

# Fra seil til damp.



## Sjømannssamfunnet i endring, Bergen 1875-1912.

Inge Eikeland  
Hovedoppgave i historie

Universitetet i Bergen, Historisk institutt  
Våren 2000



# I. Innledning.

Sjøfolkene utgjorde lenge en av de aller største yrkesgruppene i Norge. På slutten av 1800-tallet sysselsatte skipsfarten nesten 60.000 mann.<sup>[1]</sup> Likevel er det påfallende hvor lite som egentlig er skrevet om denne viktige yrkesgruppen. Arbeiderne og arbeiderklassen har fått en tilsvarende dominerende plass i norsk historieskrivning. På mange måter var det likheter mellom sjømennene og industriarbeiderne. Det er sannsynlig at de ble rekruttert fra omtrent den samme del av befolkningen og at de ofte bodde i egne områder av byene. Edvard Bull som har skrevet om norsk arbeiderklasse har en definisjon av arbeiderklassen som gjør at også sjøfolkene burde regnes som del av denne.<sup>[2]</sup> Han utelukker fiskere og håndverkere fra arbeiderklassen, men sjøfolk er ikke nevnt som unntak. De burde derfor i større grad vært med i historikernes behandling av arbeiderklassen.

En ting som vanskeliggjør en undersøkelse av sjøfolk er at de utgjorde en så sammensatt gruppe. Gruppen rommet alt fra den unge, uerfarne førstereisgutt til den godt voksne, erfarne og velstående skipsføreren. Det er også vanskelig å skille sjøfolkene fra andre grupper i byen. Sjøfolk var ofte kun aktive i en kort periode og gikk senere inn i andre yrker. En del av yrkene til sjøs kunne man også bedrive i land. Særlig skipstømmermennene er eksempler på dette. Mange av disse arbeidet ved skipsverftene, men de kunne kombinere arbeidet i land med en karriere til sjøs. Det er derfor vanskelig å vite hvilke kriterier man skal sette når man skal finne sjøfolkene i kildene.<sup>[3]</sup> Hans-Jakob Ågotnes skriver i sin doktorgradsavhandling om tømmermenn og snekkere i Bergen: "Ei kvantitativ tilnærming til disse gruppene er ei farefylt oppgave. [...] "Sjøfolk" og "arbeidsmenn" blir på denne måten flytande grupper som det er umogeleg å avgrensa talmessig".<sup>[4]</sup> Det er dette "umogelege" jeg vil forsøke å gjøre her.

## Problemstilling.

Utover på 1800-tallet tok dampskip mer og mer over for seilskip. Dette gjorde at man fikk flere og mer spesialiserte yrkesgrupper om bord i skipene. En ny type sjømann så dagens lys;

maskinister, fyrbøtere og smørere. Mens man hadde rundt 14 forskjellige stillinger ombord på seilskip fikk man hele 25 ombord på dampskip.<sup>[5]</sup> Moderniseringen av skipsfarten gjorde at de formelle kravene til sjøfolkene ble høyere. Man fikk et bedre utbygd skoletilbud for sjømenn og de første sjømannsorganisasjonene vokste frem. Tema for min oppgave er om sjømannsstanden endret seg som følge av at skipsfarten ble modernisert. Min hypotese er at økte krav om utdanning og yrkespraksis gjorde at flere sjøfolk ble rekruttert i Bergen, eller i de bynære områdene. Dette fordi det var her man hadde størst sjanse til å skaffe seg utdanning og praksis. I tillegg tenker jeg meg at de nye gruppene av sjømenn som oppstod ikke hadde samme maritime tradisjoner som andre sjøfolk. Dette ville i så fall gi seg utslag i en lavere rekruttering fra sjømannsstanden. Med dampskipenes regelmessighet burde det også være enklere å kombinere sjømannsyrket med familieliv enn det hadde vært tidligere. Dersom dette stemmer burde flere sjøfolk være gift i 1912 enn i 1875. Med økt spesialisering og utdanning ble sjøfolkenes identitet mer og mer knyttet til sin egen sjømannsgruppe. Dette gav seg blant annet uttrykk i fremveksten av de ulike sjømannsorganisasjonene. Kan man si at profesjonaliseringen førte til at sjømennene ble en mer differensiert gruppe enn de hadde vært tidligere?

For å undersøke dette har jeg valgt å analysere og beskrive en relativt stor gruppe sjømenn. I utgangspunktet skulle dette være alle sjømenn som var aktive i Bergen på et visst tidspunkt. Dette er sannsynligvis ikke tilfellet, da det nok er en del sjømenn som mangler i kildene og også en del som er kommet med som ikke egentlig var sjømenn. For å finne ut om sjømannsstanden endret seg tar jeg utgangspunkt i enkelte sentrale faktorer som kan være med å gi et bilde av hvem de var. Slike faktorer er for eksempel: fødested, alder, sosial bakgrunn, vigselalder og familiestørrelse.

