilskipene forsvunnet fra byen. Dette var året byggingen av skoleskipet «Sørlandet» startet, og denne forhistorien om Kristiansand som seilskips-by er derfor viktig for denne oppgaven.¹²

Kristiansands historie 1914-1945, Joh. N. Tønnessen. Denne boka er relevant for min oppgave da den går gjennom rederne i Kristiansand sine siste år som seilskipsredere, før ett og ett seilskipsrederi forsvant og seilskipene havnet på skraphaugen. Selv om første verdenskrig var preget av et oppsving i fraktmarkedet, var ringvirkningene etter krigen for store. Det var likevel noen redere som hadde klart å utnytte krigskonjunktorene bedre enn andre, og seilte inn eventyrlige summer. Skipsreder Oluf Andreas T. Skjelbred var en av disse. Han blir nærmere omtalt i denne boka sammen med realiseringen av skoleskipet «Sørlandet».¹³

Tønnessen er også forfatter av boka *NORSK Styrmandsforening i 50 år 1910-1960*. Boka har gitt nyttig fakta om nye organiseringen av sjøfolk etter damp- og motorskipenes inntog.¹⁴

Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart far seil til damp og motor, fra tre til jern og stål. 1875-1925, Berit Eide Johnsen. Denne boken er en analyse av Sørlandsk skipsfart hvor hovedvekten ligger i den sterke tilbakegangen i regionens skipsfart fra slutten av 1800-tallet,

¹⁰ Halvorsen, Helge Svein 1987 *Christianssands Sjømandsforening 125 år 1862-1987*

¹¹ Slettan, Bjørn 1998. *Agders historie 1840-1920*.

¹² Masdalen, Kjell-Olav 1991. *Agders historie 1920-1945*.

¹³ Tønnessen, Joh. N. 1974. *Kristiansands historie 1914-45*.

¹⁴ Tønnessen, Johan N. *NORSK Styrmandsforening i 50 år. 1910-1960*

samt de store teknologiske overgangene skipsfarten opplevde, og hvordan dette gjorde utslag på Agder-regionen og hvordan de ulike aktørene håndterte dette. I Agder hadde man en langsommere overgang fra seil til damp og motor.

Boka har vært særlig relevant for min oppgave i kapittel to om norsk og sørlandsk skipsfartshistorie.¹⁵

Sørlandsk skipsfart 1600-1920. Berit Eide Johnsen og Gustav Sætra. I denne boka trekkes de lange linjene i sørlandsk skipsfartshistorie. Siste delen av boka omhandler den eventyrlige veksten i skipsfarten i Agder fra 1820-årene som følge av regionens treskipsbygging, trelasteksport og internasjonale fraktfart. Særlig Arendal har en viktig plass i denne historien. Videre tar boka oss med gjennom nedgangstider i skipsfarten, og hvordan Agder-rederne prøvde å overleve krisetidene. Første verdenskrig førte til seilskipenes siste glansperiode. Også denne boka er relevant for mitt vedkommende i kapittelet om norsk og sørlandsk skipsfartshistorie.¹⁶

Inge Eikeland har skrevet masteroppgaven: *Fra seil til damp. Sjømannssamfunnet i endring, Bergen 1875-1912*. Oppgaven har vært relevant både i forhold til hva som fulgte med overgangen fra seil til damp, både i forhold til nye yrkesgrupper om bord, men også i forhold til at sjøfartsbyene i Norge utviklet seg forskjellig. Han har undersøkt spesifikt Bergen, som var den ledende byen i Norge når det gjaldt omlegging til damp. I min oppgave er dette viktig fordi overgangen fra seil til damp gjorde sjømannsutdannelsen i Norge mer komplisert og skoleskipsinstitusjonene stod overfor nye utfordringer. I tillegg skapte overgangen en stor debatt om hva som var riktig opplæring for kommende sjøfolk. Det at byene utviklet seg forskjellig, gjør at de også kunne ha ulike meninger angående sjømannsopplæring.

Oppgaven belyser også den sammensatte yrkesgruppen sjøfolkene var, noe som jeg også har sterkt understreket i mitt kapittel om norsk og sørlandsk skipsfart.¹⁷

¹⁵ Johnsen, Berit Eide 2001. *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål. 1875-1925*.

¹⁶ Johnsen, Berit Eide og Sætra, Gustav 2016. *Sørlandsk skipsfart 1600-1920*.

¹⁷ Eikeland, Inge 2000. *Fra seil til damp. Sjømannssamfunnet i endring, Bergen 1875-1912*. Hovedoppgave i historie. Universitetet i Bergen, Historisk institutt.

Vest-Agder Fylkesmuseums årbok fra 2000: *Sjøfartsbyen Kristiansand: Sjøfartsutstillingen ved Vest-Agder Fylkesmuseum. VÅR BARNDOMS HAVE*. Boka har bidratt til kapittelet om norsk og sørlandsk skipsfart. Boken gir informasjon om Kristiansands satsing på damp- og motorskip i mellomkrigstiden.¹⁸

Bakka, Dag. *Hundre år for sikkerhet til sjøs: Sjøfartsdirektoratet 1903-2003*. Boka har vært relevant i oppgavens del om sikkerheten på skoleskipene.¹⁹

Fortellinger om kyst-Norge er en hefteserie utarbeidet gjennom en felles handlingsplan for kystkultur, initiert av Fiskeri- og kystdepartementet, Miljøverndepartementet og Kultur- og kirkedepartementet. Flere museer langs kysten er bidragsyttere til denne hefteserien.

Heftene formål er å synliggjøre det kulturhistoriske bakteppet for nasjonsbyggingen vår. Heftene tar for seg de ulike kystnæringene, og for mitt vedkommende har heftet «Verdens fraktemenn» som omhandler skipsfarten vært nyttig kilde til mitt bakgrunns-kapittel om norsk og sørlandsk skipsfart.²⁰

På Krigsseilerregisteret sin hjemmeside har jeg brukt to artikler som kilde til min oppgave. Den ene artikkelen er et utdrag av boka *Handelsflåten i krig 1939-1945*. Bind 3: *Sjømann, lang vakt*. Boka er skrevet av Guri Hjeltnes. Artikkelen gir en innføring i klassesystemet til sjøs.²¹ Den andre er en artikkel av Berit Eide Johnsen om motortankernes inntog på i mellomkrigstiden.²²

Elisabeth S. Koren er historiker og jobber ved norsk Maritimt Museum. Hun har skrevet en artikkel med tittelen: «Helse til sjøs og i fremmed havn». Artikkelen baserer seg på forfatterens doktorgradsarbeid. Artikkelen har i mitt arbeid gitt en større forståelse for viktigheten av god helse og helselære om bord på skoleskipene, og hvordan skoleskipene på den måten kunne

¹⁸ Vest-Agder Fylkesmuseum. *Sjøfartsbyen Kristiansand: Sjøfartsutstillingen ved Vest-Agder Fylkesmuseum. VÅR BARNDOMS HAVE*. Årbok 2000.

¹⁹ Bakka, Dag. *Hundre år for sikkerhet til sjøs: Sjøfartsdirektoratet 1903-2003*.

²⁰ <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2908>

²¹ <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/314300>

²² <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319650/>

bidra til et forebyggende arbeid som kunne komme guttene til gode, ikke minst når de oppholdt seg i fremmede havner.²³

Hjemmesiden til skoleskipet «Sørlandet» har vært nyttig i denne oppgaven. Artikkene jeg har brukt er: «Gavebrevet som ble en nasjonal kulturskatt», «en skole for livet», «disiplin - orden - sjømannsskikk», «de kom ned fra riggen og bemannet vår flåte», «Det ble mannfolk av oss», «Fortsettelsesskole for vordende sjøfolk». Artikkene handler om både tilblivelsen av skoleskipet, men også om ulike tokt og flere beretninger fra tidligere elever, lærere og kapteiner.²⁴

Skoleskipene Christian Radich, Statsraad Lehmkuhl og Georg Stage har alle egne hjemmesider som har vært nyttefull for meg når det gjelder skipenes historie og spesifikasjoner.

1.5 Metode og kilder

Ettersom det er gjort lite forskning rundt skoleskip generelt, så var min første tanke og mål at jeg ønsket å komme med ny empirisk kunnskap rundt skoleskipsbevegelsen, og særlig når det gjaldt skoleskipet «Sørlandet».

Mine aller første steg i arbeidet med denne oppgaven, var stegene mine over landgangen til skoleskipet «Sørlandet». En invitasjon fra Knut Arne Gjertsen, direktør i Stiftelsen Fullriggeren «Sørlandet», til en omvisning om bord i skoleskipet var en utmerket måte å sette i gang arbeidet på. Den vakre skuta ble klargjort til langtokt. Om bord myldret det av 60 glade og spenningsfylte tenåringer som hadde et ni måneder langt seiltokt foran seg.

Imens de seilte fram i tid, tok jeg noen steg tilbake i tid.

Det neste jeg måtte gjøre var å avgrense oppgaven i tid og rom; hvilken tidsperiode skulle jeg ha fokus på og hvor bredt geografisk skulle jeg bevege meg. For å gjøre denne avgrensningen måtte jeg først finne ut når de første skoleskip ble til, både nasjonalt, men også internasjonalt. Ettersom skoleskipet «Sørlandet» skulle ha mitt hovedfokus i oppgaven var det riktig å jobbe ut fra tilblivelsen av nettopp dette skoleskipet. Jeg var avhengig av å skaffe meg noe mer

²³ <https://tidsskriftet.no/2007/12/medisinsk-historie/helse-til-sjos-og-i-fremmed-havn>

²⁴ <https://www.fullriggeren.no/om-oss/historien>

bakgrunnsinformasjon om tiden det ble til i, men også årene før for å få et mer helhetlig bilde av utviklingen i skipsfarten, i tillegg til å kunne plassere skoleskipet «Sørlandet» inn i en større kontekst.

Jeg begynte med å skrive et innledende kapittel om norsk og sørlandsk skipsfart i perioden 1820-1939. På denne måten fikk jeg et langt større perspektiv på skipsfartens historie, særlig når det gjelder de store endringene skipsfarten opplevde ved overgangen fra tre til jern- og stålskip og fra seil til damp- og motor. Utviklingen i skipsfarten er helt essensielt å få med i oppgaven for å både kunne forstå behovet og nødvendigheten av gode opplæringsinstitusjoner for kommende sjøfolk, men også for å kunne forstå hvorfor de ulike aktørene handlet som de gjorde gjennom min undersøkelsesperiode.

Med denne forkunnskapen på plass og en gjennomgang av relevant litteratur, var mitt neste steg og gjøre en grundig gjennomgang av sentrale arkiver som kunne hjelpe meg å finne svar på prosjektets problemstillinger.

Statsarkivet i Kristiansand

På Statsarkivet i Kristiansand fant jeg det meste av kildematerialet denne studien bygger på. Arkivet som var relevant for mitt prosjekt var arkivet etter «Sørlandets Seilende Skoleskips Institution». Dette arkivet inneholder alt fra regnskapslister, årsberetninger, byggingen av skoleskipet «Sørlandet» til søknadslister om skoleplass, brever fra tidligere skoleskipsgutter, diverse avisinnlegg, men også brevkorrespondanser mellom skoleskipsinstitusjonen i Kristiansand og andre skoleskipsinstitusjoner i både inn- og utland.

I tillegg inneholder arkivene en rekke relevante kilder om skoleskipssaken og debatten rundt skoleskipenes rolle i den norske sjømannsopplæringen.

Dette arkivet starter i år 1918, året hvor Skjelbred overrekker pengegaven til etableringen av skoleskipsinstitusjonen. Jeg har gjennomgått arkivene fram til året 1939, i tråd med avgrensingen til hele prosjektet.

1.6 Disposisjon

Første kapittel i denne oppgaven er et innledende kapittel hvor oppgavens grunnlag blir presentert.

Andre kapittel fungerer som et bakgrunns-kapittel om norsk og sørlandsk skipsfartshistorie. Kapitlet vil fungere som et sammenlikningsgrunnlag som jeg kan bruke gjennom hele oppgaven. På denne måten kan jeg gjennom hele oppgaven sette skoleskipene inn i et større perspektiv.

Fra kapittel tre følger oppgavens struktur en tematisk, men også til dels en kronologisk oppbygging, hvor det tredje kapitlet tar for seg starten på skoleskipsbevegelsen og fram til stiftelsen av Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution.

Videre følger kapittel fire gavebrevet fra Skjelbred i 1918, hva det inneholdt og hvilke sentrale aktører som var en del av planleggingen fram til byggingen kunne starte i 1925. I tillegg vil det også omhandle Norges Rederforbund som etter første verdenskrig stilte større krav til den norske sjømannsutdanningen, og som en del av tiltakene fikk i stand en oppgradering av den norske skoleskipsflåten i 1920-årene.

Kapittel fem følger skoleskipssaken og debatten rundt sjømannsutdannelsen gjennom mellomkrigstiden. Skoleskipsstyret i Kristiansand viste stort engasjement i debatten. Tidsperioden vil være 1918-1939.

Sjette kapittel omhandler skoleskipet «Sørlandet» sine driftsår fra sjøsettingen i 1927 og fram til 1939. Kapitlet tar for seg organiseringen av skoleskipskurset, om det følger de opprinnelige betingelsene fra gavebrevet. Det tar også for seg et internasjonal aspekt, både gjennom samarbeid, men også gjennom nye bragder som skoleskip. En status av den norske skoleskipsflåten ved inngangen til andre verdenskrig vil også bli gjort.

Syvende og siste kapittel er et konkluderende kapittel hvor alle mine funn vil bli samlet. Kapitlet avsluttes med å sette oppgaven inn i en bredere kontekst.

Skoleskipssaken og hva den innebar og utviklingen som fulgte den, vil gå som en rød tråd gjennom hele studien.

KAPITTEL 2: HOVEDTREKK I NORSK OG SØRLANDSK SKIPSFARTSHISTORIE 1820-1939

«Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt.»²⁵

2.1 Innledning

Med en innledende strofe fra Bjørnstjerne Bjørnsons «Norsk Sjømandssang», skal jeg med dette kapitlet gi et overblikk på norsk og sørlandsk skipsfartshistorie sett i et internasjonalt perspektiv. Perioden som dekkes er 1820-1939, med noen linjer trukket enda lenger tilbake i tid. Hva gjorde det mulig for Norge å seile opp til å bli verdens tredje største sjøfartsnasjon? Videre skal jeg analysere hvilken rolle kultur og tradisjon spilte når man skal forklare den sene overgangen fra seil til damp på Agder.

Hensikten med dette kapitlet er å få et bredere forståelsesgrunnlag for hva som ledet an til behovet for skoleskipene, men også for å kunne sette skoleskipene inn i en større kontekst gjennom hele oppgaven.

2.2 Verdens tredje største sjøfartsnasjon

Norge opplevde en sterk vekstperiode i skipsfarten fra slutten av 1820-årene, en vekstperiode som varte i omtrent femti år. Den store veksten må først og fremst sees i sammenheng med en generell økning i verdenshandelen, og til dels hjulpet av et økt behov for tonnasje under både Krimkrigen 1853-1856, den amerikanske borgerkrigen 1861-1865 og den tysk-franske krigen i

²⁵ Halvorsen 1987 *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*: 6 (opprinnelig fra «Norsk Sjømandssang» (1868) av Bjørnstjerne Bjørnson)

1870.²⁶

For Norges del spilte trelasteksporten fra norske havner en betydelig rolle i utviklingen, sammen med fiskeeksporten, og da i særlig grad sildeeksporten fra Sør-Vestlandet.

Veksten resulterte i at handelsflåten i Norge ble ni-doblet innen 1875, og seilte på dette tidspunktet opp som verdens tredje største sjøfartsnasjon, bare Storbritannia og USA var større.²⁷

Toll, avgifter og en begynnende frihandel

Veien mot status som en av verdens største sjøfartsnasjoner har derimot ikke vært uten hindringer og utfordringer, og Norges union med Sverige fra 1814 gjorde ikke utviklingen noe enklere. Først i 1827 kunne Norge nyte samme rettigheter i Sverige som de svenske skip, og dette hadde blant annet en positiv innvirkning på den norske sildeeksporten, i tillegg til en begynnende frihandel på det internasjonale fraktmarkedet. Fraktmarkedet og verdenshandelen var nemlig preget av en rekke toll- og eksportavgifter, i tillegg til den engelske navigasjonsakten som ble innført i 1651.²⁸

Navigasjonsakten var en engelsk sjøfartslov som sa at innføring av varer fra koloniene var forbeholdt engelske skip. Videre skulle europeiske varer kun innføres med engelske skip eller skip som hørte hjemme i landene varene ble produsert.²⁹

Norge dro imidlertid fordel av navigasjonsakten både når den ble innført, men også da den ble opphevet i 1849. Da den ble innført bidro den til at Norge som på det tidspunktet ikke var en veldig sterkt utviklet skipsfartsnasjon, fikk en større plass til sine skip når det gjaldt eksport av norske varer til det engelske markedet og de britiske koloniene.³⁰ Hollenderne som fram til nå hadde vært den dominerende aktøren i den norske trelasteksporten til England, måtte som følge av navigasjonsakten gi plass til norske redere og deres skip. Dette var med på å styrke den

²⁶ <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408&daid=1834>

²⁷ Johnsen og Sætra 2016: 107

²⁸ <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408&daid=1832>

²⁹ <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408>

³⁰ <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408&daid=1832>

norske handelsflåten.³¹ Da navigasjonsakten ble opphevet i 1849, med virkning fra 1850, kunne Norge som på dette tidspunktet hadde bygd opp handelsflåten sin, nyte godt av mulighetene som åpnet seg på det internasjonale fraktmarkedet, både ved at navigasjonsakten ble opphevet, men også fordi avgiftene på de viktigste varene i sjøtransporten ble gradvis redusert eller fjernet. Dette gjaldt trelasthandel, kull og korn. I 1846 ble kornimporten til Storbritannia frigitt, og i 1850 ble eksportavgiften på kull fjernet.³²

Vendepunktet

Da vi kommer inn i 1870-årene hadde Norge hatt en vekstperiode på omtrent femti år, bare avbrutt av noen korte tilbakeslag som følge av februarrevolusjonen i 1848, og i kjølvannet av Krimkrigen 1853-1856.³³

Sterkest var veksten i trelast-Norge, nærmere bestemt Nedenes Amt med Arendal og Grimstadorrådet i størst grad.³⁴ Arendal kunne i 1878 skilte med tittelen som Norges og Nordens største sjøfartsby, og man kunne omtrent ikke finne ei eneste vik i Arendalsområdet det ikke ble bygd nye seilskip.³⁵

Året 1878 ble også et vendepunkt, hvor norsk tonnasje dette året gikk tilbake for første gang siden 1826. En omtrent femti år lang periode med vekst var over, og det ble krevende tider for norsk skipsfart, med store svingninger i verdenshandelen og minkende tonnasjeetterspørsel. Norsk tonnasje steg derimot igjen, og var på sitt høyeste noensinne i årene 1890-1892, men ble raskt redusert igjen.³⁶

Langtidstrenden var likevel nedadgående de neste femti årene, kun avbrutt av enkelte lengre oppgangstider, ofte som følge av kriger, hvor årene før og under 1. verdenskrig gjorde enormt utslag, og skipene kunne gjennom krigsårene seile inn eventyrlige summer.