Jeg har valgt å konsentrere meg om perioden fra 1875 til 1912 fordi det er i denne perioden dampskipene overtar for seilskipene. I 1875 bestod Bergens handelsflåte av 273 seilskip og 62 dampskip. I 1912 hadde seilskip og dampskip skiftet plass og de tilsvarende tallene var 75 mot 354.<sup>[6]</sup> Flesteparten av sjømennene i 1875 tjenestegjorde derfor på seilskip, mens majoriteten av sjøfolk i 1912 arbeidet på dampskip. At akkurat årene 1875 og 1912 er valgt er også kildemessig begrunnet. Både i 1875 og 1912 ble det avholdt folketellinger i Bergen. Folketellingen 1875 var den

første folketellingen som også skulle ha med de som ikke var tilstede på tellingstidspunktet.[\[7\]](#) Dette gjaldt særlig sjømenn. Det ble samtidig også avholdt en egen skipsfartstelling. 1912 folketellingen er den siste folketellingen som er åpen for fri bruk. Det er også den nyeste folketellingen som er dataregistrert. Begge folketellingene er dataregistrert ved Statsarkivet i Bergen.

Bergen er i perioden jeg har valgt en by i vekst, både når det gjelder innbyggertall og utbredelse. Dette skaper litt problemer når man skal analysere en befolkningsgruppe i Bergen. Formelt ble Bergens landsokn innlemmet i Bergen først i 1877. Landsoknene omfattet blant annet Kalfaret, Nygård, Møhlenpris, Lungegården og Sandviken. I 1915 ble nabokommunen Årstad innlemmet i Bergen. I databasene er disse endringene i ulik grad tatt hensyn til. Landsoknene er tatt med i 1875 folketellingen for Bergen, selv om de formelt ikke hørte til der. I databasene over vigde, døde og fødte i Bergen fra 1668 og frem til 1911 er Årstad med, men Årstad er ikke med i folketellingen 1912. Jeg har i mine analyser valgt å bruke databasene slik som de er. Da antallet sjømenn i mitt utvalg er relativt stort skulle ikke dette påvirke analysene i særlig grad.

## Kilder og metode.

Det er flere kilder som er av interesse når man skal undersøke sjøfolks sosiale- og geografiske bakgrunn og familieforhold i Bergen omkring århundreskiftet. De kanskje viktigste kildene er de nevnte folketellingene. Det er da også folketellingene 1875 og 1912 jeg har satt som ytterpunkter for min undersøkelse.

Folketellingen 1875 ble avholdt ved årsskiftet 1875/76. Tellingen gir opplysninger om navn, alder, fødested, bosted, yrke, stilling og hvem folk bodde sammen med på tellingstidspunktet. På denne måten er det mulig å finne ut hvem sjøfolkene var, om de var gift og i så tilfelle hvor stor familie de hadde, samt hvor de kom i fra. Universitetet i Bergen har i samarbeid med Statsarkivet i Bergen dataregistrert folketellingen 1875 for Bergen. Folketallet i Bergen var da 39.271.[\[8\]](#) Jeg har laget kode for de forskjellige sjømannsstillingene, for eksempel "SKI" for skipper og kaptein, "STY" for styrmann osv. På denne måten har jeg kommet frem til 1701 personer med sjømannstitler for folketellingen 1875.

På grunn av dårlige erfaringer fra tidligere folketellinger, var det bestemt at man i 1875 også skulle telle personer som ikke var tilstede på tellingstidspunktet. De personene som tidligere ikke hadde blitt fanget opp av folketellingene var særlig sjøfolk i utenriksfart, det ble derfor samtidig også avholdt en egen skipsfartstelling. Denne tellingen skulle omfatte alle personer som befant seg på norske skip på det aktuelle tidspunkt. På landsbasis gir tellingen opplysninger om ca. 15.000 personer på 1300 skip i utenriksfart.[\[9\]](#) Jeg har registrert skipsfartstellingen for de skipene som var i fra Bergen. Databasen omfatter 103 skip og gir opplysninger om 1352 personer. 1338 av disse var sjøfolk og 998 var sjøfolk bosatt i Bergen.