³¹ <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408>

³² <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408&daid=1832>

³³ Johnsen og Sætra 2016: 107

³⁴ Johnsen og Sætra 2016: 107

³⁵ <https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408&daid=1834>

³⁶ Johnsen og Sætra 2016: 143

Damp- og motorskipene tok mer og mer over, og det ble vanskelig for seilskipene å konkurrere mot den nye teknologien. Tilbakegangen av seilskipene slo til, mens dampskipene vokste.³⁷

2.3 Den sene overgangen fra seil til damp på Agder

Til tross for at Norge var en av verdens ledende sjøfartsnasjoner, så ble de liggende langt etter de andre store sjøfartslandene når det gjaldt overgangen fra seil til damp (bortsett fra Finland som fortsatt satset på seil), og i Norge var det Agder som holdt lengst på sine seilskip.³⁸

Bergen var byen i Norge som ledet an satsingen på damp,³⁹ og i Bergen ble seilskipene tidlig passert av dampskipene, og allerede i 1912 var fordelingen i byen slik: 75 seilskip mot 354 dampskip.⁴⁰

En av forklaringene på hvorfor det ble satset på seilskip på Agder, var mangelen på kapital. Det var langt rimeligere å investere i seilskip enn i dampskip.⁴¹ Flere sjøfartshistorikere har også hevdet at landsdelens redere holdt på sine seilskip fordi de var både konservative og lite forutseende.⁴²

Berit Eide Johnsen har pekt på flere årsaker til den sene overgangen til damp på Agder, og at det må sees både i en lokal og en internasjonal sammenheng. For alle vekst og nedgangsperioder hadde en direkte årsakstilknytning til hva som skjedde i skipsfarten internasjonalt, enten det var knyttet til handel eller teknologiske overganger. Hun mener likevel at man ikke kan se bort fra kultur, miljø og mentalitet som en absolutt medvirkende faktor når man skal forklare utviklingen i Agder, og at familierelasjoner og vennskap hadde stor betydning i bygdesamfunn.⁴³

³⁷ Slettan 1998: 411-412

³⁸ Slettan 1998: 411-412

³⁹ <https://www.kyst-norge.no/?k=2909&id=13787&aid=6411&daid=1836>

⁴⁰ Eikeland 2000: 2

⁴¹ Johnsen 2001: 403

⁴² Johnsen og Sætra 2016: 167

⁴³ Johnsen 2001: 507

Regionale forhold

For å finne ei forklaring på hvorfor rederne i Agder skulle ha et sterkere behov for å holde på sine seilskip og ikke satse for fullt på de nye dampskipene, må vi se til de lokale forhold og lokale aktører. Rederne i Kristiansand og kysten opp til Risør eide ofte skipsverft, og hadde på den måten et sterkt forhold til skipsbyggingen. Byene på denne kyststrekningen, inkludert Mandal vest for Kristiansand, var (for å bruke et godt sørlandsk uttrykk), velsignet med sine langstrakte vassdrag og skogrike oppland som gav gode forutsetninger for vekst i de lokale maritime næringene. Agders seilskipsflåte ble nær tidoblet i løpet av den lange vekstperioden.⁴⁴

Bønder, sagbrukseiere og skipperer var ofte medeiere i skipene, små partsrederier som det var mange av, hvor hvert enkelt skip gjerne var ett selskap for seg selv. Ei avvikling av seilskutene ville få store konsekvenser. Hvis skuta forsvant, så forsvant ikke bare selve skuta, men også et ledd i en hel næringskjede, en måte å foredle trelasten på og en rekke arbeidsplasser hvor folk hadde sine yrker innen skog, tømmerfløting, sagbruk, handel, eksport og ikke minst selve skipsbyggingen.⁴⁵

På grunn av at sjøfolkene på Agder gjerne kombinerte flere roller i skipsfartsindustrien ved å for eksempel være både skipper og reder på et skip eller tømmermann kombinert med et yrke om bord, gjorde at sjøfolkene ble en veldig sammensatt yrkesgruppe.

Fram til rundt 1890 var skogen selve bærebjelken i norsk skipsbygging, og hele den norske seilskipsflåten bestod nesten utelukkende av treskip.⁴⁶

⁴⁴ Johnsen og Sætra 2016: 107-108, 130

⁴⁵ Slettan 1998: 417

⁴⁶ Johnsen og Sætra 2016: 130

Dampskipene overtar

I løpet av 1880-årene tok dampskipene mer og mer over varetransporten på områder sørlendingene fram til nå hadde seilt med sine seilskip. Og hardest gikk det utover de gamle seilskutene. Nå ble det om å gjøre for de mange rederne i Agder å finne en løsning på hvordan de på best mulig måte kunne overleve endringene og drive lønnsomt i denne overgangsperioden. Noen rederier forsøkte å bygge nye skip til en rimeligere penge og andre reduserte mannskapsstyrken på skipene. Denne måten å spare på var ikke lønnsomt i lengden med hensyn til både høyere risiko og dårligere vedlikehold av skipene. Noen kjøpte også opp dampskip, men ikke i så store kvanta.⁴⁷



DS «Constitutionen»: Norges første dampskip. Skipet gikk i postrute, og hadde sin jomfrutur fra Christiania til Christianssand i 1827. Postverket var landets første dampskipsrederi. Skipet hadde i tillegg plass til 32 passasjerer. Skipet var rigget som en skonnert.⁴⁸

⁴⁷ Slettan 1998: 409-412

⁴⁸ <https://digitaltmuseum.no/011044249475/d-s-constitutionen-litografi/media?slide=0>
https://lokalhistoriewiki.no/wiki/DS_%C2%ABConstitutionen%C2%BB

Dampskipene krevde en helt annen og ny kunnskap, og når den gamle kunnskapen ikke kunne forenes med de nye dampskipene, var det også mange redere på Agder som valgte å investere kapitalen sin på andre områder, som for eksempel i skogeiendommer og fabrikker,⁴⁹ men i hovedsak var det treforedling og alternativ utnyttelse av skogen det ble investert i. For mange virket det mer naturlig å satse på skog enn å satse på helt nye og ukjente næringer.⁵⁰

Verftsindustrien ble i tillegg mer konsentrert rundt byene nå, og sentrum for skipsfarten ble dreid mer og mer fra Aust-Agder til Kristiansand i vest, og de mange små partsrederiene kunne ikke «overføres» til dampskipsrederi. Så ved overgangen til maskindrift og ei sentralisering av skipsfarten, var tiden for de små partsrederier forbi.⁵¹

Utvandring ble også en løsning for veldig mange egder, og Agder hadde etter 1890 landets sterkeste relative utvandring. Norge opplevde i perioden 1901-1915 en stor bølge med utvandring, særlig til Amerika. I løpet av denne perioden tapte Norge omtrent 27.000 sjøfolk som følge av utvandring, hvor de fleste kom fra Agder.⁵²

Sjøfarts-historiker Johannes Seland forklarer den sene overgangen til damp med at:

«Kristiansandsrederne prøvde seg på damp, men at folk ennå ikke hadde tillit til det nye, og at både disponent, partseiere og aksjonærer av tradisjon hørte seilskutefarten til, og av instinkt betraktet skuten som et levende vesen. Av disse grunnene så måtte denne transformeringen ta sin tid».⁵³

⁴⁹ Slettan 1998: 418

⁵⁰ Johnsen 2001: 502-507

⁵¹ Slettan 1998: 418-419

⁵² Johnsen og Sætra 2016: 166-167

⁵³ Slettan 1998: 415

For å få et innblikk i hvordan denne konservative tankegangen og en menneskeliggjøring av seilskutene, kunne fortone seg hos enkelte personer, kan vi se hvordan «Sørlandets dikter» og grunnleggeren av navnet til landsdelen, Vilhelm Krag beskrev de to typene skip; seilskip og dampskip:

«Og slig en skude under seil! Å hun var som et syn og en Prinsesse Deilighed, der hun kommer glidende henover sommersjøen, som bar henne så ømt og forsigtig. Det kunde rigtig se ud som de to var nyforlova, slig som skuden neiede seg og gjorde seg lækker, og sjøen kjælte og smeigte okring hende.

Nu er sjøen svart. Der er ingen skinnende hvide seil at se der mere. Så kommer der kanske fossende noget ustyggeligt stygt noget fra det fjerne. Det ligner et giftigt innsekt, en grå kjæmpelus, pigget overalt med wincher og andet djævelskab. Farer forbi og er borte.»⁵⁴

2.4 Den betydelige satsingen på jern- og stålseilskip

Lenge kunne satsingen på seil forsvares økonomisk.⁵⁵ Det var langt rimeligere å investere i seilskip enn i dampskip, og i tillegg til at når man ser på skipenes driftsresultat fra begynnelsen av 1900-tallet og fram mot første verdenskrig, så ser man at det ikke var vesentlig mer lønnsomt å drive med dampskip.⁵⁶ I tillegg var det en generell debatt i landet i midten av 1880-årene om hva som faktisk var verdt å investere i, og da var ikke spørsmålet bare om det skulle investeres i seil eller damp, men om det skulle satses på skip i det hele tatt.⁵⁷

⁵⁴ Slettan 1998: 416-417

⁵⁵ Slettan 1998: 415

⁵⁶ Johnsen 2001: 401-403

⁵⁷ Johnsen 2001: 315

Til tross for at tre-skutene gradvis forsvant, var det mange redere som så at det fortsatt kunne lønne seg med seil.⁵⁸ Fra 1890-årene ble det en storsatsing på innkjøp av jern- og stålseilskip. Det var Storbritannia som dominerte byggingen av jern- og stålskipene, og da engelske redere fra midten av 1890-årene ønsket å kvitte seg med sine brukte seilskip, og satse for fullt på dampskip, var Kristiansand i front når det gjaldt innkjøp av disse skipene. Her ble det kjøpt opp så mange skip at byen i 1905 lå på topp i landet.⁵⁹

Ved århundreskiftet hadde dampskipene på verdensbasis for lengst passert seilskipene målt i både tonnasje og lastekapasitet, og seilskipene utgjorde på dette tidspunkt bare en femtedel av verdens totale tonnasje.⁶⁰ Hvis vi ser på Norges samlede seilskipstonnasje i årene 1895-1905, så sank tonnassen med omtrent en tredel, men dette var ikke gjeldende i Kristiansand.⁶¹

I 1906 kan vi for første gang se at den norske jern- og stålseilskipstonnasjen passerer treskipene, og begynnelsen av 1900-tallet markerer også slutten for tre-skutene.⁶²

Selv om Norge på verdensbasis lå etter de store sjøfartsnasjonene når det gjaldt overgangen fra seil til damp, er det viktig å merke seg at seilskipsteknologien også gjorde enorme framskritt når det gjaldt seilføring og forbedring av skrog, men overgangen fra tre-skrog til jern- og stål, var det virkelig store framskrittet.⁶³

Langfart og nye markeder

Til tross for at jern- og stålseilskipene var langt mer effektive enn tre-skutene, og langt rimeligere i innkjøp enn dampskipene, ble dampskipene regnet til å være 3-4 ganger mer effektive enn seilskipene.⁶⁴ Det var derfor om å gjøre for rederne i Agder å finne nisjer hvor seilskipene lønte seg framfor dampskip. En av løsningene ble da å søke seg til nye markeder, og mer langfart. Det gjaldt å satse på frakt av varer som var såpass holdbare at ikke det var om å gjøre å være mest

⁵⁸ Slettan 1998: 411-415

⁵⁹ Johnsen 2001: 387

⁶⁰ Johnsen og Sætra 2016: 152

⁶¹ Johnsen 2001: 387

⁶² Johnsen og Sætra 2016: 151

⁶³ Johnsen 2001: 393-394

⁶⁴ Johnsen 2001: 401-402

mulig tidseffektive. Dette kunne være frakt av varer som for eksempel: sukker, korn, kaffe, salpeter og eksotiske treslag.

For det var ikke slik at når dampskipene kom, så kom de uten svakheter. Hvis et dampskip skulle gå i langfart, trengte det enorme mengder kull, noe som gjorde for eksempel bunkring til en utfordring. For frakt av disse ovennevnte varene, ble seilskip dermed et mer lønnsomt alternativ.⁶⁵

Det var langt ifra noe nytt syn å se sørlandske seilskip i både Atlanterhavet, Stillehavet og Indiahavet, men nå ble det satset enda større. Det ble også mer og mer vanlig at sørlandske skip dro ut, men ikke kom hjem for vinteropplag slik de pleide tidligere. De forble på sjøen i månedsvis, og et eksempel på ei rute kunne være: Fra Norge til New York, og derfra med stykkgoods til New Zealand og Australia. Og derfra lastet de varer som kull, sement og jern til stillehavsøyer. Fra stillehavsøyene fikk de om bord kopra som de fraktet til Europa. Kopra er tørket kjøtt fra kokosnøtter som ble brukt til for eksempel produksjon av såpe og margarin.

I Europa fraktet de for eksempel trelast, jernbaneskiner og også faktisk veldig mye kull til dampskipene.⁶⁶ De fraktet kull til de nye dampskipene og fraktet jernbaneskiner til en bedre infrastruktur, noe som på sikt ville ende med tap for seilskipene. Så her kan man si at rederne klarte å gjøre seg gjeldene med sine seilskip i en overgangsperiode, i et marked som langt på vei jaget de mer og mer ut av verdensmarkedet.

Å investere i jern- og stålseilskip ble en måte for Agder å forlenge seilskutetiden på, og i løpet av årene 1875-1925 kjøpte Norge i overkant av 800 jern- og stålseilskip. Disse seilskipene fikk en siste blomstringstid før og under første verdenskrig,⁶⁷ nærmere bestemt i 1916, og på dette tidspunktet oppnådde landsdelen en andel på 44% av Norges totale seiltonnasje.⁶⁸

Johan N. Tønnessen mente at satsingen på jern- og stålseilskip var helt nødvendig som et ledd i utviklingen og overgangen til damp, men mener også at en av årsakene til denne satsingen, var

⁶⁵ Slettan 1998: 411-413

⁶⁶ Slettan 1998: 412-413

⁶⁷ Johnsen og Sætra 2016: 151, 168

⁶⁸ Johnsen 2001: 43

den gamle inngrodde konservative tro på at det ikke var Vårherres mening at vinden skulle blåse til unytte.⁶⁹

2.5 Forsøk med dampskip

Det ble gjort forsøk med dampskip på Agder også, og i midten av 1880-årene ble det bygd et fåtall tre-dampskip, men dette var stort sett småbåter bygget for hvalfangst, fiske og lokalfart. Enkelte forsøk på bygging av større tre-dampere ble også gjort, men gevinsten viste seg å være liten i lengden. Satsingen falt bort til fordel for jern- og stålseilskipsverft som ble etablert. Langfarten som Agder-rederne nå satset på, satte høye krav til både skipene og mannskapene, og i 1890 ble Fevig Jernskipsbyggeri etablert, og utviklet de følgende årene en ekspertise på det nye byggematerialet.⁷⁰ Jernskipsbyggeriet hadde som formål å bygge både seil- og dampskip, men for å klare dette var de avhengig av ekspertise utenfra. En rekke fagarbeidere fra Bergen måtte til for å få i gang verftet. I tillegg måtte skipene enten til Bergen eller England for å montere dampmaskinen og dampkjelene.⁷¹

I 1923 ble Fevig Jernskipsbyggeri nedlagt etter mange år med kapitalvansker, og også med engelsk kapitalhjelp underveis.⁷²

Det kan være at mangel på kapital er et viktig moment når man skal prøve å forklare den manglende storsatsingen på dampskip, men sørlandsrederne hadde fortsatt store verdier etter storsatsingen sin på seilskip midt i 1870-årene, men i lange tider var det ikke lønnsomt å selge ut alle seilskipene og satse på damp. De tjente mer på å ha seilskipene i drift enn å selge dem.⁷³ I årene 1904-1919 ble det en dobbeltsatsing på jern- og stålseilskip og dampskip, og i 1920 bestod den sørlandske handelsflåten av 35% seilskip, 60% dampskip og 5% motorskip.⁷⁴

⁶⁹ Tønnessen 1974: 21-22

⁷⁰ Slettan 1998: 414

⁷¹ Johnsen 2001: 319-321

⁷² Johnsen 2001: 319-321

⁷³ Johnsen 2001: 314-315

⁷⁴ Masdalen 1991: 103

2.6 Fra seilskips-by til damp- og motorskips-by

Sørlandsrederne klarte lenge å gjøre seg gjeldende med sine seilskip, men på 1920-tallet kan man se en stagnasjon. Naturlig nok gikk det hardest utover Kristiansand som hadde over halvparten av landsdelens totale tonnasje på dette tidspunktet. Rundt 1925 kom det store sammenbruddet for sørlandsbyene hvor byenes tonnasje ble kraftig redusert.⁷⁵

Agder gikk fra å være landets sentrum for skipsfart, med så mye som en tredjedel av hele landets samlede tonnasje i 1885, både når det gjaldt seil, damp og motor, til å synke til en hjemmehørende tonnasje på kun 5% i 1925.⁷⁶

Kristiansand hadde i 1925 kun to jern- og stålskuter igjen, hvor den ene ble solgt til opphugging samme året og den andre det påfølgende året.⁷⁷

Det som kom til å prege utviklingen i handel- og skipsfarten i mellomkrigstiden, var den teknologiske overgangen fra damp til motor, ved siden av en sterk økning i oljeproduksjon og tankskipsfart. I motsetning til ved overgangen fra seil til damp, var sørlendingene raske i vendingen da de i årene 1927-1930 satset på innkjøp av damptankere fra England, og etter hvert motortankskip.⁷⁸

I Kristiansand var veksten størst, og i 1930 var byen igjen på topp, men nå som damp- og motorskips-by.⁷⁹ En av foregangsmennene ved denne satsingen, var nettopp O.A.T Skjelbred, rederen bak den store pengegaven til byggingen av skoleskipet «Sørlandet.»⁸⁰

I løpet av 1930-årene kom landsdelen med denne satsingen til å ta tilbake mye av den posisjonen de en gang hadde hatt i skipsfarten.⁸¹ Mellomkrigstiden ble en ny blomstringsperiode for norsk skipsfart.

Da mørke krigsskyer trakk oppover Europa i 1939, var omtrent 25% av verdens totale tonnasje motordrevne fartøy, og Norge hadde på dette tidspunktet verdens mest moderne handelsflåte

⁷⁵ Johnsen 2001: 55

⁷⁶ Johnsen 2001: 40-41

⁷⁷ Tønnessen 1974: 142

⁷⁸ Vest-Agder Fylkesmuseum, årbok 2000: 78-79

⁷⁹ Johnsen 2001: 55

⁸⁰ Tønnessen 1974: 36-37

⁸¹ Vest-Agder Fylkesmuseum, årbok 2000: 79

bestående av en stor andel tank- og linjeskip, hvor mange av dem var nybygde.⁸²

2.7 Konklusjon

Norge opplevde en sterk vekst i skipsfarten fra slutten av 1820-årene, og innen 1875 var handelsflåten i Norge ni-doblet. Veksten resulterte i at Norge I 1870-årene seilte opp som verdens tredje største sjøfartsnasjon.

Veksten gjorde store utslag på Agder, hvor landsdelens seilskipsflåte ble nær tidoblet. Etter en femti år lang vekstperiode, gikk norsk tonnasje tilbake i slutten av 1870-årene og en femti år lang vekstperiode var over. Årene framover var preget av store svingninger i verdenshandelen, minkende tonnasjeetterspørsel og dampskipene som tok mer og mer over.

På Agder var de ikke like raske i overgangen til damp, og var nøye på hvor investeringene ble gjort. De hadde sin kunnskap og sine tradisjoner innen seilskipsbygging, og kanskje en noe konservativ tankegang. Agder-rederne holdt på sine seilskip så lenge det fantes behov for dem noen steder, hvor som helst i verden, men de var avhengige av å finne nye nisjer for å klare å fortsatt gjøre seg gjeldende med seilskipene sine. Tanken var å ha en måte å klare seg på i en overgangsfase, og egdene var også klar over at dampskipene var kommet for å bli.

Valgene som ble tatt må sees under lokale og regionale forhold. Kystområdene hadde ulike forutsetninger og utgangspunkt. Det ble likevel gjort forsøk med damp på Agder også, men det var mange utfordringer knyttet til en helt ny type skip og en helt ny type maskin som krevde ny kunnskap. Slik kunnskap tar tid å bygge opp, og det lønte seg derfor for sørlandsrederne å satse på sine seilskip godt inn i det nye århundre.

Det ble i mange år en dobbeltsatsing på jern- og stålseilskip og dampskip, og seilskipene hadde en siste blomstringstid før og under første verdenskrig. I 1920-årene kom det store sammenbruddet for sørlandsbyene, hvor Agder i 1925 hadde en hjemmehørende tonnasje på kun 5%.

Kristiansand kom imidlertid sterkt tilbake med sin satsing på damp- og motor fra slutten av

⁸² <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319650/>

1920-årene og var i 1930 igjen på topp, men nå som damp- og motorskip-by. Byen fikk som følge av denne satsingen tilbake mye av den sterke posisjonen de hadde hatt tidligere.

Det som preget slutten av 1920-årene og fram til krigens utbrudd i 1939, var en satsing på oljeproduksjon og damptankere- og etter hvert motortankere. Sørendingene kastet seg raskere på denne satsingen enn overgangen fra seil til damp.

Da krig brøt ut på ny i 1939, hadde Norge verdens mest moderne handelsflåte.

KAPITTEL 3: ORGANISERT

SJØMANN SOPPLÆRING 1881-1918

3.1 Innledning

Behovet for sjøfolk har eksistert i utallige generasjoner, og Norge har lange tradisjoner for sjøfartsopplæring. Årsaken til dette ligger i Norges betydelige rolle som sjøfartsnasjon gjennom flere århundrer. Den formidable veksten Norge opplevde i skipsfarten fra 1820-årene var også det som skulle gi grobunn for en skoleskipsbevegelse i Norge.

I denne delen skal jeg presentere den tidlige starten av sjømannsutdanningen i Norge, og deretter beskrive skoleskipsbevegelsens begynnelse og fram til gavebrevet fra Skjelbred i 1918. På denne måten kan jeg få en bedre forståelse av hvordan de første skoleskipsinstitusjonene var bygd og hva som var formålet med skoleskipene. Hvordan skoleskipsbevegelsen utviklet seg i forhold til den utviklingen som skipsfarten generelt var i gjennom denne perioden, særlig når det gjelder den teknologiske utviklingen, vil bli vektlagt.

3.2 Behovet for sjøfolk

Behovet for navigasjonsopplæring for skipperne og styrmenn meldte seg så tidlig som på 1600-tallet, og de første navigasjonskursene ble opprettet allerede på denne tiden.

Sjømannsutdanning var den første yrkesopplæring man hadde i Norge som var organisert i form av skolegang før man ble utplassert på yrkesplassen.⁸³

Den femti år lange vekstperioden Norge opplevde i skipsfarten fra 1820-årene, resulterte i at Norge i likhet med flere sjøfartsnasjoner fikk et enda større behov en tidligere for rekruttering

⁸³ <https://vestfoldmuseene.no/utforsk/sjomannsutdanningen/>

av sjøfolk til handelsflåten.

Norge fikk i 1839 en navigasjonslov som krevde obligatorisk styrmannseksamen og sertifiseringsordning for navigatører, noe som resulterte i at offentlige navigasjonsskoler ble opprettet i årene framover. I 1845 var Kristiania byen som først etablerte en egen navigasjonsskole, og i 1853 kunne også Bergen og Kristiansand drive opplæring på egne navigasjonsskoler.⁸⁴

Yrkesspesialisering

Fra midten av 1800-tallet kom de første dampskipene, og ved overgangen fra seil til damp fikk man ikke bare en helt ny skipstype, men man fikk også enda flere ulike besetningsroller om bord, som for eksempel fyrbøteren og maskinisten. Med disse nye yrkesgruppene om bord, fulgte også høyere krav i form av en større spesialisering innen de nye fagene. Det økte behovet for ny kompetanse, førte til at det i 1866 ble lovfestet kvalifikasjonskrav for maskinister, og i 1889 kom det et eget dampskipssertifikat for å kunne arbeide som maskinist på dampskip.⁸⁵

De nye yrkesgruppene om bord gjorde også at nye organisasjonsformer tok form og flere fagforeninger og forbund ble dannet. Blant organisasjoner som ble opprettet: Norges Skipsførerforening (1889), Norsk Maskinistforbund (1902), Norges Rederforbund (1909), Norsk Styrmannsforening (1910) og Norsk Matros- og Fyrbøter-Union (1910).

Ved opprettelsen av de ulike foreningene og organisasjonene får vi en ny måte å organisere sjøfolkene på. Sjøfolkene var blitt en mangfoldig og «avansert» yrkesgruppe, i motsetning til i tidligere tider da alle sjøfolk jobbet på seilskip, hvor man hadde mer eller mindre bare en vei å gå, og det var fra dekksgutt til skipper. Ved dampskipenes inntog fikk man ulike yrkesretninger å følge; seilskip eller dampskip, maskinist eller styrmann osv.

I tillegg utviklet ikke sjøfartsbyene i Norge seg i takt. Bergen var tidlig ute med å legge om til damp, men på Østlandet og Sørlandet holdt man lengre på seilskipene.⁸⁶

⁸⁴ <https://vestfoldmuseene.no/utforsk/sjomannsutdanningen/>

⁸⁵ <https://vestfoldmuseene.no/utforsk/sjomannsutdanningen/>

⁸⁶ Tønnessen 1960: 30-31

Norges Rederforbund skulle få stor betydning i skoleskipssaken og sjømannsutdannelsen. Det var særlig etter dannelsen i 1909 at enkeltredere gjennom organisasjonen kom samlet med i arbeidet om sjømannsutdanningen.⁸⁷ Rederforbundets rolle i skoleskipssaken vil bli omtalt senere i oppgaven.

3.3 De første skoleskipsinstitusjonene

England var et foregangsland i skipsfartens henseende, og med etableringen av «The Marine Society» i 1786, ble sjøfartsnasjonen også et foregangsland når det gjelder skoleskip.

«The Marine Society» hadde som formål å utdanne førstereisgutter.⁸⁸ Flere steder i England lå det utrangerte krigsskip til kai, hvor barnehjemsbarn og ellers vanskelig håndterbare barn- og ungdom kunne bli utplassert. Håpet var at de en dag ville duge til sjøs i en underordnet stilling om bord på et handelsskip.⁸⁹

Skoleskip som institusjon for førstereisutdanning var allerede et godt etablert fenomen i England da vi i Norge tok i bruk skoleskip for første gang i 1881, Kristianias stasjonære skoleskip «Christiania». Skipet ble bygd i USA i 1853 som et fullrigget klipperskip, i tre. Skoleskipet kunne tilby et tre måneder langt kurs, beregnet for gutter som ville til sjøs.⁹⁰ All læring om bord var praktisk. Ingen teorifag eller lærebøker fantes om bord.⁹¹

Bergen fulgte etter med sitt første skoleskip «Bjørgvin» i 1891. I likhet med «Christiania» var også dette skoleskipet stasjonært, og lå ankret i fjorten år.⁹²

⁸⁷ Engvig 1981: 67

⁸⁸ Engvig 1981: 13

⁸⁹ Engvig 1981: 65

⁹⁰ <https://www.radich.no/skuta/>

⁹¹ Engvig 1981: 20

⁹² <https://digitaltmuseum.no/021188578825/skoleskipet-statsraad-lehmkuhl>

Som et utspring fra Englands barnehjemskip, ble det også i Norge veldedighetstanken som stod i fokus ved opprettelsen av de første skoleskipsinstitusjonene. Engvig skriver at skoleskipssaken i Norge skulle komme til å dreie seg om ett mål:

*«Å skaffe nyttig arbeid til gutter fra fattige kår ved å lede dem over i en livsstilling på sjøen og dermed få dem vekk fra gatene og ut av byen».*⁹³

Sett ut fra dette perspektivet hadde veldedigheten en større betydning enn den maritime opplæringen. I tillegg ville en oppmerksomhet mot hjelpetrequende ungdom også med all sannsynlighet øke givergleden og skaffe skoleskipene økonomiske bidrag for å drive skoleinstitusjonene.⁹⁴

I enkelte norske aviser ble denne veldedighetstanken bekreftet, hvor man kunne lese blant annet at skoleskipet «Christiania» fungerte som en oppdragelsesanstalt for umulige gutter og et sted som skulle forhindre lediggang og alt som følger med det. Man kunne også lese at de fleste elevene var foreldreløse og kom fra fattige hjem.

Gjennom søknadslistene får man et noe mer nyansert bilde av den sosiale statusen til de som søkte seg til skoleskipet, og protokoller fra 1885 viser for eksempel at en femtedel av elevene på «Christiania» hadde mistet mor eller far.⁹⁵ Om dette betyr at de første skoleskipene ble opprettet som ren veldedighet er vanskelig å fastslå, men at de økonomiske framtidsutsiktene i familier som hadde mistet en forsørgerperson var dårlige, det er det neppe noen tvil om.

Først i 1870-årene kunne hovedstaden Christiania kalles en storby. I løpet av disse årene passerte folketallet i hovedstaden 100.000 innbyggere, og ved utgangen av århundre var folketallet i byen på hele 250.000 innbyggere. Til sammenlikning hadde Bergen ved utgangen av århundre 79.000 innbyggere og Trondheim 39.000 innbyggere.⁹⁶

En formidabel befolkningsvekst, i tillegg til en sterk urbanisering må ha lagt et enormt press på byene i form av både boliger og arbeidsplasser, og dette må i stor grad kunne forklare manges

⁹³ Engvig 1981: 65

⁹⁴ Engvig 1981: 65

⁹⁵ Engvig 1981: 16-17

⁹⁶ <https://www.norgeshistorie.no/bygging-av-stat-og-nasjon/1403-byvekst-og-bygdemiljo.html>

behov for å få guttene ut av byene. Et kurs på et skoleskip ville for mange føles som en garanti for guttens framtid.



Skoleskipet «Christiania». Foto: hentet fra Oslo Museum/DigitaltMuseum.

3.4 Organiseringen av skoleskipkurs i ulike land

I en del land med utpregede klassesystem, ble mye av klasseskillet tatt med fra land til sjøs, og skoleskipsinstitusjonene kunne derfor også bære preg av dette. Hos flere sjøfartsnasjoner var det vanlig at skoleskipsinstitusjonene var bygd opp etter hva som var formålet med opplæringen. Det kunne omfatte alt fra korte kurs for opplæring av underordnede mannskaper, til utdanning over flere år med sikte på å utdanne for eksempel befaler.⁹⁷

⁹⁷ Engvig 1981: 71

Klassesystemet om bord

Klassesystemet til sjøs er et system som går tilbake til begynnelsen av seilskutetiden og som enda holder stand den dag i dag. Skipene i handelsflåten hadde et hierarkisk og strengt autoritært system, hvor det var klare skiller på besetningen. I grove trekk kunne man dele besetningen inn i tre sosiale lag: skipperen var øverst, etterfulgt av offiserene og deretter mannskapet. Innenfor denne grovinndelingen igjen hadde man gradene dekksgutt – jungmann – lettmatros – matros. Styrmennene hadde stripesystemet hvor man vokste i gradene etter hvor mange striper man opparbeidet seg.⁹⁸

Til tross for et system som skilte mye fra livet i ruffen til livet i skippersalongen, var det likevel et rettferdig system på den måten at det gjorde det mulig for både fattig og rik å skaffe seg en høyere grad i sjømannssamfunnet ved å klatre rangstigen til topps. Man kunne rett og slett dra til sjøs med helt ulike utgangspunkt, men komme hjem med like resultater.

Britene som hadde en lang historie med sine barnehjemskip, utviklet etter hvert et eget apprentice-system. Det fungerte som en fullstendig organisasjon av offisersutdanningen, hvor elever med god allmennutdanning eller som kom fra bedrestilte familier, betalte for skoleplassen sin, og fikk fra starten av en annen vei mot ferdig utdanning. Disse elevene fikk gjerne plass på skip som hadde adskilte kvarter, og hvor utdanningen kunne foregå i langfart over flere år. Om bord fikk elevene teoretisk undervisning tilsvarende styrmannsskole, og kunne senere avlegge eksamen som privatist uten ordinær styrmannsskole.⁹⁹

I Tyskland hadde man tradisjon for å følge sjømannen gjennom hele utdanningsforløpet, men dette ble ikke praktisert på bakgrunn av et slikt apprentice-system som britene hadde. Tanken

⁹⁸ <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/314300>

⁹⁹ Engvig 1981: 72

bak dette systemet i Tyskland, var at de mente det var lite nyttig å utdanne gode underordnede hvis ikke offiserene fikk den samme yrkesetiske skoleringen.¹⁰⁰

Hos våre naboer i øst har også skoleskipsinstitusjonene lange tradisjoner. Skoleskipet «Abraham Rydberg» har en historie som går helt tilbake til 1830-tallet. Mannen bak skoleskipets navn Abraham Rydberg slo seg tidlig opp som reder i Stockholm og gjorde seg opp en betydelig formue med sin handel med Sør-Amerika som i hovedsak dreide seg om import av sukker, kaffe og krydder fra Sør-Amerika, i bytte mot eksport av jern og tre. Han hadde et stort engasjement for utdannelsen av sjøfolk, og i 1834 donerte rederen en pengegave til etableringen av «en forbedret navigasjonsskole» i Stockholm. «Rydberg stiftelsen» som ble navnet på navigasjonsskolen, ble etablert med formål om en gratis utdanning av sjøfolk i alderen 15-20 år. Utdannelsen bestod av både teoretisk og praktisk opplæring om bord i den tilhørende briggen «Carl Johan», som i 1879 ble erstattet av fullriggeren «Abraham Rydberg». I 1912 ble også denne byttet ut med den moderne stålbarken med samme navn. Det nye skoleskipet hørte til byen Vaxholm. Skipet hadde en kapasitet på 120 elever¹⁰¹ og kurslengden var på 9-10 måneder.¹⁰²

Danmark hadde skoleskipet «Georg Stage» som seilte som skoleskip fra 1882 og fram til 1934, hvor det ble avløst av et nybygd skoleskip med samme navn; en tremastet fullrigger på 281 bruttotonnasje, som er det skoleskipet som seiles den dag i dag.¹⁰³ Bakgrunnen for byggingen av det første skipet, var at det ifølge mannen bak ideen, skipsreder Fredrik Stage, var mangel på gode sjøfolk i handelsflåten. Stiftelsens formål den gang som i dag lyder som følger: «at give unge mennesker, der ønsker at fare til søs, den første undervisning i praktisk sømandsgerning om bord i et dertil bestemt skoleskip».¹⁰⁴

Flere land opererte også med laste-førende skoleskip; noe som betyr at skoleskipene utførte en vanlig transportetappe i kombinasjon med opplæringen. Norge hadde en svært forsiktig

¹⁰⁰ Engvig 1981: 72

¹⁰¹ <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=6264>

¹⁰² <https://digitaltmuseum.org/021016897775/fyrmastade-barken-abraham-rydberg-abraham-rydberg-ar-ett-stalfartyg-som?aq=published:%222017-02-10+2017-02-11%22+owner:%22S-KA%22&i=12>

¹⁰³ <https://georgstage.dk/skibet/>

¹⁰⁴ <https://georgstage.dk/historien/>

holdning til å drive laste-førende skoleskip som utførte en vanlig transportfunksjon som en del av opplæringen.¹⁰⁵ Det var nemlig ikke sjeldent man kunne høre om tragiske skipsforlis og dødsbudskap hos utenlandske skoleskip.

Norge hadde bare ett forsøk med laste-førende skoleskip, og det forsøket kom så sent som i 1916 med fullriggeren «Transatlantic». Skipet ble solgt allerede i 1917, og rakk egentlig aldri å komme i ordentlig drift som skoleskip.¹⁰⁶

For Norges del handlet det utelukkende om skoleskip i førstereisutdanning. Målet med kurset på skoleskipene var å gi elevene en innføring i det de mente var helt grunnleggende egenskaper for å kunne gjøre seg dugelig til et yrke til sjøs. Disse egenskapene handlet mer om basiskunnskaper som alle mennesker må lære seg. De viktigste egenskapene det ble lagt vekt på var: orden, renslighet og disiplin, i tillegg til de helt elementære kunnskapene om skipet. Finere matrosarbeid kom senere. I denne sammenhengen må man tenke at da guttene kom om bord for første gang, var de ennå i den voksende fasen i livet, og det ble jo skoleskipsinstitusjonene som overtok den siste delen av oppdragelsen av disse guttene før de skulle ut i yrkeslivet.¹⁰⁷

Det er ingen tvil om at det hvilte et enormt ansvar på skoleskipsledelsen som tok på seg jobben med å utdanne gutter ned i 14-15 års alderen på etter hvert flere måneder lange seiltokt. For mange gutter var det sannsynligvis første gang de var borte hjemmefra over tid, og skoleskip var for mange, første møte med havet. Som kjent så kan og kunne et opphold på havet by på en god del psykiske så vel som fysiske utfordringer. Å bli marinert i sjøsprøyt i ukesvis med en til tider ukontrollert magesekk, kan selv få de tøffeste gutta til å lengte hjem. Når sjøsyken og lengselen etter mor derimot hadde lagt seg, måtte et opphold til sjøs kunne sies å inneholde mange gode ingredienser på å finne seg selv eller sin plass/sitt mål i livet, selv om målet i livet på dette tidspunkt var nok ofte ikke større enn å komme seg om bord i handelsflåten etter endt skoleskipkurs. Det lå likevel en framtidstro for guttene i det å få hyre på et skoleskip. Det var et godt springbrett for å bli hyret videre til handelsflåten.

¹⁰⁵ Engvig 1981: 72

¹⁰⁶ Engvig 1981: 41-44

¹⁰⁷ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, Boks 12, Mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921

3.5 Fra veldedighet til planmessig skolegang

Skipsfarten var i en rivende utvikling mot slutten av århundre, og det var viktig at sjømannsutdanningen var i tråd med utviklingen. Det var i den sammenheng det ble viktig å jobbe mot en mer realistisk opplæring. Utviklingen i skipsfarten resulterte i en større etterspørsel etter mannskap til handelsflåtene, og dette gjorde også at antallet søkere til skoleskipene steg betraktelig. Skoleskipene utviklet seg ganske raskt til å bli institusjoner hvor ikke bare vanskeligstilte gutter søkte seg til skoleskipene. Med et høyt antall søkere og for få elevplasser, måtte de som søkte av sosiale årsaker, konkurrere mot alle de ungdommene med utfartstrang og som gjerne hadde hatt en oppvekst med god erfaring og kunnskap om sjølivet, og som så på dette som et attraktivt lærested.

Veldedighetsformålet endret seg.¹⁰⁸

Fra stasjonære til seilende skoleskip

For mange sjøfolk har første møtet med havet vært både dramatisk og tøft. Mange ble kastet ut i sjømannslivet i svært ung alder uten hverken erfaring fra sjølivet eller arbeidslivet som sådan. Det vi kjenner som utdanning i dagens samfunn er lagt opp til at man får en lang forberedelse til yrkeslivet i form av teori, og påfølgende praksistid for dem som velger yrkesfag. På denne måten blir overgangen fra skole til yrkeslivet relativt myk sammenliknet med det som var tilfelle før dagens skolegang.

En naturlig tanke når man hører ordet skoleskip, er at et skoleskip er ute og seiler i vind og vær og lærer seg å mestre det til tider lumske og farefulle havet. Slik var det ikke. De første skoleskipene var stasjonære skip som aldri var ute og seilte. Utdanningen bestod av noen ukers kurs på sommeren med tørr-trening i riggen. Alle som har vært på sjøen og seilt, kan nok si seg enige i at det å heise seil og skalke luker når man ligger til kai, ikke kan stilles på lik linje med å

¹⁰⁸ Engvig 1981: 65-66

utføre disse oppgavene på et skip i fart. Dette betyr jo at elevene var forholdsvis uforberedte på det livet som faktisk ventet dem på sjøen. De dro til sjøs med en usikkerhet på om den tilegnede kunnskapen kunne omgjøres til praksis i det virkelige yrkeslivet.

Fra århundreskifte og fram mot første verdenskrig ble skoleskipene mer og mer preget av en praktiskrettet undervisning om bord, hvor det ble lagt vekt på ferdigheter som guttene ville få bruk for senere i livet, og gjerne skulle undervisningen foregå på et sjødyktig og fullt utrustet seilskip. Flere mente også at et sommerkurs ikke var nok. Noen skoleskip fikk nå lærere om bord, og svømmeundervisning ble en del av den praktiske undervisningen.