I skipslistene er det navn på skipene, skipstype, tonnasje, hvor skipene befant seg og hvor de skulle, samt opplysninger om mannskapet. Det er opplysningene om sjøfolkene med bostedsadresse Bergen jeg er interessert i, og som jeg vil benytte i min analyse. Listene gir opplysninger om mannskapets stilling ombord, deres alder, fødested, bosted og sivilstand. Problemet med tellingen er at den er gjort midtvinters og på landsbasis lå da 42% av tonnassen og 49% av skipene i vinteropplag.[\[10\]](#) Dette var ikke tilfelle for Bergens del. Lauritz Pettersen skriver at: "Listene omfatter bl.a. 51 av byens 62 fullriggere og barker, samtlige brigger -7 stk. og 24 av 25 skonnerbrigger. [...] Det første vi kan fastslå er at bergensskutene i liten grad lå i vinteropplag, slik det fortsatt var tilfelle på Øst- og Sørlandet." [\[11\]](#)

Det bør i teorien være stor overlapp mellom den vanlige tellingen og skipsfartstelling, da man i fastlandslistene også skulle føre opp dem som ikke var tilstede. Det er likevel påpekt at folketellingen 1875 ikke er helt pålitelig, blant annet på grunn av tellingstidspunktet, nyttårsaften.[\[12\]](#) For eksempel er enkelte innflyttere til Bergen som var på besøk hos familien på fødestedet for å feire jul og nyttår ikke registrert her i byen. I de lokale listene er de oppført med bosted Bergen. Derfor er nok en del av sjøfolkene heller ikke oppført i listene for Bergen. Sannsynligvis gjelder dette først og fremst sjøfolk uten familie i byen.

De samme opplysningene som er registrert i 1875 folketellingen er med i den *kommunale* folketellingen som ble avholdt 1. februar 1912. I tillegg til de vanlige opplysningene har den en rubrikk for bosted 1910, noe som gir gode opplysninger om eventuelt innflytting. Dette var den første kommunale folketellingen i Bergen og skulle være med å danne grunnlaget for opprettelsen av Bergen kommunale folkeregister. Folketellingen omfattet også midlertidig

fraværende personer, og sjøfolk er nevnt spesielt: ”Som midlertidig fraværende regnes ogsaa sjøfolk [...]”.[13] Folketellingen er ikke tidligere blitt brukt for å kartlegge sjøfolks familieforhold og sosiale eller geografiske bakgrunn. Atle Thowsen som skrev bind fire av *Bergen og sjøfarten* kunne ikke benytte seg av denne fordi: ”Det har vært vurdert som altfor arbeidskrevende å foreta en bearbeidelse av 1912-materialet i sammenheng med skrivingen av foreliggende verk.”[14] Nå er 1912 folketellingen dataregistrert og dette har gjort det mulig å bruke den til å undersøke sjøfolks sosiale og geografiske bakgrunn. Folketellingen 1912 inneholder opplysninger om 77.705 personer. Jeg har bearbeidet databasen på samme måte som 1875 folketellingen og funnet frem til 3549 personer med sjømannstitler.

Folketellingene gir svært mange gode opplysninger om sjøfolk, men de har heller begrensete opplysninger om sjøfolkens yrkesbakgrunn. Ofte er sjøfolkene bare oppgitt å være ”søfarende”, ”reiser til sjøs” eller ”sjømann”. For å få nøyaktige opplysninger om stilling og status må man benytte rulle materialet som innrulleringssjefen samlet inn.

Arkivet etter innrulleringssjefen (fra 1911; mønstringssjefen,) inneholder de mest omfattende og nøyaktige opplysningene om sjømenn i utenriksfart. Her er det særlig rulle materialet som er av stor betydning for meg. Rullene var i utgangspunktet ment for rent militære formål. De var ment å gi kongen en mulighet til å vite hvor hans sjømilitære styrker var i tilfelle det brøt ut krig. Utover 1800-tallet fikk mønstringsvesenet mer og mer sivile funksjoner. Det sikret blant annet sjøfolkene rett betaling og stilling ombord, fordi de kunne bevise hvor lang fartstid de hadde.

Rulle materialet gir oss svært verdifull og nøyaktig informasjon om hvilke skip sjøfolkene reiste med, hvilken stilling de mønstret på i, hvor lenge de var ute per reise, hvor de kom ifra, hvor lenge de arbeidet som aktive sjøfolk og mye mer. Dette er en kilde som foreløpig er lite brukt av historikere på grunn av sitt enorme omfang. Atle Thowsen brukte ikke dette materialet da han skrev bind 4 av *Bergen og Sjøfarten*: ”En viktig kilde (for å kartlegge rekruttering til bergensskipene, red.) kunne ha vært innrulleringsvesenets oppgaver. Dette materialet er imidlertid ikke bearbeidet og er så stort at det på det nåværende stadium ikke lar seg utnytte.”[15] Dette materialet er nå litt enklere tilgjengelig siden Statsarkivet i Bergen har laget dataregister til sjømannsrullene for Bergen for perioden 1869-1948. Dette registeret inneholder imidlertid kun navn og patentnummer og er av den grunn ikke mulig å bruke direkte for å lage statistikker eller liknende. Jeg har brukt rulle materialet til å gjøre mikroanalyser av enkelte sjøfolk, samt enkelte delundersøkelser.