Som et ledd i arbeidet mot en mer planmessig skolegang, ble de stasjonære skoleskipene i både Oslo, Bergen og Trondhjem etter hvert avløst av seilende skoleskip.¹⁰⁹ I år 1900 var Trondhjem byen som kunne vise fram landets første seilende skoleskip: briggen «Tordenskjold». Skipet målte 115 fot og 251 bruttotonn.¹¹⁰ I 1901, tjue år etter «Christiania» ble tatt i bruk som skoleskip, fikk hovedstaden sitt første seilende skoleskip: «Statsraad Erichsen».¹¹¹ Bergen fulgte etter med sitt første seilende skoleskip: «Alfen» i 1902.¹¹² Skoleskipene utførte årlige tokt i Nordsjøen.¹¹³

Kristiansand som var byen som i størst grad holdt på sine seilskip, hadde foreløpig ingen skoleskip, hverken stasjonært eller seilende skoleskip.

3.6 Konklusjon

Som følge av den sterke veksten i norsk skipsfart fra 1820- årene, økte behovet for å rekruttere folk til sjøs, og Norge i likhet med andre betydelige sjøfartsnasjoner hadde behov for gode opplæringsinstitusjoner for kommende sjøfolk, enten det gjaldt førstereisutdanning, navigatørutdanning eller skipperutdanning.

England hadde lange tradisjoner med veldedige skoleskip for førstereisutdanning, og til Norge

¹⁰⁹ Engvig 1981: 65-69

¹¹⁰ <https://ntnu.tind.io/record/104134?ln=no#?c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-527%2C76%2C3206%2C1719>

¹¹¹ Engvig 1981: 30-33

¹¹² <https://digitaltmuseum.no/021188578825/skoleskipet-statsraad-lehmkuhl>

¹¹³ Engvig 1981: 68

nådde skoleskipsbevegelsen i 1881 med skoleskipet «Christiania, også dette med et veldedig formål. På grunn av høye søkertall og få elevplasser, utviklet skoleskipene seg raskt fra å være veldedige anstalter for hjelpetrengende gutter til å bli en arena for alle slags ungdommer som var lysten på et yrke til sjøs og en opplevelse utover det et liv i byen stort sett kunne gi. Det skulle likevel ta tid før utdanningen ble sett på som en ren maritim utdanning uten det sosiale aspektet.

Fra århundreskiftet og fram mot første verdenskrig, ble det lagt mer vekt på nyttig og praktisk læring som de ville få brukt for senere i livet, og noen skip fikk egne lærere om bord. I tillegg så man nytten av å oppgradere skoleflåten, og de stasjonære skoleskipene i både Kristiania, Bergen og Trondhjem ble avløst av seilende skoleskip. Dette bidro til at elevene fikk en mer realistisk form for opplæring og ble bedre rustet til det livet som ventet dem i handelsflåten.

Kristiansand hadde foreløpig ingen skoleskip, og det er det som leder videre til neste kapittel; en skipsreder som sørget for at også denne byen skulle få sitt eget skoleskip.

KAPITTEL 4: SØRLANDETS SEILENDE SKOLESKIBS INSTITUTION 1918-1925

4.1 Innledning

Gjennom første verdenskrig skjedde det ikke de store tingene i skoleskipssaken. Norge hadde som nevnt et noe mislykket forsøk med et laste-førende skoleskip: fullriggeren «Transatlantic» i 1916. Krigen skulle likevel få stor betydning for den videre utviklingen i skoleskipssaken de kommende mellomkrigsårene. Store tapstall på både mannskap og skip under første verdenskrig, i tillegg til stor lediggang og dårlig rekruttering over tid, førte til en økt bekymring for kvaliteten på sjømannsutdanningen. Mellomkrigstiden skulle bli ei ny satsingstid på skoleskipene for å øke den maritime kompetansen til norske sjøfolk.

Rederiene i Norges Rederforbund kom med krav om skikkelig utdanning av flest mulig førstereisgutter.

Mellomkrigstiden markerer også det som skulle få så stor betydning for Kristiansand i skoleskipssammenheng. Som det framgår i innledningen til dette prosjektet, donerte skipsreder Oluf Andreas T. Skjelbred i 1918 en pengegave på £ 25.000 til byggingen og etableringen av Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution. Skjelbred ønsket et skoleskip som kunne gi den beste utdannelsen i sjømannskap, noe han selv savnet den gang han dro til sjøs som førstereisgutt.

I denne delen skal jeg analysere Rederforbundets rolle og bidrag i oppgraderingen av sjømannsutdanningen, men i hovedsak vil kapittelet dreie seg om gavebrevet fra Skjelbred og etableringen av Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution. Hva inneholdt gavebrevet bortsett fra beløpet på 25 000 £? Hensikten er å finne ut om Skjelbreds tanker gjenspeiler ideene i skoleskipsbevegelsen. Underproblemstillingen som ligger til grunn i denne delen er:

4.2 Oluf Andreas Tollefsen Skjelbred

Første verdenskrig var som så mange andre kriger preget av en høykonjunktur, en krigsboom med en enorm fraktetterspørsel og derav også en stor interesse for investeringer i skipsaksjer og parter. Kristiansand som hadde satset stort på innkjøp av brukte seilskip i 1890-årene var intet unntak, men da krigen var over, var det bare å innse for de mange aksjonærene og rederne at tiden for landsdelens stolte jern- og stålseilskip var forbi. Seilskipene nådde sin siste glanstid under første verdenskrig, nærmere bestemt i 1916. Som det står skrevet i boka *Kristiansands historie 1914-1945*, så var det bare ett sted det var plass til disse skutene nå, og det var på skraphaugen.¹¹⁴

Det var likevel en spesiell reder og etter hvert ett spesielt skip som skulle blåse liv i en døende seilskipstradisjon: Oluf Andreas T. Skjelbred, rederen som med sin pengegave skulle gjøre byggingen av skoleskipet «Sørlandet» mulig.

Skjelbred ble født i 1854 og kom fra Egerøy. Tidlig dro han selv til sjøs, og hadde sin egen skute allerede som 23-åring.¹¹⁵ I 1905 lå Kristiansands-rederen på en sjette plass blant de største rederne i Lister og Mandals amt.¹¹⁶ Gjennom blant annet sitt virke og engasjement for sjømannsstanden, gjorde han seg så bemerket at han ble utnevnt til ridder av 1. klasse av St. Olavs-ordenen og mottok også Kongens fortjenestemedalje i gull.¹¹⁷

¹¹⁴ Tønnessen 1974: 36

¹¹⁵ Johnsen og Sætra 2016: 191, 197 og Tønnessen 1974: 36

¹¹⁶ Johnsen og Sætra 2016: 164

¹¹⁷ Halvorsen 1987 *Christianssands Sjømandsforening 125 år 1862-1987*: 47

4.3 Gavebrevet

Formålet med byggingen av skoleskipet «Sørlandet» var formulert slik:

«Å gi unge gutter som har lyst til sjøen, den best mulig utdannelse i sjømannskap både praktisk og teoretisk under streng disiplin og god orden og sjømannsskikk om bord, og at det blir anledning for dem som viser seg skikket for sjømannslivet, å fortsette ved senere togt som offiseraspiranter, dog skal alltid gutter og offiseraspiranter fra uthavner og skjærgården på kyststrekningen Obrestad på Jæren til Homborgsund ha fortrinnsrett». Hvis det ikke var nok søkere blant dem, kunne gutter fra andre distrikter få en skoleplass.¹¹⁸

Allerede her kan man tydelig se utviklingen og tendensene i skoleskipssaken på dette tidspunkt. Skoleskipene var ikke lenger forbeholdt vanskeligstilte gutter.

Jeg har ikke gjort noen videre undersøkelser på om skoleskipene på generelt grunnlag gav noen fortrinnsrett for gutter fra egne distrikter, men når jeg tolker paragrafen i gavebrevet, så betyr jo dette at hvis det hvert eneste år var nok søkere fra kyststrekningen Jæren til Homborgsund, så ville alle bygdegutter bli utelatt. Betyr dette at Skjelbred utelukker det veldedige aspektet helt? Det viser i alle fall at paragrafen i stor grad er utarbeidet som følge av den utviklingen som skjedde i skoleskipssaken fram mot første verdenskrig.

Engvig peker også på denne formålsparagrafen, og mener den tydelig viser hvordan skoleskipssaken skulle komme til å utvikle seg og praktiseres etter første verdenskrig, mot en mer helhetlig skoleundervisning med både praktisk og teoretisk læring. Han legger også til at ved å prioritere gutter fra uthavner og som var oppvokst i skjærgården fikk de muligheten til å videreføre arven, kunnskapen og tradisjonene som hadde blitt opparbeidet gjennom flere generasjoner, framfor å måtte ta seg arbeid i byen.¹¹⁹

Bekymringen for den norske sjømannsstanden som vokste fram i mellomkrigstiden, kan også ha bidratt til utformingen av denne paragrafen. Ved å ta sikte på framtidige offiserer, hadde man kanskje et håp om at dette kunne snu på det bekymringsfulle bildet.

Bare ut fra denne formålsparagrafen, er det tydelig at Skjelbred hadde mange tanker om hva

¹¹⁸ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

¹¹⁹ Engvig 1981: 74

det nye skoleskipet skulle tilby, og ikke minst bety.

Betingelsene

Betingelsene/vedtektene rundt hvordan dette skulle organiseres gjennom Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, er i gavebrevet nedfelt i tolv punkter.

Skipet skulle være hjemme-hørende i Kristiansand. Skoleskipsinstitusjonen skulle administreres i Kristiansand av fem medlemmer hvor de fleste i styret måtte være eller ha vært kapteiner.¹²⁰

Forklaringen på hvorfor det ble stilt så strenge krav til at de fleste i styret skulle ha vært kapteiner, kan trolig finnes i det at kapteinene ytet en enorm respekt på havet gjennom hele seilskipstidens storhetstid. Ofte var de seilende redere ved siden av at de var sentrale i byggingen av nye skip. På denne måten drev de rederivirksomhet samtidig som de selv var kapteiner på egne skip. En kaptein hadde dermed et stort ansvar utover det å være ansvarlig om bord på skipet. Disse kvalitetene så heller ikke ut til å endre seg ved overgangen til damp, da hovedmengden av de nye dampskipsrederne også var kapteiner i tillegg.¹²¹

Skjelbred selv var en av dem som kombinerte livet som både reder og kaptein helt til han forlot sjøen for godt i 1894.¹²² I tillegg fikk han oppleve de store endringene i skipsfarten, både gjennom overgangen fra tre til jern- og stålseilskuter, og også den store overgangen fra seil- til dampskip og senere motor- og tankbåter.¹²³

Skoleinstitusjonens styre sin primære oppgave var i første omgang å skaffe det kommende skoleskipet en kaptein, øvrige offiserer og lærere. Deretter måtte det fastsettes lønn, reglement om bord, planlegge kommende tokt og velge lærlinger og aspiranter.¹²⁴

¹²⁰ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

¹²¹ Halvorsen 1987 *Christianssands Sjømandsforening 125 år 1862-1987*: 49-50

¹²² Tønnessen 1974: 36

¹²³ Halvorsen 1987 *Christianssands Sjømandsforening 125 år 1862-1987*: 47

¹²⁴ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

Søkerne til «Sørlandet» skulle være i alderen 15-18 år, men vi kan lese i enkelte årsberetninger at noen var nede i 14 år. Det ser ikke ut til å være noen andre krav for å kunne søke, men det var langt fra tilfeldig hvem som ble gitt en plass om bord. For ifølge gavebrevet skulle det blant annet gis prioritet til dem som var kraftigst bygd.¹²⁵ Altså kan det se ut til å være vanskelig for den spedbygde tenåringen å få en plass, selv om all erfaring skulle komme til å vise at den kroppsstørrelsen man gikk om bord med, endret seg til noe ganske annet i løpet av den tiden de var om bord. En tidligere skoleskipselev kan fortelle at i løpet av oppholdet hans på skoleskipet «Sørlandet», la han på seg 15 kg og brystvidden økte med 8-9 cm.¹²⁶

Andre kriterier som ble vektlagt var skolekarakterene i orden og oppførsel, samt karakterene i norsk og matte. Legeattest i søknaden og legemsundersøkelse ved påmønstring var også påkrevd.¹²⁷ Hvorfor dette var så viktig, vil bli omtalt i neste kapittel.

Et skoleskipskurs på «Sørlandet» kostet 300 kroner inkludert kost og opphold. Det var likevel mulig for ubemidlede å søke om helt eller delvis friplass.

Kurset skulle ha en varighet på fem måneder i det nordlige farvann i sommertiden fra april/mai til august/september, og et omtrent like langt tokt i vinterhalvåret, oktober-februar i sydligere farvann når midlene tillot det. Målet var å gi elevene en grunnleggende innføring i orden, disiplin og de viktigste sjømannsferdigheter, med en avsluttende eksamen.¹²⁸

¹²⁵ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: Hefte Skoleskipet «Sørlandet» punkt 2 antagelsesvilkår)

¹²⁶ Halvorsen 1987 *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*: 24

¹²⁷ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: Hefte Skoleskipet «Sørlandet» s.2)

¹²⁸ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen)

Christianssands Sjømandsforening

I tolvte og siste punktet ønsker Skjelbred at Christianssands Sjømandsforening skal overta og forvalte legatets midler på £ 25.000 til det har nådd målet om 1 million kroner, og ikke lenger enn til 1929.¹²⁹

Hva var så denne sjømannsforeningen og hvorfor var de så sentrale i dette?

Christianssands Sjømandsforening ble stiftet i 1862, i en vekstperiode for Kristiansands handelsflåte, og starten på seilskipenes storhetstid.

Foreningen hadde som mål å være en talsmann for sjøfolkene, et sosialt samlingspunkt for sjømenn som vendte hjem og et sted for gode diskusjoner. Hele veien har foreningens tanke vært å bidra til å gi sjømennene en best mulig tilværelse. En av sakene som foreningen alltid har hatt interesse av, er sjømannsutdanning.¹³⁰

Sjømannsforeningen har huset flere medlemmer som har hatt en særdeles betydningsfull rolle for Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution. Skjelbred selv var en av de mest aktive medlemmene i foreningen.

Skipsfører og reder – og senere havnefogd Joh. C. Tønnessen hadde en sentral rolle i foreningen. Ikke var han bare formann i foreningen i ti år, men han ble også formann i byggekomiteen for skoleskipet «Sørlandet», og senere også formann i skoleskipsinstitusjonens styre gjennom flere år. I likhet med Skjelbred fikk også han heder og ære for sitt arbeid og engasjement på mange fronter, og mottok kongens fortjenestemedalje i gull, i tillegg til å bli utnevnt som ridder av den svenske Vasaordenen. Han ble også æresmedlem av Christianssands Sjømandsforening, og en rekke andre foreninger; Sjømannsforeningenes Fellesforening, Havnefogdenes Landsforening og Broderkretsen på Havet.¹³¹

¹²⁹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

¹³⁰ Halvorsen 1987 *Christianssands Sjømandsforening 125 år 1862-1987*: 7, 18, 20

¹³¹ Halvorsen 1987 *Christianssands Sjømandsforening 125 år 1862-1987*: 49

4.4 Impulser fra utlandet

I gjennomgåelsen av arkivet til Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution fant jeg raskt ut at planleggingen av det nye skipet i Kristiansand strekte seg langt utover den indre kretsen i skoleskipsstyret i Kristiansand. Inspirasjonen til prosjekt «Sørlandet» ble innhentet langt utover Norges landegrenser. For i årene fra 1918, da Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution ble opprettet, og fram mot byggingen kunne starte, ble det gjort grundige undersøkelser av hvordan skoleskipsinstitusjoner i andre land var bygd opp. Gjennom brevforbindelser er det tydelig at styret i Kristiansand var opptatt av å hente informasjon fra andre skoleskipsordninger som kunne være nyttig å ta med seg inn i planleggingen og byggingen av skoleskipet «Sørlandet». Skoleskipsinstitusjonen henvendte seg til både Danmark, Belgia og USA for å rådføre seg om hvordan skoleskipsinstitusjonene i disse landene var organisert.

I Danmark var det praktisk talt bare ett seilende skoleskip på denne tiden, og det var skoleskipet «Georg Stage». Fra årsberetningen av 1918 står det at skoleskipet fungerte som en førstereisutdanning for gutter som ønsket seg til sjøs, og hadde et spesielt siktemål å hjelpe de som ikke hadde mulighet på annet vis å få en grunnleggende opplæring til sjøs.¹³²

Den belgiske skoleskipsinstitusjonen (Association Maritime Belge) bestod av to skoleskip som var sterkt beskyttet av den belgiske regjering. Utdanningsløpet på de to skipene var lagt opp slik at det ene skipet var stasjonært og tok seg av den første delen av utdanningsløpet, altså et forberedende kurs til de skulle om bord i det seilende skoleskipet og sette kunnskapen ut i praksis. Det seilende skipet var rigget for utenriksfart. Elevene skulle ved ferdig opplæring til lands og til vanns, være i stand til å avlegge styrmannseksamen. I tillegg til navigasjonsferdigheter, fikk elevene også opplæring i handelsfag.¹³³

De amerikanske skoleskipene var underlagt «the Navy Department». Ut fra brevvekslingen mellom Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution og Det Norske Generalkonsulat i New York

¹³² SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Informasjon om andre skoleskipordninger 1919 – årsberetning «Georg Stage 1918»

¹³³ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Informasjon om andre skoleskipordninger 1919 – Brev, Antwerpen den 1. juli 1919

angående de amerikanske skoleskipene, kan det tyde på at et liv til sjøs hadde en forankring i det norske folk som man ikke fant på lik linje hos amerikanerne. I Norge så opplevde man ikke mangel på gutter som ønsket seg til sjøs, men i Amerika var ikke dette en typisk guttedrøm å få hyre på et handelsskip.

Særlig vanskelig ble det etter første verdenskrig med alt den førte med seg. Brevet kan imidlertid fortelle at det i Amerika hadde blitt gjort en rekke tiltak de siste årene for å heve standarden på både sjømannsutdannelsen og også på livet om bord på de amerikanske skip. De vedtok blant annet en sjømannslov som skulle sikre bedre vilkår for sjømannen, både økonomisk, men også når det kom til standarden om bord på skipene. I tillegg hadde U.S. Shipping Board de siste årene opprettet en rekke sjømannsskoler rundt omkring i landet for å gi større muligheter for unge gutter. I likhet med Norge hadde de også her innsett at de stasjonære skoleskipene ikke holdt mål. Guttene trengte å komme ut på sjøen å få praktisk opplæring, men til forskjell fra Norge, ville de i Amerika aller helst kjøre opplæringen på et skip i fraktfart.

I tillegg til en rekke nye sjømannsskoler, står det også skrevet i brevet at de hadde anskaffet to nybygde seilskip som ble brukt som skoleskip i fraktfart. Hvert av disse skipene kunne ta 200-300 elever i tillegg til det ordinære mannskapet.¹³⁴

Disse brevene forteller ikke bare om planleggingen av «Sørlandet», men det forteller også noe om både behovet for sjømannsopplæring i de ulike sjøfartsnasjonene, og hvor viktig dette var langt utover skoleskipssaken i Norge. Opplæringen var bygd opp ulikt, men alle hadde et samme mål; å utdanne dyktige sjøfolk.

¹³⁴ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Informasjon om andre skoleskipordninger 1919 – Brev «AMERIKANSKE SKOLESKIBE»

4.5 Stålskipene overtar

Det var særlig etter første verdenskrig at Norges Rederforbund for fullt kom med i arbeidet med sjømannsutdanningen. Overgang til skoleskip i stål ble en del av satsingen i mellomkrigstiden. Stort sett hele handelsflåten bestod av jern og stålskip, og også i skoleskipssammenheng ble treskutene utdatert. Dette bidro til betydelige støttetiltak til innkjøp og drift av skoleskipene.

På initiativ fra Rederforbundet ble de gamle skoleskipene i tre erstattet av stålskip fra 1920-årene. På denne måten fikk elevene opplæring i vedlikehold av de nye skipstypene og byggematerialene, samtidig som overgangen til stålskip også var av sikkerhetsmessige årsaker da de ble regnet for å være både tryggere og holdt bedre i lengden.¹³⁵ Det var lite nyttig å ha kunnskapen sin om tre-skuter, hvis framtiden var på et stålskip. På samme måte var det også de som mente at det var lite nyttig å ha kunnskap i å sette seil hvis framtiden var på et rent damp- eller motorskip. Det sistnevnte skulle bli en debatt så lenge det var behov for sjømannsopplæring, og vil bli drøftet i neste kapittel.

«Statsraad Erichsen» ble det siste skoleskipet bygget i tre, og uten moderne hjelpemidler.¹³⁶

I 1923 fikk Bergen sitt første skoleskip i stål; Statsraad Lehmkuhl, en tremastet stålbark på 1516 brutto registertonn. Skipet ble bygget i Tyskland i 1914 som skoleskip for den tyske handelsflåten, men etter første verdenskrig ble det fraktet til England som en krigsskadeerstatning. Der ble skipet liggende i uvirksom drift fram til det på initiativ fra tidligere statsråd og daværende direktør i Det Bergenske Dampskibsselskab, Kristofer Lehmkuhl, ble kjøpt og fraktet til Norge i 1921. Etter to år var skoleskipet klart til prøvetokt. Prøvetoktet ble en suksess, og kort tid etter overtok Bergens Rederforening og Norges Rederforbund skipet.¹³⁷

¹³⁵ Engvig 1981: 72-73

¹³⁶ Engvig 1981: 63

¹³⁷ <https://lehmkuhl.no/om-oss/historien/>

Sambygging

I et brev fra skoleskipskollega i Trondhjem Klingenberg til Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution – Christianssands Sjømandsforening datert i 1924, ble det foreslått en sambygging av «Sørlandet» og et ny-tenkt skoleskip i Trondhjem, på et verft i Trondhjem. I Trondhjem var det nemlig også planer om et helt nytt skoleskip. Brevet inneholder også spesifikasjoner av det ny-tenkte skoleskipet i Trondhjem, hvordan det var tiltenkt i størrelse og mannskap, mye basert på deres tidligere erfaringer med deres første seilende skoleskip Tordenskjold. På det planlagte skipet i Trondhjem skulle blant annet den ene livbåten ha hjelpemotor, men ellers skulle skipet være uten motor.¹³⁸

Denne sambyggingen ble jo aldri noe av, og ikke bygde Trondhjem et nytt skoleskip heller. De anskaffet et skoleskip i stål, bygget i Sverige 1905. Dette skipet, kalt «Tordenskiold II», seilte sitt første tokt i 1926, året før «Sørlandet» var rigget og klart til sitt første tokt.¹³⁹

«Sørlandet» ble likevel bygd på noen av de samme prinsippene som det nyinnkjøpte skoleskipet i Trondhjem; ingen motor, kun en hjelpemotor på en av livbåtene. Skjelbreds drømmer var likevel større, ikke bare med tanke på skipets størrelse, men også hva det skulle kunne brukes til.

Høivolds Motor- & Mek. Verksted

I 1925 var målet nådd, og 1 million kroner stod til rådighet. Christianssands Sjømandsforening ble løst fra sine forpliktelser, og byggingen av skoleskipet «Sørlandet» kunne starte.¹⁴⁰ Nå skulle syv års planlegging settes i verk.

Da byggingen skulle starte, var det flere anbudsrunder før valget til slutt falt på Høivolds Mekaniske Verksted. Andre verksted på anbudslisten var blant andre Akers Mek. Verksted i Kristiania og Kristiansands egne Kristiansand Mekaniske Verksted.

«Sørlandet» ble byggenummer 1 for Høivolds Mek. Verksted. Anbudet som var på kr 685 000

¹³⁸ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Spesifikasjoner

¹³⁹ <https://ntnu.tind.io/record/104134?ln=no#?c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-527%2C76%2C3206%2C1719>

¹⁴⁰ Halvorsen 1987 *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*: 11

var langt fra det rimeligste, så hvorfor valget falt på akkurat Høivolds Mekaniske Verksted skal jeg ikke spekulere for mye i, men kanskje var det en måte å hjelpe en lokal bedrift med oppdrag.¹⁴¹ Det ble i alle fall starten for et nytt skipsverft i Kristiansand.



Skoleskipet «Sørlandet» under byggingen på Høivolds Mekaniske Verksted.

Foto: Maritimt & Marinehistorisk forum, Kristiansand orlogsforening.¹⁴²

Det planlagte skoleskipet skulle ifølge gavebrevet være et nytt fullrigget stålskip på omtrent 6-700 brutto registertonn. Skoleskipet skulle ha en kapasitet på omkring 80 elever, i tillegg til offiserer og befal.¹⁴³ Det ferdigbygde skoleskipet var på 577 bruttoregistertonn.¹⁴⁴

Skoleskipsstyret hadde i årene 1918-1925 hatt muligheten til å hente ut det beste fra andre skoleskipsinstitusjoner og luke ut det som man eventuelt så ikke fungerte andre steder. Kan det tenkes at erfaringene man gjorde seg etter inntoget av damp- og motorskipene og bekymringene rundt dette kan ha ledet til at man i skolestyret i Kristiansand valgte et skoleskip

¹⁴¹ SAKR, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, Boks 5, mappe I: Bokstav H. «Anbudet»

¹⁴² <https://kristiansand-orlogsforening.no/wp-content/uploads/2020/02/MMF-Presentasjoner-P.-Høivolds-Mek.-verksted.-Kristiansand.pdf>

¹⁴³ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

¹⁴⁴ Halvorsen 1987 *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*: 11

uten motor? At man var redd for at tekniske hjelpemidler skulle ta bort oppmerksomheten fra det «viktigste» sjømannsarbeidet. Kristiansand hadde jo allerede vist seg å henge etter når det gjaldt satsing på dampskip, og at dette var byen som holdt lengst på sine seilskip.

Skjelbred selv var en av foregangsmennene når det gjaldt satsing på damp- og motorskipsbåter i Kristiansand, og selv med hans erfaring med de nye skipene, mente han at slik burde det være, og da må det kanskje ligge noe fornuft bak den tanken.

4.6 Konklusjon

Oluf Andreas T. Skjelbred var en av rederne som kom godt ut av første verdenskrig.

I 1918 donerte han et beløp på 25.000 £ i form av et legat, til byggingen av skoleskipet «Sørlandet». Beløpet skulle stå og rente seg til det hadde nådd 1 million kroner. Christianssands Sjømandsforening fikk i oppgave å forvalte pengegaven fram til målet var nådd.

Gavebrevet fra Skjelbred gjenspeiler i stor grad den utviklingen skoleskipene hadde hatt fram mot første verdenskrig. Om bord på «Sørlandet» skulle man også ha en planmessig skolegang med både teoretisk og praktisk opplæring for gutter i alderen 15-18 år.

Formålet var fremdeles å gi en grunnleggende innføring i sjømannsyirket for gutter som ønsket seg til sjøs. Betingelsene i gavebrevet ble organisert gjennom Sørlandets Seilende Skoleskibs Institusjon, og institusjonen hentet inspirasjon fra flere sjøfartsnasjoner da det nye skipet skulle planlegges de kommende årene.

Mellomkrigstiden markerer også en økt bekymring for den norske sjømannsstanden etter første verdenskrig. Norges Rederforbund kom sterkere på banen og satte i verk flere tiltak for å bedre situasjonen. Å avløse de gamle tre-skutene med nyere stålskip ble et av de store tiltakene som ble gjort.

Debatten som utspilte seg i lys av denne bekymringen er det som leder videre til neste kapittel. Hvordan skoleskipene kunne bidra til å heve kompetansen på sjømannsstanden gjennom gode opplæringsinstitusjoner for kommende sjøfolk, og hvordan Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution forholdt seg i denne debatten.

KAPITTEL 5: ET TRADISJONELT RIGGET SEILSKIP

1918-1939

5.1 Innledning

Så lenge det fantes skip, fantes også et behov for dyktige sjøfolk, enten framtiden var om bord på et seilskip, dampskip eller et motorskip. Og ett sted måtte kunnskapsbyggingen starte. Seilskip ble ofte det foretrukne alternativet for opplæring, men hva var argumentene for å drive opplæring på et tradisjonelt rigget seilskip i ei tid hvor seilskipene langt på vei ble utkonkurrert av damp- og senere motorskipene på verdensmarkedet?

Det skulle gå hele ni år fra opprettelsen av Sørlandets Seilende Skoleskips Institution til skoleskipet «Sørlandet» ble sjøsatt, men skoleskipsstyret i Kristiansand engasjerte seg i debatten omkring sjømannsutdanningen helt fra 1918.

Som det står skrevet i kapittel to, så mistet også Kristiansand alle sine seilskip i løpet av disse årene, og nådde et bunnpunkt like før «Sørlandet» ble sjøsatt.

I denne delen skal jeg analysere debatten omkring sjømannsutdannelsen som utspilte seg i mellomkrigstiden. Ved å gjøre dette kan jeg finne ut om mellomkrigsårene hadde noen direkte konsekvenser for planleggingen og driften av skoleskipet «Sørlandet».

I dette kapittelet ligger følgende underproblemstilling til grunn:

Hvorfor ble det satset på en skipstype som allerede fra starten av var utdatert?

5.2 Kvaliteten på den norske sjømannen – med fare for moralsk fordervelse

Starten på mellomkrigstiden ble i stor grad preget av en bekymring for kvaliteten på sjømannsutdannelsen, og også den norske sjømannsstanden. Det var et stort ønske og engasjement for å ta tilbake tiden hvor dyktigheten på de norske sjøfolkene var stor, og moralen var høy. Det ble hevdet at nivået på de underordnede mannskapene var blitt så dårlig at det var fare for både mannskap og skip. Enkelte mente at dette skyldtes tilbakegangen av seilskuter, og at dampskipene ikke gav like gode opplæringsvilkår.¹⁴⁵

Det ble viktig å jobbe for å heve standarden på den norske sjømannsstanden som vi en gang i tiden var så stolte av. John R. Olsen som hadde seilt med skoleskip i 40 år beskrev det slik i en avisartikkel om skoleskipssaken: «Det er en yderst viktig sak at kristne folket, og saken haster, saavel for de unge, som for Norge som sjøfarende nasjon».¹⁴⁶

For å gjenreise den norske standarden var man avhengig av flere ledd. Man trengte skoleskip med dyktige lærere om bord. Og så var man avhengig av statlig støtte.

Paragraf nummer 11 i gavebrevet fra Skjelbred kan se ut som en direkte følge av denne bekymringen for kvaliteten på den norske sjømannsstanden. Paragrafen er forfattet slik: «styret, disponent, lærere og samtlige maktpåliggende skal gi den beste utdanning i praktisk og teoretisk kunnskap under streng disiplin og orden slik at guttene kan gå ut som dyktige sjøfolk og veldisiplinerte så de kan bli en ære for vår sjømannsstand og en heder for Norge».¹⁴⁷ Kanskje hadde Skjelbred en tanke om at skoleskipet «Sørlandet» kunne bli redningen for den synkende moralen blant norske sjømenn, og heve sjømannsstanden til det nivået man en gang hadde hatt gjennom storhetstiden som sjøfartsnasjon?

¹⁴⁵ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, Boks 12, Mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921

¹⁴⁶ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, Boks 12, Mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921 Avisartikkel: Skoleskipssaken, sitat fra John R. Olsen som hadde seilt med skoleskip i 40 år.

¹⁴⁷ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

Dampskip til besvær

Et seilskip var den naturlige læringsarena for bygging av maritim kompetanse fram til slutten av 1800-tallet, men da dampskipene tok mer og mer over for seilskipene i skipsfarten både i inn- og utland, da var det ikke gitt at opplæring skulle fortsette å gis om bord på et seilskip framfor et dampskip.

Havnefogd og formann i Kristiansands skoleskipsstyre Joh. C. Tønnessen, var en av dem som engasjerte seg i denne problematikken rundt sjømannsutdannelsen som forverret seg etter første verdenskrig. Han var av den mening at det hadde utviklet seg til å bli et «usunt» forhold mellom øverstkommanderende og deres underordnede i handelsflåten. Bekymringen hans ble også adressert i et brev til Norges Rederforbund i 1919, der han presiserer at det trengtes raske tiltak for å heve standarden på de norske sjøfolkene.

I brevet går han så langt som å mene at moralen om bord på de norske skip de siste tjue-tretti årene hadde vært så dårlig at unge gutter som dro til sjøs, hadde større sannsynlighet for å bli utsatt for moralsk fordervelse enn gutter ellers.

Tønnessen var en av de som pekte på overgangen fra seil til damp som en vesentlig årsak til denne synkende kvaliteten på de norske sjøfolkene. Årsaken han la til grunn for å mene dette var at det om bord på dampskipene ikke var nok tid til opplæring i grunnleggende sjømannskap, så vel som orden og disiplin, mye på grunn av det anstrengende arbeidet, særlig i maskinen og på fyrdørken. Resultatet av dette var at den underordnede sjømannsstand ble en ansvarsløs klasse.¹⁴⁸

¹⁴⁸ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921. Bokstav NO. Brev til Norges Rederforbund fra Tønnessen, 15.juli 1919.

Orden, disiplin og pliktfølelse

Mange kapteiner og sjømenn mente at karakterene orden og oppførsel la det viktigste grunnlaget for all sjømannsutdanning,¹⁴⁹ og det er nettopp her et seilskip kunne tilby enn rekke oppgaver og utfordringer som kunne utvikle disse karakteregenskapene man anså som så viktige for å duge til sjøs.

På et seilskip er hver enkelt person en brikke i et puslespill, der alle er avhengige av hverandre og et samarbeid for at skipet skal seile trygt framover. På et skip pågår samarbeidet kontinuerlig når skipet i er sjøen, og et godt utviklet samarbeid gjør ikke bare noe med trivselen og «harmonien» om bord, men det var er avgjørende for å unngå å sette både mannskap og skip i fare.

Å leve tett på mange mennesker døgnet rundt, gjorde at man også utviklet sosiale ferdigheter. Man var i stor grad avhengig av en respekt for både autoriteter da man som mannskap levde under streng disiplin, men det krevde også en respekt og en tillit til det øvrige mannskap som man skulle bo og jobbe med døgnet rundt. Selvfølgelig utviklet det seg mange gode vennskap også. Skipet ble et samfunn i miniatyr.

En kaptein (uvisst hvem han var) som skulle beskrive verdien av et skoleskipskurs uttalte det slik at 5 måneder på sjøen var så godt som 10 av 12 måneder på et handelsskip i alminnelig fraktfart.¹⁵⁰ Et skoleskipskurs ble et intensivkurs i voksenlivet.

Formann i Kristiansands skoleskipsstyre Tønnessen som hadde vist seg skeptisk til å drive opplæring på noe annet type skip enn et tradisjonelt rigget seilskip, får bred støtte fra flere hold. I «Dansk Søfarts Tidende» uttaler blant annet direktøren for «Hugos Stinnes Linjen» i Hamburg, kaptein M. Bartling seg om saken, og sier seg enig med de som mener at den beste utdannelsen får man om bord på et seilskip. Han presiserer at det ikke er det harde livet på et seilskip som gjør de best utdannet, men det er nemlig de karakteregenskapene elevene utvikler

¹⁴⁹ Engvig 1981: 21-22

¹⁵⁰ Halvorsen 1987 *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*: 30

gjennom et opphold på et seilskip som ikke utvikles like godt på et dampskip.

Karakteregenskapene som vektlegges er; ordenssans, soberhet, disiplin og pliktfølelse.

Han skriver også at man på et seilskip må være ekstra oppmerksom hele veien, og man blir god på detaljer som kan forhindre farer om bord. Bartling mener denne utdannelsen er så viktig at det bør være minst 18 måneder utdanning, og etter en slik førsteutdanning på 18 måneder på et seilskip, skal man begynne på en toårig utdanning på en damper.

Flere redere i både Tyskland og Danmark uttaler seg i samme avis hvor de sier seg enig i at en utdanning på et seilskip er den beste innføringen i et yrkesliv på sjøen, og at man ikke kunne oppnå det samme om bord på et dampskip.¹⁵¹

Skoleskipkollega i Trondhjem Klingenberg tar også til ordet for de samme tingene som så mange andre kapteiner har uttalt seg om; nemlig de karakteregenskapene som utvikles på et seilskip som man ikke utvikler like godt på et dampskip. Oppgavene som hørte hjemme på et seilskip, som for eksempel seilmanøvrer og arbeid i riggen, var oppgaver som ville sørge for at guttene utviklet en evne til å holde seg skjerpet og årvåken, og ikke minst disiplinert. Dette var egenskaper som trengtes, ikke bare for ren læring og oppdragelse, men rett og slett fordi det kunne gå riktig galt om bord dersom disse arbeidsoppgavene ble slurvet med. Et seilskip bidro til at de disse egenskapene ble utviklet raskere, og at også læring med knuter og stikk og den slags ville falle mer naturlig i en setting hvor dette var relevant å bruke til enhver tid.¹⁵²

¹⁵¹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921. Avisutklipp «Dansk Søfarts Tidende».

¹⁵² SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921. Avisutklipp: Skoleskipssaken, Trondhjem 19.april 1922. H.S. Klingenberg.

Skoleskipet «Sørlandet» gjorde et tokt til London i 1935, og et utdrag av årsskriftet for dette året, oppsummerer viktigheten av disse karakteregenskapene ganske godt. Når disse egenskapene får utvikle seg i de rette elementene, blir det beskrevet slik:

*«Sådan seilas i kuling og tåke, tvers på stortrafikken, kan jo by på litt spenning. Det var ikke fritt for at guttene også forstod det, enten de stod til rors, på utkikk eller klare ved braser og skjøter, om hurtig manøver krevdes. Og når stundom en koloss av en damper dukket frem av tåken for straks å forsvinne igjen, da var nok ikke ansvars- og pliktfølelse ukjente begreper lenger. Da ble det også klart for noen hver, hvorfor vi krever raskhet og påpasselighet av dem og hvorfor vi setter så stor pris på initiativ og rådsnarhet hos dem. Det man under slike forhold opplever i løpet av en dag, fremelsker utvilsomt mere av virkelig gode sjømannsegenskaper enn ukers slit ved stasjonære skoler».*¹⁵³



Fullriggeren «Sørlandet» på en godværsdag». Foto: hentet fra Visit Sørlandet Utvikling.

¹⁵³ <https://www.fullriggeren.no/nyheter/de-kom-ned-fra-riggen-og-bemannet-var-flate> Et utdrag fra årsberetningen til «Sørlandet» fra 1935 hvor London-tokt beskrives.

God innsats lønte seg

Gavebrevet fra Skjelbred viste at ved endt kurs på skoleskipet «Sørlandet» skulle elevene motta både et kronestykke og en lommebibel (i god Sørlandsk ånd), med både skipets og deres eget navn inni. Aller viktigst var likevel karakterene sammen med kapteinens vitnesbyrd. Dette kunne være helt avgjørende for hvor elevene ble anbefalt videre hyre, og om de ble anbefalt i det hele tatt. Det var derfor ikke bare om å gjøre å bestå, men det krevde en ekstra innsats for å bli lagt merke til. I tillegg var det muligheter for å kunne få både jungmannshyre- og i beste tilfelle lettmatroshyre.¹⁵⁴ Dette ville i praksis bety at hvis man gjorde et godt inntrykk under oppholdet på skoleskipet, så kunne man på den måten gå rett inn i en høyere stilling på et handelsskip og hoppe over livet som dekksgutt. Det ville sannsynligvis gi et bedre opphold til sjøs på den måten at man fra første stund fikk en større respekt enn om man var helt nederst på rangstigen.

I gjennomgåelsen av arkivet etter Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution finnes det mange brevforbindelser mellom havnefogd Tønnessen og tidligere skoleskipsgutter. I brevene beskriver de tidligere skoleskipsguttene livet sitt på handelsskipene de har fått hyre på etter endt kurs på «Sørlandet». En god oppfølging av guttene i tiden etter kurset, var også i tråd med hva skoleskipssaken blant annet handlet om i mellomkrigstiden.