Det er to hovedserier av ruller for min periode: Hovedruller og annotasjonsruller. I sjøfartsannotasjonsrullene ble det oppført de sjøfolkene i utenriksfarten som enten var under den militære utskrivningsalderen eller ikke hadde oppnådd grad som ”halvbefarne”. [16] Et eksempel på hvilke opplysninger som finnes i annotasjonsrullene kan være det som står om sjømannen Vilhelm Torinius Martin Svendsen. I rullen står det blant annet at han ble konfirmert i Johanneskirken i 1889 og fikk utstedt patent 23.04 1895 som var gyldig til 01.01 1897. [17]

Sjøfartshovedrullene var kretsvis ruller for sjømenn i utenriksfart som hadde oppnådd graden halvbefarne. Fra 1883 ble disse rullene delt i to serier, A-serien for matroser, B-serien for maskinister og fyrbøtere. [18] Også i disse rullene er det opplysninger om Vilhelm Torinius Martin Svendsen. Han ble født 17.01 1875 i Bergen og bodde i rode 24 hus nummer 25. Foreldrene hans var Vilhelm Svendsen og Margrethe Olsdtr. Vilhelm Torinius mønstret på skipet ”Julie” i Grimstad 31. juli 1896, 26. mars 1897 mønstret han av i Buenos Aires og døde der 16. Sept 1897. [19]

Det er ikke bare folketellingene og rulle materialet som gir opplysninger om sjømennenes opphav og familie, også kirkebøkene er her til stor nytte. Det var sannsynligvis en stor grad av selvrekruttering til sjømannsyirket, men var det også slik at barn av underordnete sjømenn også ble underordnete, mens offisersbarna som regel ble offiserer? Giftet barn fra sjømannsfamilier seg med andre sjømannsbarn? Var i tilfelle denne eventuelle selvrekrutteringen den samme for de ”nye” profesjonene ombord. Maskinister, smørere og fyrbøtere hadde som kjent ikke samme tradisjoner å slekte på. Dette er spørsmål som kirkebøkene kan gi oss svar på.

Allerede tidlig på 1600-tallet begynte enkelte prester i Danmark-Norge å føre navnelister over fødte, vigde og begravde. [20] Dette var forløperen til kirkebøkene slik de er i dag. Kirkebøkene gir svært nøyaktige personopplysninger, både om de personene innførselene omhandler og om deres foreldre.

For Bergen er det laget dataregister for alle kirkebøkene frem til 1911. Dataregisteret over døpte i Bergen mellom 1816-1911 viser for eksempel at sjømannen som var nevnt ovenfor, Wilhelm Torenus Martin, ble født 17. jan. 1875, foreldrene hans var Bødkersvend Wilhelm August Svendsen og Margrethe Olsdatter Jelde. Familien bodde da i hus nummer 45 i rode 2, på Nordnes. Selv om far til Wilhelm ikke var sjømann bodde familien i et maritimt miljø



på Nordnes, der mange av naboene var sjøfolk. Han har nok derfor ikke vært fremmed for sjømannsyirket.

Også Sjømannsmisjonen, som ble stiftet i Bergen 31. august 1864, førte kirkebøker. Her er det mulig å finne igjen sjøfolk som enten døde mens de var på seiling, eller som hoppet av og bosatte seg i utlandet. Mange nordmenn som flyttet til utlandet fortsatte å holde kontakten med sjømannskirkene, både ved å døpe sin barn der og delta ved de ordinære gudstjenestene, på den måten er det mulig å finne dem igjen her. Også her finnes det opplysninger om den tidligere nevnte Wilhelm Torenius Svendsen. I kirkeboken for sjømannspresten i Buenos Aires står han innført som Ugift sjømann Vilhelm Svendsen, født 1875 i Bergen, død 15. september 1897 av tæring.[\[21\]](#)

En mulig feilkilde når en skal plukke ut sjømenn fra kildene er som nevnt ovenfor at noen stillingsbenevnelse kan brukes både til sjøs og på land. Eksempler på dette er: ”Skipstømmermann”, ”Fyrbøter”, ”Maskinist”. I behandlingen av disse har jeg luket ut de tilfellene der det var klart at personene arbeidet i land. For eksempel ved at det stod: ”Fyrbøter i Gasverket” eller ”Tømmermann hos Dække”. Likevel må man nok ta høyde for at en del av dem som jeg har regnet som sjømenn i realiteten ikke var det. Jeg har også tatt bort de personene som arbeidet om bord i slepebåter og fiskebåter.

Det kan også ha vært forskjeller mellom stillingsbetegnelser som jeg ikke har vært klar over og som dermed feilaktig har kommet i samme gruppe. Eksempler på dette kan være dem jeg har kalt skipsførere. Dette var ikke nødvendigvis en enhetlig gruppe. I følge loven var det tillatt for hvem som helst å føre dampfartøy av 25 tonn bruttodrektighet eller mindre.[\[22\]](#) Det er derfor mulig at sjøfolk kan ha kalt seg skipsførere, eller ”dampbåtfører” uten at de var skipsførere i egentlig forstand og at de dermed heller ikke hadde så høy status og utdanning som vanlige skipsførere.

Jeg har i min undersøkelse valgt å konsentrere meg om de sjømennene som var aktive på tellingstidspunktet. Sjøfolk som var oppgitt som forhenværende, pensjonister eller sinnssyke har jeg derfor luket bort. I tillegg har jeg fjernet alle sjøfolk som var over 60 år, da men må kunne anta at de fleste av disse ikke lengre var aktive. Det mest ekstreme tilfellet her var Nils Korneliussen som i 1912 var oppgitt å være ”Jekteskipper” i en alder av hele 93 år! [\[23\]](#) I tillegg til at man kalte seg sjømann etter at man hadde slutte å være aktiv, kan også folketellingenes opplysninger om alder være feil. Enten ved at det er feil i selve originaltellingen, eller at det er gjort feil under dataregistreringen. I 1912 er for eksempel Nils Kalhovde registrert. Han hadde da i en alder av 13 år allerede rukket å bli styrmann. Ved nærmere undersøkelser viste dette seg å være en feil i dataregisteret og at hans egentlige alder var 23 år. Liknende feil finnes også i originalmaterialet. Ingolf Oden Hagen er i 1875 oppgitt å være 11 år og jungmann. Samme mann er i sjømannsrullene oppgitt å være født i 1859, altså var han omkring 17 år ved årsskiftet 1875/76. Dersom man skulle rette opp alle slike feil, måtte man i prinsippet dobbeltsjekke alle opplysninger. Slike feil må man kunne anta vil slå begge veier og de vil derfor ikke i særlig grad påvirke en statistisk analyse. Jeg har derfor valgt å bruke kildenes opplysninger slik som de står, bortsett fra åpenbare feil som jeg har luket bort.

I tillegg til makroanalysene av sjømannsstanden som kan påvise eventuelle endringer i sammensetningen av denne har jeg benyttet meg av mikroanalyser for å unngå at folk blir anonyme og forsvinner i statistikkene. Ved å følge navngitte personer blir fremstillingen mer personlig og levende.

## Tidligere forskning.

Som sagt innledningsvis er det skrevet lite om sjømenn og deres familier i byen. Svært få har undersøkt sjøfolks familieliv og deres sosiale og geografiske bakgrunn. Mye av forklaringen på dette ligger nok i at man har konsentrert seg om det man har sett på som det mest spennende og spesielle for sjømennene, nemlig livet om bord. I tillegg har man vært opptatt av de økonomiske forholdene omkring skipsfarten.

Når man skal skrive om norsk sjøfart er det ett bokverk som peker seg klart ut, klassikeren *Den norske sjøfarts Historie* (DnSH) med redaktør Jacob S. Worm-Müller. Dette er et to (egentlig seks) binds verk på nærmere 3000 (store) sider, som kom ut i perioden 1923-1951. Verket er svært omfattende, noe som dessverre gjør det litt vanskelig å få oversikten. Det er heller ikke gode opplysninger om norske sjøfolks sosiale forhold i dette verket, selv om det i bind II, 3. del: *Fra klipperen til motorskipet*, skrevet av Johan Nicolay Tønnessen og Nils A. Ytreberg er et kapittel som omhandler mannskapet. Dette kapittelet er først og fremst viet forholdene ombord i skipene. Det er dessverre lite å finne om sjøfolkenes familieliv eller sosiale og geografiske bakgrunn her.

Et mer moderne verk er to-bindsverket *Norsk sjøfart*, som kom ut i 1989. Problemet med dette lettleste og tiltalende verket er at det ikke finnes fotnoter med henvisninger til kilder og litteratur. Dette gjør selvsagt bokverket mindre anvendelig for historikere og studenter. Heller ikke her er det tilfredsstillende opplysninger om sjømannsfamiliene og rekruttering til sjømannsyrket.