Brevene forteller også om en omsorg og en interesse for elevene sine, at de skulle lykkes både om bord på skoleskipet, men også i tiden etter oppholdet på «Sørlandet». I nesten samtlige brev jeg har lest, er de tidligere skoleskipselevne uendelig takknemlige for muligheten de fikk på skoleskipet som resulterte i det livet de hadde fått til sjøs i etterkant av kurset. En av guttene forteller at han reiste over til Newcastle og fikk hyre på et dampskip som fraktet kull mellom England og Frankrike. Han fikk jungmanns-hyre, og kan fortelle at han trives godt om bord. En annen tidligere elev forteller om oppholdet sitt på tankbåten «Daghild», hvor han startet med jungmannshyre, men steg i gradene til lettmatros etter åtte måneder om bord.

Brevene kan også berette om gutter som har gått om bord i ulike skip etter kurset på

¹⁵⁴ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: gavebrevet)

«Sørlandet», og så møtes de igjen i fremmede havner på hvert sitt skip.¹⁵⁵

Selv om det ser ut til at de aller fleste klarte seg bra om bord på «Sørlandet», så kan man også ut fra enkelte brev skjønne at ikke alle elevene kom like heldig ut av skoleskipskurset. En tidligere elev skriver til Tønnessen at han angrer på sin oppførsel på «Sørlandet» og lover å oppføre seg bedre om han får hyre neste gang det er ledig plass på et skip.¹⁵⁶ Noe annet er nok ikke å forvente med så store elevkull hvert år, men brevene viser likevel at hovedmengden av elevene har fått positivt utbytte av skoleskipskurset.

5.3 Sikkerheten

For mange må det å sende unggutten sin til sjøs ha vært med en skrekkblandet fryd. På den ene siden følte det som en lettelse at gutten hadde gode framtidsutsikter, men på den andre siden var man nok godt klar over de farene som ventet en hverdag til sjøs.

Et forkurs på et seilende skoleskip ville i mye større grad forberede guttene på det som ventet dem etter endt skoleskipkurs. Når de stasjonære skoleskipene ble avløst av seilende skoleskip, så fulgte det også med et nytt aspekt når det kom til sikkerhet og ansvar om bord på et skoleskip. Som nevnt tidligere var det ikke rent sjeldent man kunne høre om dødsbudskap fra skipsforlis, både ved ordinære forlis, men også fra utenlandske skoleskip.

Faktisk så var det en del risiko forbundet med en sjømann som var i land også. Til forskjell fra dagens samfunn, så var det relativt lite tilgang til informasjon om både smittsomme sykdommer og bakterier, renslighet og generell opplysning. Dette kunne skoleskipene bidra til å gjøre noe med.

¹⁵⁵ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 34, mappe: «Brev fra tidligere skoleskipsgutter til havnefogd Johs. Tønnesen, 5/12 1927 – 29/1 1937»

¹⁵⁶ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 34, mappe: «Brev fra tidligere skoleskipsgutter til havnefogd Johs. Tønnesen, 5/12 1927 – 29/1 1937»

Sikkerheten om bord på skipet

I dag er sikkerhet i høysete på norske arbeidsplasser, og vi har strenge lovverk rundt yrkessikkerheten vår. Slik har det ikke alltid vært, og særlig sjøfolk har vært en utsatt yrkesgruppe. Sikkerheten om bord i handelsflåten hadde stor sammenheng med hva de ulike rederiene var villige til å investere i. Det var opp til hvert enkelt rederi hva de prioriterte å ha om bord av sikkerhetsutstyr på sine skip. I dag ser vi på sikkerhetstiltak som redningsvester og redningsflåter som en selvfølgelighet å ha tilgjengelig om bord, sistnevnte i alle fall på større fartøy. Det var ingen krav til slikt sikkerhetsutstyr om bord, og sikkerhetsutstyret ble av den grunn også veldig varierende fra skip til skip.

Først i 1903 kom en offentlig mulighet til å regulere sikkerheten på norske skip, men dette var en *mulighet*, det var ikke et krav om å ta den i bruk, og ble heller ikke brukt i noen særlig grad.¹⁵⁷

Sikkerhet på et skip består i hovedsak av tre momenter. Det første er selve skipet; hva slags tilstand skipet er i, og hvordan det er bygd. Det andre er de ulike sikkerhetstiltakene som blir gjort i forhold til sikkerhetsutstyr som til enhver tid er tilgjengelig for mannskapet om bord, det være seg for eksempel redningsvester og redningsflåter. Og det siste momentet er mannskapet selv. I hvor stor grad er disse forberedt hvis en fare eller ulykke skulle inntre? Var de godt drillet i redningsøvelser, og ikke minst hvor mye kunnskap hadde de for å forhindre ulykker og forlis?

At sikkerheten om bord på skoleskipene stod i høysete må man nesten regne med, tatt den unge alderen i betraktning, samt den uerfarenheten de fleste elevene nok hadde. Skoleskipene var jo likevel bare et forberedende kurs på det ordentlige yrkeslivet, men mye kunne likevel forberedes og øves på for å gjøre elevene best mulig rustet for det videre liv på sjøen.

Ved å ha en god og organisert opplæring på skoleskipet, både når det gjaldt grunnleggende sjømannskap, men også når det gjaldt redningsøvelser og svømmeundervisning, stod man bedre rustet hvis faren var ute. Mange av skoleskipelevne på «Sørlandet» var ikke svømmedyktige, og svømmeundervisning ble derfor en del av undervisningen i løpet av kurset.¹⁵⁸

¹⁵⁷ Bakka 2004: 7

¹⁵⁸ <https://www.fullriggeren.no/nyheter/de-kom-ned-fra-riggen-og-bemannet-var-flate>

I 1927 gikk staten for første gang inn og regulerte sikkerheten på de norske skip med ekstraordinære sikkerhetstiltak. Det var for eksempel krav om at livbåtene skulle være produsert av enten Brude eller Dønvig, og de skulle inneholde både varme klær og kalesjer. Påbudene om de nye sikkerhetstiltakene ble imidlertid opphevet igjen i 1920, og det var igjen opp til rederiene.¹⁵⁹

Sikkerheten ved landlov

Man skulle kanskje tro at sikkerhet for sjøfolk handlet kun om sikkerheten om bord på skipet, men sjøfolks helse blir ofte sett i lys av sikkerhet; sikkerheten ved landlov.

Fra 1890-årene ble det i Norge et større fokus på helsefremmende arbeid. Både staten, skipsfartsnæringen og frivillige organisasjoner var sentrale aktører.¹⁶⁰

I gavebrevet til Skjelbred står det skrevet at guttene måtte vise til legeattest i søknaden, og i tillegg ville det bli utført en legemsundersøkelse ved påmønstring, og det var sistnevnte som ble den avgjørende.¹⁶¹ Denne regelen var ikke bare en regel for å mønstre på skoleskipet «Sørlandet». Fra 1903 var dette en betingelse for å kunne arbeide til sjøs, og gjaldt alle sjøfolk. Denne loven skulle sikre at man ikke tok med seg sykdommer om bord.

Så var jobben videre å sikre at det forble slik på resten av seilassen. Og det er her skoleskipene kunne bidra med nyttig helselære som en del av skoleskipkurset. Ved å lære guttene om ulike sykdommer og bakterier, kunne de på den måten bidra til å hjelpe guttene til å bli mer forsiktige ved landlov i fremmede havner. Alle har vi nok dratt en spøk om sjømenn i fremmede havnebyer, men det var nok helseproblematikken rundt dette som bekymret mer enn moralen i «aktivitetene». Det var både en bekymring for helsen til sjømennene selv, men like fullt var det en bekymring for å få alskens sykdommer om bord på skipene, for så å ta det med seg hjem til familie. Norges Rederforbund og Norsk Matros- og fyrbøterunion var noen av de som engasjerte seg i helseopplysning for sjømenn.

¹⁵⁹ Bakka 2004: 72-74

¹⁶⁰ <https://tidsskriftet.no/2007/12/medisinsk-historie/helse-til-sjos-og-i-fremmed-havn>

¹⁶¹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen: Hefte Skoleskibet «Sørlandet» punkt 2 antagelsesvilkår)

Når det gjaldt renslighet, ble det også satt inn større tiltak. Fra 1906 skulle lugarene vaskes og luftes daglig, og fra 1916 skulle dette skje i arbeidstiden som en del av arbeidet.¹⁶²

Orden, disiplin og renslighet er egenskaper som stadig går igjen i skoleskipssaken og utdanningen av sjøfolk, egenskaper Skjelbred også legger stor vekt på. Dette viser hvor viktige bidragsyttere skoleskipene kunne være på så mange plan.

5.4 Norges Rederforbund

I tillegg til Rederforbundets bidrag i oppgraderingen av skoleskipsflåten, fra tre til stålskip, var forbundet engasjert på en rekke andre punkter også i arbeidet om en bedre sjømannsutdanning.

Et av forslagene til å forbedre utdanningsløpet, var å endre varigheten på kursene som til nå hadde dreid seg om fire-fem måneders kurs på sommeren. Mange mente at et sommerkurs ikke var nok. I et planutkast fra Rederforbundet i 1920 ble det foreslått et tolv-måneders kurs hvor de første seks månedene skulle foregå på land i vinterhalvåret, hvor undervisningen skulle være av teoretisk art, men at elevene bodde i skipet når kurset pågikk. Deretter bar det ut på et seks måneder langt kurs i praktisk undervisning i sommerhalvåret.¹⁶³

Det økonomiske aspektet

I et møte avholdt i Rederforbundets kontor i juni 1920 av skoleskipssakens subkomite for de små skip, hvor blant annet havnefogd Tønnesen deltok, ble saker og problematikk som for eksempel hvor vidt man skulle ha åpent for betalende elever, og budsjett for driften generelt tatt opp. Bergen og Kristiania hadde på dette tidspunkt regnet et budsjett på rundt kroner 50.000 årlig. Hvor stor elevkapasitet skipene skulle ha var også et tema for debatt. I Bergen og Kristiania mente de at det ikke var forsvarlig og heller ikke god nok plass til flere enn femti elever på et skip

¹⁶² <https://tidsskriftet.no/2007/12/medisinsk-historie/helse-til-sjos-og-i-fremmed-havn>

¹⁶³ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921, «Utkast til plan for skoleskibsutdannelse i hovedtræk».

på omtrent 300 brutto registertonn.¹⁶⁴

Mange så nok på det som et mer lønnsomt alternativ å få utdannet 50-100 elever samtidig, sammenliknet med hva et skip med et lite mannskap kunne klare.

I en avis i Trondhjem 1922 uttaler skoleskipskollega og marinekaptein Klingenberg seg om nettopp dette, hvor han forsvarer på vegne av mange viktigheten av at de seilende skoleskipene skal opprettholdes. Han mener at av de omtrent 2000 norske sjøfolk som blir rekruttert hvert år til handelsflåten, hvorav han regner omtrent 1200 av disse til dekkfolk, vil man med 5-6 skoleskip med omtrent 70 plasser hver, klare å gi omtrent en tredje- eller fjerdedel av disse dekkfolkene en førsteutdannelse på skoleskip.¹⁶⁵

Særlig fullriggerne krevde stort mannskap, og ble ofte den foretrukne skipstypen i skoleskipsammenheng.

Skværrigger / Fullrigger

En skværrigger defineres av sine skværseil. Masten har Ei «rå/rær» som ligger på tvers av masta, med et tilhørende firkantet råseil/skværseil som henger ned fra råen. I tillegg har de trekantede stageil som er festet i de skrå stagene som er plassert forut og mellom mastene. Skipene har også gjerne en mesan i aktre mast. En fullrigger defineres ved at skipet har minst tre master, hvor alle mastene domineres av skværseil. Av de tre skværriggede skoleskipene vi har den dag i dag, går både Skoleskipet «Sørlandet» og «Christian Radich» under betegnelsen fullriggere. «Statsraad Lehmkuhl» går derimot under betegnelsen bark, da den bakerste masten på skipet ikke har skværseil.¹⁶⁶

Et annet godt argument for å fortsatt beholde skoleskipene som opplæringsinstitusjon, var at det for en kaptein i handelsflåten med all sannsynlighet var utelukkende positivt å få om bord

¹⁶⁴ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921, B 14

¹⁶⁵ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921. Avisutklipp: Skoleskipsaken, Trondhjem 19.april 1922. H.S. Klingenberg.

¹⁶⁶ https://www.radich.no/wp-content/uploads/2015/03/H%C3%A5ndbok_Nettversjon_Small.pdf

en gutt som allerede hadde lært seg de helt elementære kunnskapene for et liv til sjøs. Da ville den første tiden om bord kunne utnyttes til annet arbeid. I tillegg så ville et forkurs til sjøs på et skoleskip også mest sannsynlig avvenne de kommende sjøfolk med sjøsyken og alt som følger med de første turene, før sjøbeinene er godt plantet i skipsdekket. Og det kan kanskje ikke virke som et økonomisk aspekt ved dette, men en sjøsyk gutt er i verste fall helt ute av spill i flere uker, og vil i de ukene være mer til bry enn noe annet, og ikke minst et særdeles unyttig mannskap.

På den andre siden hadde man motstandere som talte dampskipenes sak, som for eksempel i Englands kjente Holt`s rederi i Liverpool, hvor de hadde et system for utdanning på dampskip de mente fungerte godt. Her stod rederiet økonomisk ansvarlig for hele utdannelsen.¹⁶⁷

I 1923 kan man lese i et intervju gjort med kaptein Wilhelmsen, at de hadde en apprentice-ordning på Wilhelm Wilhelmsens skip som fungerte utmerket. Ordningen var organisert på den måten at det første halvåret jobbet elevene gratis. Etter det første halvåret om bord, fortsatte de gradene oppover som dekksgutt – jungmann – lettmatros – matros. Når kontrakten med skipet var over, fikk de utbetalt et pengebeløp dersom jobben var tilfredsstillende utført. Under kontraktsperioden fikk elevene mulighet til å gå på navigasjonsskole og gjennomføre en styrmannseksamen. Kapteinen uttrykker at han mener dette umulig kunne oppnås like godt på et skoleskip, og at denne ordningen dermed var den rette veien å gå for å heve offisersstanden til sjøs. Han mente at når det gjaldt skoleskipssaken så ville Rederforbundet tjene mer på å oppmuntre redere til å ta i bruk denne apprentice-ordningen på sine skip.¹⁶⁸

At en slik apprentice-ordning kunne fungere på mange skip, kan kanskje ikke fornektes, men jeg tror at man må se på ideene og formålene bak de ulike skoleskipsinstitusjonene. For et slikt apprentice-system bidro *ikke* til å gi skipsfarten underordnende mannskaper. Og hovedformålet til de norske skoleskipene var førstereisutdanning.

¹⁶⁷ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921

¹⁶⁸ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, Boks 12, Mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921

5.5 Organisert forhyring

En del av skoleskipsordningen var organiseringen av selve skoleskipskurset, men så handlet det også om det som skulle skje når kurset var ferdig; å skaffe guttene videre hyre. For hva hjalp det med et solid skoleskipskurs om man ikke fant noe skip å mønstre på etter endt kurs.

Oppfølgingen av skoleskipselevne etter endt kurs, ble en viktig del av skoleskipssaken, og det ble foreslått flere ting som kunne bidra positivt til den videre veien etter tiden på skoleskipene.

Gode rekrutteringsordninger var helt nødvendig.

I et avisinnlegg i Norges Handels og Sjøfartstidende, april 1920 «Skaf skoleskibsguttene hyre», uttaler kapteinen på skipet «Sophie» Hans M. Mikkelsen seg om nettopp dette. Han uttrykker viktigheten av å hjelpe skoleskipsgutter å få hyre og hvilken god erfaring han selv har med skoleskipsgutter. Han sikter i den forbindelse til danskene som så viktigheten av å ikke la guttene gå å slenge når de var ferdige på skoleskipet.

Som kaptein hadde han selv erfart hvordan danskene opererte når de skulle skaffe guttene sine hyre. Han forteller at hans første møte med skoleskipsgutter var i London i 1916 hvor han og flere skippere fikk forespørsel fra konsulatet om de var interessert i å ha med noen gutter fra det danske skoleskipet «Georg Stage» om bord, og hvor mange de i tilfelle ønsket. Omtrent 27 gutter fra dette kullet ble sendt over fra Danmark og ble fordelt på flere skip, og kapteinene hadde ingen kostnader med guttene før de faktisk var om bord. Det vitner om at omtrent halvparten av skoleskipsguttene på «Georg Stage» fikk hyre etter endt førstereisutdanning, i alle fall dette året.

Mikkelsen beretter at «guttene er minst like dyktige som mange av de lettmatrosene man får ute nå til dags». Det er jo nettopp denne bekymringen for kvaliteten på sjømannsutdanningen vi også ser i Norge i dette tidsrommet og at kunnskapen blant de underordnede om bord på mange skip var dårlig.

På det danske skoleskipet «Georg Stage» hadde de fått til en rekrutteringsordning for å skaffe deres skoleskipsgutter hyre etter endt kurs, men avisinnlegget viser også at de norske skoleskipene hadde en lang vei å gå. For han skriver også at det var svært vanlig å finne danske skoleskipsgutter om bord på norske seilskip, men ikke omvendt. Han presiserer at det ikke er av

den grunn at de danske skoleskipsgutter er mer kompetente eller blir foretrukket fremfor de norske. Grunnen var rett og slett at skipperne rundt omkring aldri hørte om de norske skoleskipsguttene. Han oppfordrer i avisinnlegget konsulatene og andre i de store sjøfartsbyene i England til å interessere seg for de norske guttene, og med det også få dem sendt gratis over til England for videre hyre, i likhet med mange av de danske skoleskipsguttene.¹⁶⁹

Denne avisartikkelen «Skaf skoleskibsguttene hyre» fra 1920 vitner om hvordan det stod til med rekrutteringen av skoleskipsgutter i Norge på denne tiden, og at den nye satsingen på skoleskipene fortsatt var i den spirende fasen.

5.6 Sentralorgan for landets skoleskip

I 1926 ble det forsøkt av Bergens skoleskipsstyre å opprette et sentralorgan for landets skoleskip, altså å etablere et samarbeid mellom landets skoleskip. Sentralorganet skulle ha en felles skoleskipsinspektør. Et møte ble avholdt i Oslo for å diskutere forslaget. En av representantene som var til stede var formann i Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution og havnefogd Johan Christian Tønnessen. Han uttalte at han var kommet til møtet med stor skepsis når det gjaldt samarbeid, av den grunn at Kristiansands skoleskipsstyre var sterkt bundet av sine statutter, men at han etter å ha sett forslaget ble både positiv og velvillig til et samarbeid.

Fra Bergens skoleskipsstyre og selve initiativtakerne til møte, var følgende personer representert: havnefogd Birch og skipsreder Brækhus. Birch så bare fordeler med et slikt samarbeid av den grunn at alle skoleskipsinstitusjonene hadde et felles mål om hvordan skoleskipene skulle fungere i forhold til for eksempel fellesregler for opptak, rutiner, utdanningsløp, og særlig når det gjaldt tanken om hvordan man skulle følge opp guttene i tiden etter endt skoleskipkurs. Både Birch og Brækhus var svært positive til et samarbeid, og Brækhus mente at skoleskipssaken var en landssak. De mente likevel at et samarbeid ikke betydde en slutt

¹⁶⁹

<https://www.nb.no/items/710a5d58c4951f17d3d8d913e4c6c27e?page=5&searchText=skaf%20skoleskibsguttene%20hyre>

på de enkelte skipenes selvbestemmelsesrett, men at et samarbeid hvor man delte av sine erfaringer, ville være hensiktsmessig på veien mot et felles mål; å utdanne dyktige sjøfolk.