Hvor er det da mulig å finne opplysninger om sjøfolkene og deres familier? Helge W. Nordvik gir i sin artikkel "Norwegian Maritime Historical Research during the past twenty Years: A Critical Survey"[\[24\]](#) en grundig gjennomgang og vurdering av det som er skrevet om norsk skipsfart de siste 20 årene. I hans gjennomgang er det enkelte titler som dreier seg om sjøfolks sosiale historie, men disse omhandler kun sjøfolks lønninger og arbeidsmarked. Det sosiale aspektet ved sjøfolks lange fravær fra familien, eller en gjennomgang av hvem sjøfolkene egentlig var og hvor de kom i fra er det ingenting om.

William Hubbard peker på samme tendensen når det gjelder internasjonal forskning på dette feltet: "Out of 2.556 titles listed in a newly published comprehensive bibliography of British and Irish university theses on maritime history, only 15 deal specifically with maritime labour and merchant seafarers, only one on the family life of seamen."[\[25\]](#) Denne ene avhandlingen som Hubbard viser til er Valerie C. Burtons undersøkelse av sjømannsstanden i Southampton mellom 1871 og 1921.[\[26\]](#) Burton bruker blant annet materiale fra folketellinger og viser at sjøfolk kun var sjøfolk i en periode av livet og at de var en del av arbeiderklassen mer enn en egen klasse for seg.[\[27\]](#) Hun har også undersøkt sjømennenes familiesituasjon på samme grunnlag. Dette er den undersøkelsen av sjømenn som likner mest på den jeg har gjort her, både når det gjelder periode og metode.

En annen som har jobbet med noen av de samme problemstillingene er Hildur Aase som har undersøkt levekårene til sjømannsfamilier i Haugesund i mellomkrigstiden. Også Aase har benyttet folketellinger og kirkebøker, for å kartlegge sosial og geografisk rekruttering, men hun i tillegg har brukt informanter. Disse er med å gi fremstillingen troverdighet og liv. Aase har blant annet vist at sjømenn giftet seg tidligere enn resten av befolkningen, et resultat som stemmer dårlig med den vanlige oppfatningen om at sjøfolk var unge og ugifte.

Lewis R. Fischer, Helge W. Nordvik og Harald Hamre har også arbeidet med rekruttering til sjømannsyrket.[\[28\]](#) De har benyttet sjøfartstillingen 1875 og særlig har sett på alderssammensetning og geografisk rekruttering til flåten i Haugesund, Stavanger og Arendal. Deres undersøkelser viser blant annet at den lokale rekrutteringen til skipsfarten var høy og at sjøfolk i utenriksfarten stort sett var unge og ugifte.

For Bergens vedkommende finnes det et meget omfattende, velskrevet og veldokumentert bokverk: *Bergen og sjøfarten*. Verket er i fire bind og dekker perioden fra Olav Kyrres tid og frem til 1939. Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum har samarbeidet om å gi ut bøkene. Første bind kom ut allerede i 1959 og tok for seg perioden frem til 1814. På begynnelsen av 80-tallet kom de tre neste bindene ut. Også min periode er godt dekket og selv om det er de næringsøkonomiske forhold som står i fokus, gir bokverket også mange gode opplysninger om sjøfolks sosiale forhold. Atle Thowsen gir en grundig, strukturert og spennende beskrivelse av sjøfolks sosiale bakgrunn i Bergen i fjerde og siste bind av *Bergen og sjøfarten*, kapittel II: "Byen, skipet og sjømannen - sjømennenes lønns-, leve- og arbeidsvilkår i 1914". Dette er en av de få undersøkelsene som er gjort for å kartlegge sjøfolks hverdag i Norge på denne tiden. Under skrivingen av boken har ikke Atle Thowsen hatt muligheten til å benytte seg av den kommunale folketellingen som ble avholdt i februar 1912.[\[29\]](#) Denne er nå dataregistrert og er dermed gjort tilgjengelig for forskere. Denne vil jeg benytte for å supplere bildet Thowsen gir av sjømannstanden.

Ovenfor har jeg vist at det er skrevet mye om skipsfarten i Norge. Det meste av dette tar for seg næringsøkonomiske forhold og de sosiale forhold om bord på skipene. Jeg har ikke gått inn på en vurdering av disse enkeltbøkene, men har konsentrert meg om det som er skrevet om sjømannsfamilienes sosiale forhold. Det er likevel mulig å konstatere at det ikke er gjort mye forskning på dette området. Det er foretatt enkelte analyser av 1875 sjøfartstillingen, men disse har kun sett på sammensetningen av sjøfolk *om bord* i skipene, ingen har sett på sammensetningen av sjøfolk *i byen* i alle fall ikke i Norge.

Før jeg ser på sammensetningen av den bergenske sjømannsstanden vil jeg gi en kort oversikt over utviklingen for bergensk sjøfart og om sjømannsliv generelt.

---

[\[1\]](#) Nedrebø 1990, p. 12. Tallet ligger en del over de offisielle tallene. Nedrebø har i sine beregninger regnet med sjømenn i utlandet, rømte og deserterte sjømenn og andre sjømenn som ikke var registrert i folketellingene. NOS oppgir 44.691 sjøfolk i 1875, 41.510 i 1900 og 39.343 i 1910.

[\[2\]](#) "Arbeiderklassen består av de mennesker i et kapitalistisk samfunn som ikke eier produksjonsmidler, som selger

sin arbeidskraft og som er utbyttet. Utbyttningen består i at arbeiderne daglig produserer varer som er mer verd enn den arbeidslønna de får utbetalt." Bull 1948, p. 10f.

[3] Mer om kildeproblem nedenfor.

[4] Ågotnes 1997, p. 26.

[5] Fischer/Nordvik 1988, p. 114.

[6] Pettersen 1981, p. 314f.

[7] N. Bull: "Oplysninger angaaende Fremgangsmaaden ved de i Norge i Aarene 1769-1876 afholdte 9 almindelige Folketællinger" i NOS. C.No.1, 1882.

[8] SAB: Folketellingen 1875 for Bergen.

[9] Hamre 1989, p. 11.

[10] Torstveit 1986, p. 139.

[11] Pettersen 1981, p. 90.

[12] Statsarkivar Yngve Nedrebø, muntlig.

[13] SAB: Bergens kommunale folkeregister: "Folketælling i Bergen den 1ste februar 1912".

[14] Thowsen 1983, p. 60.

[15] Thowsen 1983, p. 81.

[16] En halvbefaren matros måtte ha minst 12 måneder i utenriksfart etter fylte 15 år.

[17] SAB: Innrulleringssjefen i Bergen: Sjøfarts-annotasjonsrulle for Bergen krets, 1864-1882 (Nr. 3471-4610), f. 825b.

[18] Nedrebø 1990, p. 14.

[19] SAB: Innrulleringssjefen i Bergen Sjøfartshovedrulle, 1895-1900 (Nr. 7211-8168), f. 120b.

[20] Kiil 1969, p. 38.

[21] Kirkebok for sjømannspresten i Buenos Aires, nr. 1, 1888-1898, f. 67.b.

[22] Lov om adgang til at føre fartøi og blive styrmand samt om navigationseksamen m.v., 7. april 1906, §2.

[23] SAB: Folketellingen 1912 for Bergen.

[24] I Sjøfartshistorisk årbok 1992.

[25] Hubbard 1998, p. 1.

[26] Burton 1988.

[27] Burton 1988, p. 199f.

[28] Fischer/Nordvik 1987b og Hamre 1989.

[29] SAB: Folketellingen 1. febr. 1912 for Bergen.



## II. Fra seil til damp.

### Bergen havn høsten 1900 –et tidsbilde. [\[30\]](#)

Det er en av disse sjeldne, klare høstdagene hvor Vestlandet viser seg fra sin aller beste side. Vi står på Fløyen og ser ned mot Bergen sentrum, året er 1900 og den lave trehusbebyggelsen og pakkhusene er fortsatt dominerende i bybildet. På havnen er det et yrende liv. Folk kommer og folk drar, kasser losses og lastes. Innerst i Vågen ligger fiskebåtene og jektene, mens fine bydamer diskuterer pris og kvalitet på den levende torsken som strilene har i fiskekasser etter båtene sine. Foruten jektene og fiskebåtene er det dampskipene som preger Vågen. Langs Strandsiden ligger lokalrutebåtene som knytter omlandet sammen med byen. Osterøy, Lindås og Masfjorden er ikke lengre unna enn noen timers reise med "Dampen".



Bergen i begynnelsen av 1890-årene. Fotograf K. Knudsen, UB Billedsamlingen. [\[31\]](#)

På andre siden av Vågen ligger de større skipene. Her ligger skipene som går til Øst- og Sørlandet eller Nord-Norge. Her ligger også utenlandsbåtene til Bergenske og Nordenfjeldske som går til Newcastle, Rotterdam og Hamburg. Fra ett skip losses det korn, fra et annet heises det i land store klaser med bananer fra Sør-Amerika. Festningskaaien er full av tønner med saltsild som skal til England. Enkelte seilskip er det fortsatt mulig å se, men de fleste av disse er hjemmehørende på Østlandet. På innrulleringskontoret i Dreggen er det stor aktivitet; hyrekontrakter underskrives og attesteres, sjømannsruller fylles ut og sjømannsbøker stemples.