Representantene fra Oslo skoleskipsstyre bestod av havnefogd Mork og skipsreder Mathiesen. De var lite positive til et samarbeid da de mente det ville gå utover selvbestemmelsesretten til hvert enkelt skoleskip, i tillegg til at det var sløsing av penger å ansette en slik skoleskipsinspektør. Skulle man ansatte en felles skoleskipsinspektør, måtte man antagelig søke økonomisk hjelp fra Rederforbundet. De ønsket derfor andre og bedre løsninger.¹⁷⁰

Forslaget til oppgavene som var tiltenkt en skoleskipsinspektør, var alt fra å ordne møter og konkurranser mellom de ulike skoleskipene, overvære øvelser, se etter forbedringer, utføre inspeksjoner og ha en oversikt over kompetanse og utvikling hos de enkelte elever slik at man kunne sette sammen den beste skipsbesetning når de skulle videre på skip. En slik oversikt forutsatte også et tett samarbeid mellom de ulike rederiene.

En slik organisert forhyring henger jo sammen med det de ulike skoleskipsstyrene var enige om; nemlig det ønske om å følge guttene en tid etter endt utdanning for å prøve å skaffe dem hyre i handelsflåten, men det var altså noe uenighet om hvordan det skulle organiseres.¹⁷¹

5.7 Konklusjon

Ettervirkningene av første verdenskrig, gjorde at inngangen til mellomkrigstiden ble preget av en stor bekymring for kvaliteten på den norske sjømannsstanden.

Overgangen fra seil til damp fikk mye av skylden for dette, og dette er noe av det skoleskipssaken handlet om i disse årene. Det ble gjort store framskritt når det gjaldt skip og teknologisk utvikling, men man klarte ikke å få med sjømannsstanden i samme fart.

Teknologiske framskritt kom, men basiskunnskapene og moralen hos sjøfolkene om bord forsvant mer og mer.

¹⁷⁰ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Sentralorgan for landets skoleskip 1926-1927

¹⁷¹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Sentralorgan for landets skoleskip 1926-1927

Norges Rederforbund spilte en stor rolle i å snu denne trenden. De sørget for at det ble satset stort på skoleskipene, både i organiseringen av skolekursene, men også gjennom å sørge for økonomiske bidrag til skoleskipene. Skoleskipene opplevde som følge av dette en blomstringsperiode i mellomkrigstiden.

KAPITTEL 6: SKOLESKIPET «SØRLANDET» 1927-1939

«Seilskipstiden gjenoppstod som en fugl Føniks i skoleskipet Sørlandet»¹⁷²

6.1 Innledning

Årene 1918 da gavebrevet ble overrakt og året 1927 da «Sørlandet» var ferdig bygd, markerer to ytterpunkter i Kristiansands seilskipshistorie.

Kristiansand blir regnet for å være den siste store seilshipsbyen, og byen nådde sin topp under første verdenskrig. Flere redere i Kristiansand nøt godt av en enorm tonnasjeetterspørsel i krigsårene. De så en mulighet for en satsing på seilskip, og skipene seilte inn eventyrlige summer.¹⁷³ Til tross for at byen i løpet av krigens år også mistet 36 skuter ved krigsforlis og 18 skuter ved ordinære forlis, så hadde Kristiansand ved utgangen av krigen 38,4% av landets samlede tonnasje av jern- og stålseilskip.¹⁷⁴

I 1920 begynte man å kjenne virkningene av første verdenskrig i form av en konjunkturedgang. I midten av 1920-årene nådde Kristiansand et bunnpunkt, og byen hadde i 1925 kun to jern- og stålskuter igjen, hvor den ene ble solgt til opphugging samme året og den andre det påfølgende året. Parallelt med at ett og ett seilshipsrederi og deres skuter forsvant fra byen i 1920-årene, vokste kapitalen i Skjelbreds gave til byggingen av skoleskipet «Sørlandet». Når Kristiansand

¹⁷² Tønnessen 1974: 144

¹⁷³ Johnsen og Sætra 2016: 194

¹⁷⁴ Tønnessen 1974: 21

som seilskips-by var i sin dypeste bølgedal, kunne hele byen i 1927 glede seg over et nytt seilskip: «Seilskipstiden gjenoppstod som en fugl Føniks i skoleskipet Sørlandet».¹⁷⁵

I denne delen skal jeg beskrive og forklare skoleskipet «Sørlandet» i driftsårene 1927-1939, hvordan skoleskipet var organisert, og hvilke tokt skoleskipet gjorde. Til slutt skal jeg gjøre en status på den norske skoleskipsflåten i disse årene.

Den primære hensikten med dette kapittelet er å finne ut om driften av «Sørlandet» var i tråd med de opprinnelige vedtektene fra 1918, og/eller om «Sørlandet» som skoleskip tilførte noe helt nytt i skoleskipsammenheng.

6.2 Engelsk drahjelp

Hva som skjedde videre i saken om et felles sentralorgan er uklart, men en god forhyringsordning var av stor betydning for skoleskipene.

Når «Sørlandet» skulle begynne å driftes, var det for Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution en spesiell forhyringsagent som skulle spille en avgjørende rolle for den videre rekrutteringen av skoleskipsguttene; forhyringsagent kaptein Marstrander.

Kaptein Marstrander hadde base i Newcastle og fungerte som Rederforbundets forhyringsagent. Guttene kunne med denne ordningen sendes til Newcastle hvor Marstrander skaffet dem videre hyre derfra.¹⁷⁶ Med den engelske regjeringens tillatelse kunne forhyringskontoret ta imot inntil tre skoleskipselever i uken.

Året 1927 da «Sørlandet» var ferdigbygd, kan vi gjennom en brevforbindelse mellom Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution og forhyringsagenten i Newcastle, se starten av dette samarbeidet. Marstrander foreslår i brevet at guttene fra «Sørlandet» sendes over fra Norge til Newcastle ved endt skoleskipskurs, og oppholder seg der fram til de får hyre. Bakgrunnen for dette forslaget er at det ifølge hans erfaringer ofte ikke var tid til å sende guttene helt fra Norge til England når et skip trengte mannskap.¹⁷⁷

¹⁷⁵ Tønnessen 1974: 141-144

¹⁷⁶ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 2 (utgående brev, ark nr. 375)

¹⁷⁷ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 6 (bokstav M i mappe)

Dette samarbeidet kan se ut som en direkte følge av det avisinnlegget som ble presentert tidligere i oppgaven der Mikkelsen oppfordrer til et større engasjement for de norske skoleskipsgutter i England slik at det er lettere for kapteiner å skaffe dem hyre når det er behov, og på denne måten får en raskere mulighet til å komme seg ut i arbeid etter skoleskipkurset.

Årsberetningen for 1930 for Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution kan fortelle at i dette året var det tatt ut 92 elever hvorav 85 av dem var matroselever og 7 av dem var kokkeelever. Flertallet av elevene kom fra Kristiansand, men det var også elever fra både Rogaland fylke, Aust-Agder og Telemark.¹⁷⁸ 60% av disse elevene ble sendt over til Newcastle og kaptein Marstrander for videre hyre.¹⁷⁹

I årene 1930/32 vekker det også bekymring for dette forhyrings samarbeidet. Skoleskipsstyret i Kristiansand uttrykker sin bekymring i et brev til Norges Rederforbund over at kaptein Marstrander ikke har fått fornyet sin lisens som forhyringsagent.¹⁸⁰

Dermed gikk også støtten fra Norges Rederforbund bort, til stor misnøye hos skoleinstitusjonen i Kristiansand.

Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution ønsket da å ansette Marstrander som sin egen superintendent i håp om å få ny lisens og fortsette samarbeidet som hadde eksistert i lang tid. Bekymringen er naturligvis forståelig da over halvparten av skoleguttene på «Sørlandet» ble sendt over til kaptein Marstrander ved endt kurs. Det var faktisk så alvorlig for at de så på det som umulig å skulle klare å drive skoleskipet uten denne forhyringsordningen med kaptein Marstrander.¹⁸¹

Foranledningen for oppsigelsen av denne lisensen kan ligge i det faktum at Rederforbundet i 1929 fikk nyss om at deres forhyringsagent kaptein Marstrander mulig hadde noen uærlige hensikter i sin rolle som forhyringsagent. Det finnes nemlig skoleskipsgutter som kunne berette at kaptein Marstrander tok betaling av dem for å gi dem hyre, noe som ikke var lov etter gjeldende regler og hans ansettelsesvilkår. Selv benektet han dette.¹⁸²

¹⁷⁸ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen)

¹⁷⁹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 2 (utgående brev, ark nr. 375)

¹⁸⁰ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 2 (utgående brev, ark nr. 375)

¹⁸¹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 3

¹⁸² SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 8, VII 1929 (bokstav N)

Uten å ha gjort noen videre undersøkelser rundt dette, eller om Marstrander fikk tilbake lisensen sin, så viser det uansett at gode forhyringsordninger var helt nødvendig, både for å sikre driften av skoleskipet, men også guttenes framtid. Uten en forhyringsordning, var utsiktene mye dårligere.

6.3 Fortsettelsesskole for vordende sjøfolk 1929

Etter ett par år i sjøen, ble «Sørlandet» godkjent som fortsettelsesskole for vordende sjøfolk og fikk derfor statlig og kommunale tilskudd tilsvarende kroner 200 per elev.¹⁸³

Fortsettelsesskolen var en skole som bygde på avsluttet folkeskole, og elevene kom gjerne direkte fra folkeskolen. Skolen om bord skulle være en kombinasjon av praktisk og teoretisk læring, hvor den praktiske delen bestod av en grunnleggende opplæring i sjømannskap, og gjennom den teoretiske delen fikk elevene undervisning i fag som norsk, samfunnsfag, helselære og enklere matte-regning. Særlig relevant var teorifagene for de elevene som kanskje ikke hadde passet helt inn eller ønsket den teoretiskpregede undervisning realskolen hadde gitt.¹⁸⁴

De første som utførte et forsøk på undervisning om bord på «Sørlandet» var lektor Tønnessen og medisiner Eyvind Evensen. All læring om bord var rettet mot det som var relevant for guttene videre i livet.

Et eksempel på hva den teoretiske undervisningen kunne innebære var å lære elevene å skrive gode hyresøknader. Og hvilken femtenåring trenger vel ikke noen gode råd når man skal skrive jobbsøknad. Hvis de skulle være så heldig å få positiv respons på en slik søknad, ja da måtte de også ha klart for seg hvordan man takker for en slik hyggelig beskjed. Medisineren stod for opplæring i det menneskelige legeme, helselære, førstehjelp, sårbehandling og brudd. Alt som var nyttig for en ung sjømann å kunne.¹⁸⁵

¹⁸³ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13 (ingen mappenavn, siste mappe i boksen)

¹⁸⁴ <https://www.fullriggeren.no/nyheter/fortsettelsesskole-for-vordende-sjofolk>

¹⁸⁵ <https://www.fullriggeren.no/nyheter/fortsettelsesskole-for-vordende-sjofolk>

6.4 Til inspirasjon for andre land og byer

I kapittel fire fikk vi innblikk i hvordan skoleskipsinstitusjonen i Kristiansand søkte inspirasjon til det nye skipet både i Norge, men også i utlandet. I 1929 har «Sørlandet» hatt to år i sjøen, og dette året snur dette bildet seg. For nå er det skoleskipet «Sørlandet» som vekker oppsikt og begeistring i både inn- og utland.

I 1929 ønsker den danske sjøfartsadministrasjon å låne opplysninger om de norske skoleskip, og da med særlig interesse for «Sørlandet». De ønsker skipets tegninger, alt fra kjølsvin til seil- og riggtegninger.

Og det var ikke bare i Danmark det var interesse for den hvite svanen fra Kristiansand. I Sverige hadde regjeringen bestemt seg for at nytt skoleskip skulle bygges; et fullrigget skoleskip med hjelpemotor. Her var det tenkt et skip på omtrent 900 brutto registertonn som kunne ta 120 elever maksimum. I likhet med «Sørlandet» skulle også dette være et skip kun med formål om utdanning, og skulle derfor ikke gå i fraktfart, og det var i denne anledning de søkte til Norge om hjelp til hvordan våre skoleskip var bygd. Også i Sverige var det spesielt interesse for «Sørlandet», da dette skipet hadde gjort enormt inntrykk.¹⁸⁶

6.5 Toktene 1927-1939

Skoleskipet «Sørlandet» hadde sitt jomfrutokt til Danmark i 1927. Samme året gjorde skipet også et tokt til London. De kommende årene gjorde skoleskipet flere tokt i både Skandinavia og det store utlandet med besøksplasser som Madeira og Kanariøyene i 1936 og Leith i 1937.

For de norske skoleskipene som på denne tiden ikke dro særlig langt på tokt, så ble det også en ekstra oppmerksomhet rundt disse store utenlandstoktene.¹⁸⁷

¹⁸⁶ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 8, VII 1929 (bokstav H)

¹⁸⁷ <https://www.fullriggeren.no/nyheter/disiplin-orden-sjomansskikk>

Første norske skoleskip over dammen - Chicago-toktet 1933

I 1933 hadde Norge fire skoleskip. «Sørlandet» var det nyeste. Det året ble det lagt et forslag på bordet av havnefogd Tønnessen, om å legge årets tokt til verdensutstillingen i Chicago. Ingen norske skoleskip hadde tidligere seilt over Atlanterhavet, og skoleskipet «Sørlandet» skulle i tillegg gjøre det uten motor. Skipet hadde kun en hjelpemotor om bord i en av livbåtene og et elektrisk lysanlegg. Det var sikkert den gang som i dag, mange som tenkte sitt om denne ideen, men toktet ble en realitet.¹⁸⁸

Engvig skriver at de overtagende skutene etter tre-skutene ble, ved siden av utdanningen, mer og mer preget av å vise fram det norske flagget og være en ambassadør for sjøfartsnasjonen Norge, og at hvite seil ble et mer og mer sjeldent syn. Han peker i den sammenhengen på «Sørlandet» sitt tokt til verdensutstillingen i Chicago i 1933 som starten på disse representasjonstoktene.

Christian Radich fulgte etter med sitt tokt til New York i 1939, mens Statsraad Lehmkühl på sin side først var over Atlanteren i 1952.¹⁸⁹

Skoleskipet «Sørlandet» ble med sitt tokt det første norske skoleskipet som seilte over Atlanteren. Skipet hadde ingen motor om bord, bortsett fra en liten hjelpemotor på en av redningsbåtene. Ellers var det bare de *hvite seil* å stole på.¹⁹⁰

Å vise det norske flagget i alle verdenshjørner er jo nettopp det som bygget Norge til en sjøfartsnasjon, og det må naturligvis ha vært en lokkende faktor ved et slikt tokt.

Magnus Andersen hadde vært med på å seile et vikingskip til Chicago i 1893, og med sin erfaring og bragd ble han forespurt av Tønnessen om å bli med på toktet til Chicago som en representant. Det ville skape blest i amerikanske aviser. Slik kunne man virkelig hevde det nasjonale og identifisere seg som skipsfartsnasjon.

¹⁸⁸ <https://www.fullriggeren.no/nyheter/vare-yngste-vikinger>

¹⁸⁹ Engvig 1981: 33-34

¹⁹⁰ Halvorsen 1987 *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*: 25-27

Det utelukker likevel ikke opplæringsaspektet eller gjør det mindre relevant, selv om fokuset også var en representasjon av flagget. For hva er vel en bedre måte å lære sjølivets kunst på enn et tokt over Atlanteren for bare seil. Et slikt tokt representerer et skoleskip som nådde helt nye høyder for hva som var mulig med de norske skoleskipene. Her kan man virkelig si at «Sørlandet» har oppfylt de ideene man hadde om en mest mulig realistisk tilnærming til sjølivet.¹⁹¹

En ukjent avsender av et brev til regjeringsministeren ved handelsministeren september 1932 skriver at et slikt tokt ikke bare var en måte å vise det norske flagget på amerikansk arena, men det kunne også sørge for at de mange utvandrede nordmenn ikke glemte deres hjemland. Det ville veie opp for eventuelle ekstra kostnader.¹⁹²

Toktet var estimert til å koste 50 000 kroner mer enn hva et årlig budsjett vanligvis var på.¹⁹³

6.6 Veldedigheten

Da skoleskipene kom til Norge stod veldedighetsformålet sterkest. Selv om skoleskipene raskt utviklet seg til å være en attraktiv skoleplass for alle typer ungdom, ble veldedighetstanken lenge i fokus utad, for å skaffe økonomiske midler skoleskipene trengte for å drive. Dette kan nok ha bidratt til at synet man hadde på skoleskipsgutter som hjelpetrenende gutter, hang *ved* lenger en realiteten faktisk var. At skoleskips-gutten nærmest ble et slags symbol på «han gutten som måtte sendes til sjøs, ellers ville det gå galt i livet»? For det ble nok ganske tidlig kjent innad i skoleskipsinstitusjonene at ikke alle sjøens gutter klarte dette livet like bra, og at det å sende en altfor svak eller psykisk belastet ungdom til sjøs, kunne virke mot sin hensikt. Denne tanken ble enda mer fremtredende i skoleskipssaken etter første verdenskrig, noe også statuttene i Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution viser.¹⁹⁴

¹⁹¹ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Magnus Andersens brever vedkommende Chicago-turen 1933.

¹⁹² SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Magnus Andersens brever vedkommende Chicago-turen 1933.

¹⁹³ Akselson 1933: 6

¹⁹⁴ Engvig 1981: 65-66

I gavebrevet fra Skjelbred står det at et kurs på «Sørlandet» kostet kroner 300 inkludert kost og opphold, og at det var mulig også for ubemidlede å søke om fri plass eller delvis fri plass.

I gjennomgåelsen av søknader til «Sørlandet», ser man likevel at i en rekke søknadsbrev søkes det om fri plass om bord. Særlig gjelder det der hvor gutten har mistet en eller begge foreldre. Dette kjenner vi allerede til gjennom søknadslistene fra det første skoleskipet «Christiania». Mange søknader om fri plass på «Sørlandet» ble også sendt fra ulike barnehjem og forsorgsforstandere.¹⁹⁵

Søknadene må i stor grad sees i tiden de ble skrevet i. Mellomkrigstiden med de harde trettiårene var ikke bare preget av en stor arbeidsløshet, men de var også preget av en ungdomsgenerasjon som ikke så noen framtidsutsikter i yrkesveien. Norge fikk en dobling i arbeidsløsheten og omtrent hver femte husholdning i Norge fikk fattighjelp i 1935.¹⁹⁶ Søknadsbunker til skoleskipet «Sørlandet» som var det mangedobbelte av hva skipet hadde kapasitet til å ta om bord, bekrefter bare dette enda sterkere.¹⁹⁷

Ut fra formålsparagrafen til Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution skulle det være mulighet for videre tokt som offiseraspiranter om bord på «Sørlandet», men skoleskipet forble en skole for førstereisgutter.

Likevel bedret mannskapssituasjonen seg til sjøs som følge av den planmessige skolegangen, og mangelen på offiserer forsvant også som følge av dette. Det ble nå vanligere for folk fra høyere samfunnslag å søke seg til skoleskipene.¹⁹⁸

¹⁹⁵ SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 7, bokstav A og F

¹⁹⁶ <https://www.norghistorie.no/forste-verdenskrig-og-mellomkrigstiden/1604-Krisetid.-De-harde-trettiara.html>

¹⁹⁷ <https://www.fullriggeren.no/nyheter/disiplin-orden-sjomansskikk>

¹⁹⁸ Engvig 1981: 75

6.7 De norske skoleskipene ved inngangen til andre verdenskrig

Skoleskipsflåten bestod av 4 skip ved inngangen til andre verdenskrig: Sørlandet, Statsraad Lehmkuhl, Christian Radich og Tordenskiold II. I 1937 var den oppe i 5 skip i en kortere periode.

«Statsraad Lehmkuhl» som ble satt i drift som skoleskip i 1923, ble det første skoleskipet i verden med dieselmotor, og ble naturlig nok også første skoleskip som tok om bord motorelever. «Christian Radich» som ble bygd så sent som i 1937, fulgte etter, og fra 1938 kunne også dette skipet ta om bord motorelever.¹⁹⁹

Den tremastede barken i Trondhjem Tordenskiold II, var i drift som skoleskip helt fram til 1939. Skoleskipet «Sørlandet» fortsatte sine tokt for bare seil, fram til andre verdenskrig.

Skoleskipene fikk har medfart under krigen, men med betydelig restaurering ble tre av dem satt i drift igjen. Tordenskiold II ble solgt etter krigen.

I 1939 er året da skipsreder Oluf Andreas T. Skjelbred døde, og man kan vel si at det kunne være vel og bra at han ikke ble vitne til den behandlingen hans vakre skoleskip ble utsatt for de kommende krigsårene.

Status i dag

Tre av våre skværriggere som kom til i løpet av undersøkelsesperioden seiler den dag i dag i beste velgående: «Sørlandet», «Christian Radich» og «Statsraad Lehmkuhl». Felles for dem alle er at de har hatt en lang og strabasiøs seilas, hvor det til tider har gått på stumpene løs, for å komme dit de er i dag; flytende kulturminner, til glede for mange i både opplæringssammenheng og opplevelsestokter.

Skoleskipene gjør en viktig jobb med å vise frem de stolte norske sjøfartstradisjonene og ikke minst kunnskapen.

¹⁹⁹ Engvig 1981: 76-77

Ved å formidle kunnskap og tradisjoner gjennom aktiv bruk og vedlikehold, mener jeg vi best kan sikre at den historiske verdien ikke går tapt. Som en del av bevaringen til blant annet skoleskipene, ble «Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter opprettet i 1990.

«Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter (BDF) er en stiftelse opprettet av Kristiansand kommune; Vest-Agder fylkeskommune og Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet.

Bredalsholmen ble i 1996 etablert som nasjonalt fartøyvernssenter for verneverdige fartøy bygget i stål. Ved senteret holdes levende flere gamle håndverksteknikker knyttet til stålskipsskipsbygging. Aktiv bruk av den gamle tørrdokka fra 1876 med tilstøtende verkstedbygninger, kaianlegg, kraner og andre tekniske innretninger, bidrar til vern av anlegget som teknisk og industrielt kulturminne. Stiftelsens formål:

- Å bevare tørrdokken med bygninger og tekniske innretninger som et teknisk industrielt kulturminne for ettertiden.
- Å drive anlegget som et veteranshipsverft som kan benyttes av veteranskip og bevaringsverdige fartøyer.
- Å være et senter for verfts- og skipsbyggingstradisjoner, gammelt håndverk og gjenstander som kan være av interesse i denne sammenheng».²⁰⁰

6.8 Konklusjon

Dette kapittelet beskriver skoleskipet «Sørlandet» sine første år i sjøen. Skipets jomfrutokt gikk til Danmark, og deretter fulgte mange utenlandstokt de kommende året. Høydepunktet var da «Sørlandet» som første norske skoleskip krysset Atlanterhavet. Et slikt tokt representerte ikke bare hva som var mulig for de norske skoleskipene, men det var også en god måte å vinne tilbake noe av den æren og stoltheten Norge hadde hatt i storhetstiden som sjøfartsnasjon.

En forhyringsavtale med et skandinavisk shipping-byrå, Marstrander med base i Newcastle, hadde en betydelig rolle for «Sørlandets» skoleskipsgutter og deres videre hyre etter endt kurs

²⁰⁰ <https://www.bredalsholmen.no/om-oss>

på «Sørlandet». Denne ordningen gjorde at over halvparten av guttene kunne sendes til Newcastle etter kurset, i påvente av et skip som trengte mannskap.

Skipsreder Skjelbred hadde i utarbeidelsen av formålsparagrafen et mål om at skoleskipet «Sørlandet» skulle tilby kurs for både førstereisgutter og offiseraspiranter, men i realiteten ble det en skole i førstereisutdanning.

Det opprinnelige veldedighetsaspektet ved de første skoleskipene, kan man også finne igjen i søknadslistene til «Sørlandet» ved at en stor del av søkerne søkte om en fri plass, enten fordi forelderen/foreldrene var fattige eller at guttene bodde på barnehjem. En skoleplass på skoleskipet kunne bli redningen.

Ved inngangen til andre verdenskrig bestod den norske skoleskipsflåten av 4 skip: Sørlandet, Statsraad Lehmkühl, Christian Radich og Tordenskiold II. Tordenskiold II var det eneste av skipene som ikke kom i drift igjen som skoleskip etter krigen.

KAPITTEL 7: KONKLUSJON

7.1 Innledning

Mange sjøfolk har hatt sitt første møte med sjømannslivet om bord på et skoleskip.

Et skoleskipskurs var et kjærkomment tilbud for unge gutter som ønsket å dra til sjøs. Noen søkte om plass basert på en eventyrlyst og et ønske om å oppleve noe annet enn det et liv i byen kunne tilby. Et stort antall søkte også om en fri plass om bord, i håp om at de skulle få oppleve en lysere side av livet enn det de hadde erfart til nå i livet. Felles var likevel at et skoleskipskurs var forankret i håpet om å få hyre om bord på et handelsskip. Et kurs på skoleskip økte sjansene for dette betraktelig.

I lys av skoleskipsbevegelsen i både Norge og utlandet, har jeg gjennom denne oppgaven forklart og beskrevet tilblivelsen av skoleskipet «Sørlandet» fra 1918-1927, i tillegg til de seilende årene 1927-1939. Jeg har vist hvordan «Sørlandet» var en del av noe langt større enn et prosjekt sentrert i Kristiansand. Skipet ble til over en periode på ni år, hvor skoleskipsinstitusjoner i både inn- og utland var til inspirasjon for hvilke valg som ble tatt når et nytt skoleskip skulle bygges og driftes. Jeg har pekt på hvilke erfaringer man tok med seg fra den tidlige skoleskipsbevegelsen, og også hva skoleskipet «Sørlandet» representerte som var helt nytt og unikt.

En oppsummering av oppgavens hovedfunn vil bli presentert i dette kapitlet, i tillegg til at oppgaven vil bli satt inn i en større kontekst.

7.2 De sentrale problemstillingene

Innledningsvis i denne studien ble hovedproblemstillingen formulert på følgende måte:

Jeg skal beskrive og forklare skoleskipet Sørlandet sin historie i perioden 1918-1939 – fra gavebrev og ide til realisering i 1927, og deretter som seilende skoleskip fram til 1939.

Denne hovedproblemstillingen ble presentert ved hjelp av tre underproblemstillinger.

Var det samsvar mellom skoleskipsbevegelsens ideer og Skjelbreds ideer?

Hvorfor ble det satset på en skipstype som allerede fra starten av var utdatert?

Ble skoleskipet «Sørlandet» realisert på ideene i gavebrevet fra 1918?

Sentrale funn

Bakgrunnen for behovet for skoleskipene ligger i den formidable veksten Norge opplevde i skipsfarten fra 1820-årene. En femti år lang vekstperiode resulterte i at Norge seilte opp til å bli verdens tredje største sjøfartsnasjon i løpet av 1870-årene, og behovet for opplæring av sjøfolk og rekruttering til handelsflåten økte betraktelig. Ut fra dette kom også behovet for egne skoleskip for førstereisgutter.

De første skoleskipsinstitusjoner finner vi i England helt tilbake til 1700-tallet, med etableringen av «The Marine Society» i 1786, et tilbud for fattige gutter og en anstaltordning for vanskelig håndterbare gutter. Formålet var utdanning av førstereisgutter. Til Norge nådde bevegelsen i 1881, og Norge fikk sin spede begynnelse med skoleskip ved anskaffelsen av skoleskipet «Christiania». Bergen fulgte etter med skoleskipet «Bjørgvin» i 1891, også dette var stasjonært. Også i Norge var veldedighetstanken ganske godt forankret hva skoleskipssaken angikk, men utviklingen i skipsfarten på slutten av 1800-tallet gjorde at skoleskipene så seg nødt til å legge opp til en mer realistisk opplæring i forhold til hva som faktisk ventet guttene når de

forhåpentligvis en dag skulle få hyre i handelsflåten. De stasjonære skoleskipene ble avløst av seilende skoleskip.

Et økende behov for sjøfolk i handelsflåten kombinert med store søkergrupper til skoleskipene og for få elevplasser, utviklet skoleskipene seg ganske raskt til å bli en utdanningsinstitusjon for alle typer ungdom, der det gjaldt å hevde sin plass.

Skoleskipssaken utviklet seg til å handle om langt mer enn å skaffe nyttig arbeid til gutter fra fattige og vanskelige kår. Likevel var det fortsatt mulig for ubemidlede å søke om elevplass på skoleskipene, og den som var heldig å få en plass på et skoleskip, følte i stor grad at framtiden var sikret.

I 1918 overrakte Skjelbred den store pengegaven til byggingen og etableringen av Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution. Gavebrevet inneholder en formålsparagraf hvor det fulgte med en rekke betingelser om hvordan skolen skulle organiseres gjennom Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution.

Etter mine tolkninger er formålsparagrafen langt på vei en direkte konsekvens av en økende bekymring for sjømannsstanden og utdannelsen av den i Norge. Skjelbred ønsker at det på «Sørlandet» skal være mulig med videre tokt for offiseraspiranter etter førstereiskurset. Han henvender seg i stor grad til søkere som allerede har en erfaring fra sjølivet fra sin barndom og ønsker å gi en fortrinnsrett til dem. Ved å satse på framtidige offiserer, ville man sannsynligvis øke standarden på sjømannsstanden, ved at flere gikk gradene oppover fordi det var i hovedsak de underordnede som var gjenstand for misnøye. Skoleskipskurset på «Sørlandet» ble likevel i realiteten en skole for førstereisutdanning. «Sørlandet» ble i 1929 godkjent som fortsettelsesskole for vordende sjøfolk, og fikk statlig støtte til å drive skolen om bord.

Skjelbreds hovedmål var likevel klart; det var å gi en utdanning til unge gutter som ønsket seg til sjøs.

«Sørlandet» ble bygget i stål, noe som også var i tråd med utviklingen i skoleskipsbevegelsen.

Skoleskipet «Sørlandet» representerte noe nytt og unikt. Som første norske skoleskip seilte hun over Atlanterhavet i 1933. Der kunne hun vise seg fram på verdensutstillingen i Chicago.

Uten motor, hadde skipet bare sine hvite seil å stole på. Og forbausende nok vil nok mange si, så

holdt dette i massevis. Gjennom et slikt tokt, fikk man vist fram både norsk skipsbygging, solid sjømannskap og Norge som sjøfartsnasjon fra sin beste side.

Skoleskipsflåten i Norge hadde i årene fram mot første verdenskrig gått fra å være stasjonære skoleskip bygd i tre, hvor formålet var å skaffe nyttig arbeid for vanskeligstilte gutter, til å bli en seilende skoleskipsflåte med planmessig skolegang om bord, hvor alle typer ungdommer som ønsket seg til sjøs kjempet om en plass.

Skoleskipene klarte å tilpasse seg tiden, og fungerte som fullverdige maritime opplæringsinstitusjoner som gav et solid grunnlag for et videre yrkesliv til sjøs.

Hele veien kan vi se en kontinuitet i arbeidet med hvordan sjømannsutdanningen skulle legges opp for å oppnå best mulige resultater, og hvordan skoleskipene i stor grad fulgte utviklingen i skipsfarten ellers. Til tross for en teknologisk utvikling fra seil til damp, var likevel fortsatt mange av den mening at et seilskip gav de beste forutsetninger for opplæring og det beste grunnlaget for et videre yrkesliv til sjøs, selv etter overgangen fra seil til damp.

Funnene viser at det var flere momenter og mange aktører som talte til skoleskipenes fordel, til tross for en skipsfartsutvikling som etter hvert førte til at seilskipenes dager var talte. Man valgte likevel å gi maritim utdanning om bord på et tradisjonelt rigget seilskip.

Det faktum at tre av skoleskipene som kom til i løpet av min undersøkelsesperiode, fortsatt seiler den dag i dag, bekrefter også at skoleskipene hadde en rettmessig plass i den norske sjømannsopplæringen.

Ettervirkningene av første verdenskrig i tillegg til dampskipene som tok mer og mer over, gjorde at mellomkrigstiden i stor grad var preget av en bekymring for den norske sjømannsstanden. Dampskipene fikk mye av skylda for en synkende moral hos sjøfolkene. Ut fra mine tolkninger av funnene, var det som nevnt mange fordeler med å bruke skoleskip i opplæringsammenheng. Om bord på «Sørlandet» fikk man innføring i både grunnleggende sjømannskap, svømmeundervisning, og i tillegg hadde man teoretiske fag som for eksempel helselære som var svært nyttig for unge gutter som skulle ut å se verden. Guttene lærte å skrive gode hyresøknader. All læring var rettet mot hva som var relevant for en ung sjømann å kunne.

I tillegg ville skoleskipskurset på «Sørlandet» forhåpentligvis styrke deres menneskelige karakter med en god porsjon dannelse og moral.

Skjelbred alene kunne bidra med kapitalen og de gode ideene for det framtidige skoleskipet, men skoleskipsinstitusjonen var også helt avhengig av et nasjonalt, men ikke minst et internasjonalt samarbeid for å kunne drifte skoleskipet «Sørlandet». I 1927 når «Sørlandet» skulle settes i drift, fikk skoleskipsinstitusjonen et direkte samarbeid med England. Med hjelp av en engelsk forhyringsagent fikk man anledning til å sende «Sørlandet» sine gutter over til Newcastle hvor de kunne oppholde seg i påvente av ledig hyre. Samarbeidet med denne forhyringsagenten spilte en særdeles betydningsfull rolle i arbeidet med å få guttene ut i trygt arbeid etter skoleskipskurset, og uten en forhyringsordning var det sårbart for skoleskipsinstitusjonen.

Selv om ikke alle skoleskipstoktene på «Sørlandet» var like store som Chicago-toktet, så var et skoleskipkurs både en sikrere måte å få videre hyre på, både fordi skoleskipsinstitusjonene hadde gode forhyringsordninger, men også fordi mange kapteiner i handelsflåten så på det som en ekstra bonus å ha om bord gutter som allerede hadde lært seg grunnleggende sjømannskap, så vel som ordenssans, disiplin og renslighet.

7.3 Oppgaven sett i en videre kontekst

Tematikken i denne masteroppgaven kan brukes i særlig to typer forskningsfelt.

Det første er knyttet opp mot praksisrettet undervisning i skolen. Mange elever har mer utbytte av en praktisk læringsform. Mine funn viser at kommende sjømenn hadde særdeles godt utbytte av en læringsform som var både realistisk i forhold til videre yrkesliv, men også at en kombinert teoretisk og praktisk undervisning i de rette elementene, gav guttene både god og rask læring. Enda den dag i dag brukes skoleskipene i opplæringsammenheng og videregående utdanning, og det gir en større tyngde til funnene i min studie.

Det andre feltet denne studien kan knyttes opp til, er hva som skjer med den praktiske kunnskapen til sjøfolk når maskiner og tekniske hjelpemidler i stor grad tar over yrkeshverdagen. Mine funn viser at ved en utdanning på seilskipene gikk man gradene oppover, og på den måten fikk en grunnleggende opplæring i sjømannskap før man gikk videre. Etter hvert som damp- og motorskipene tok over, gikk man mer eller mindre rett inn i ett spesialisert felt, som for eksempel maskinist, og på den måten hoppet man over helt elementært sjømannskap. Spørsmålene man kan stille seg i en slik forskningssammenheng er om sjøfolk bør ha en slik grunnleggende opplæring for å jobbe på sjøen, eller har det blitt slik at tekniske hjelpemidler er blitt vår største og eneste trygghet på sjøen.

LITTERATUR

Akselson, Aksel. *Våre yngste vikinger*. Oslo. 1933.

Bakka, Dag. *Hundre år for sikkerhet til sjøs: Sjøfartsdirektoratet 1903-2003*. Oslo: 2004.

Eikeland, Inge 2000. *Fra seil til damp. Sjømannssamfunnet i endring, Bergen 1875-1912*,

Hovedoppgave i historie. Universitetet i Bergen, Historisk institutt.

Engvig, Olaf Tormodsen 1981. *Skoleskipene*. Gyldendal.

Halvorsen, Helge Svein 1987. *Christianssands Sjømandsforening 125 år*. Trykt i offset Bjorvand &

Skarpodde A/S Kristiansand.

Halvorsen, Helge Svein 1987. *Fullriggeren Sørlandet – en skole under seil*. Utgitt av:

Stiftelsen Fullriggeren Sørlandet.

Johnsen, Berit Eide 2001. *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og*

motor, fra tre til jern og stål. 1875-1925. Høyskoleforlaget AS.

Johnsen, Berit Eide og Sætra, Gustav 2016. *Sørlandsk skipsfart 1600-1920*. Portal forlag.

Masdalen, Kjell-Olav 1991. *Agders historie 1920-1945*. Agder Historielag.

Slettan, Bjørn 1998. *Agders historie 1840-1920*. Agder Historielag.

Tønnessen, Joh. N. 1974. *Kristiansands historie 1914-45*. Kristiansand.

Tønnessen, Johan N. *NORSK Styrmandsforening i 50 år. 1910-1960*. Oslo 1960.

Vest-Agder Fylkesmuseum. *Sjøfartsbyen Kristiansand: Sjøfartsutstillingen ved Vest-Agder*

Fylkesmuseum. VÅR BARNDOMS HAVE. Årbok 2000.

KILDER

Gjennomgått arkivmateriale på Statsarkivet Kristiansand:

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 2 (utgående brev).

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 5, mappe I.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 6.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 7, V 1928.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 8, VII 1929, bokstav H.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 8, mappe: VIII 1930, bokstav G.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Norges Rederforbund, Skoleskipssaken 1919-1921.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Informasjon om andre skoleskipordninger 1919.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Bygging av Sørlandet 1925-1927.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Sentralorgan for landets skoleskip 1926-1927.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Spesifikasjoner.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 12, mappe: Magnus Andersens brever vedkommende Chicago-turen 1933.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 13, siste mappe i boksen. Ingen

mappenavn.

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 34, mappe: «Brev fra tidligere skoleskipsgutter til havnefogd Johs. Tønnesen, 5/12 1927 – 29/1 1937».

SAK, D/1273 Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution, boks 35 (Brun og rød skinnbok).

Nettbaserte kilder:

<https://www.fullriggeren.no/om-oss/historien>

<https://georgstage.dk/skibet/>

<https://georgstage.dk/historien/>

<https://www.radich.no/skuta/>

https://www.radich.no/wp-content/uploads/2015/03/H%C3%A5ndbok_Nettversjon_Small.pdf

<https://ntnu.tind.io/record/104134?ln=no#?c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-527%2C76%2C3206%2C1719>

<https://digitaltmuseum.no/021188578825/skoleskipet-statsraad-lehmkuhl>

<https://digitaltmuseum.org/021016897775/fyrmastade-barken-abraham-rydberg-abraham-rydberg-ar-ett-stalfartyg-som?aq=published:%222017-02-10+2017-02-11%22+owner:%22S-KA%22&i=12>

<https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=6264>

<https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408>

<https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408&daid=1832>

<https://www.kyst-norge.no/default-css.asp?k=2909&id=13787&aid=6408&daid=1834>

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319650/>

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/314300>

<https://vestfoldmuseene.no/utforsk/sjomannsutdanningen/>

<https://www.norghistorie.no/bygging-av-stat-og-nasjon/1403-byvekst-og-bygdemiljo.html>

<https://www.norghistorie.no/forste-verdenskrig-og-mellomkrigstiden/1604-Krisetid.-De-harde-trettiara.html>

<https://kristiansand-orlogsforening.no/wp-content/uploads/2020/02/MMF-Presentasjoner-P.-Høivolds-Mek.-verksted.-Kristiansand.pdf>

<https://digitaltmuseum.no/011044249475/d-s-constitutionen-litografi/media?slide=0>

https://lokalhistoriewiki.no/wiki/DS_%C2%ABConstitutionen%C2%BB

<https://www.nb.no/items/710a5d58c4951f17d3d8d913e4c6c27e?page=5&searchText=skaf%20skoleskibsguttene%20hyre> Avisartikkel s. 7 «Skaf skoleskibsguttene hyre».

<https://tidsskriftet.no/2007/12/medisinsk-historie/helse-til-sjos-og-i-fremmed-havn>