Allerede i 1900 var Bergen blitt en moderne og travel sjøfartsby der dampskipene dominerte bildet. Hva var det som lå forut for dette?

### De tidligste tidene.

I uminnelige tider har nordmenn levd i nær kontakt med havet og ressursene der. Tidlig erobret de havet og allerede i vikingtiden var de kjent og fryktet i et område som strakk seg fra Gardariket i øst til Grønland i vest. Handelen de deltok i dreide seg for det meste om tørrfisk, sild og skinn fra Norge i bytte med korn, salt og andre varer fra



kontinentet.

Fra 1278 da det nordtyske handelsforbundet Hansa fikk sine første handelsprivilegier i Bergen og flere hundre år fremover, økte den utenlandske dominans i sjøfarten på Norge. Helt frem til midten av 1700-tallet var den norske skipsfarten beskjeden. Både hanseater, hollendere og engelskmenn var fremtredende aktører i farten på Norge. Etter hvert fikk landet bygd opp en egen flåte, men utviklingen gikk i bølgedaler. Det var særlig kolonikrigene mellom Frankrike og England og den nordamerikanske frihetskrigen som gjorde utslag på denne utviklingen. Krigene førte til større behov for tonnasje og både priser og frakter økte. Siden Norge var nøytral kunne den norske skipsfarten nyte godt av krigskonjunktorene og den ekspanderte kraftig.[\[32\]](#) Ved kriger der Norge deltok gikk utviklingen en annen retning.

## **Den norske flåten vokser –bergensflåten følger etter.**

Ved Napoleonskrigen 1807-1814 fikk den norske sjøfarten store problemer. Engelskmennene blokkerte norskekysten og hindret de norske skipene i å forlate landet. Mange skip ble i tillegg kapret av engelskmennene. Etter krigen var den bergenske handelsflåten redusert til kun 1/3 av det den hadde vært sju år tidligere. Problemene for norsk skipsfart fortsatte etter at krigen sluttet i 1814, både fordi man internasjonalt drev med proteksjonisme og fordi De britiske navigasjonslovene gjorde at norske (og andre) skip ble hindret i å frakte varer til og fra engelske kolonier.

Navigasjonslovene som ble vedtatt allerede i 1651 krevde at all handel med de britiske koloniene skulle foregå med engelske skip, i tillegg skulle varer til England fra andre land enten fraktes på engelske skip, eller på skip som var hjemmehørende i eksportlandet. Først da disse lovene ble opphevet i 1849 ble det på ny oppgang for den norske skipsfarten.

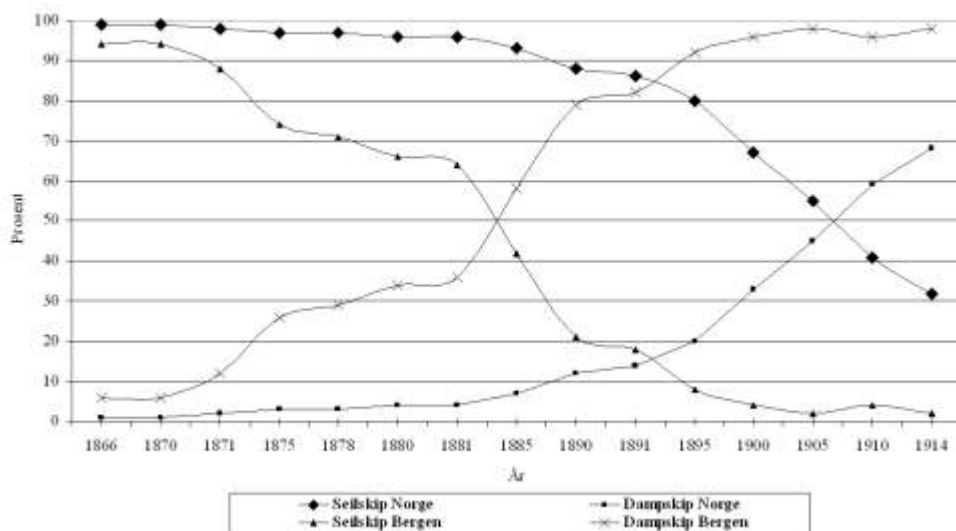
Opphevelsen av navigasjonsaktene kom på et meget gunstig tidspunkt for Norge; Den industrielle revolusjon var i sin spede begynnelse og med den kom økt vareutvalg og økt etterspørsel. Dette falt sammen med konjunkturoppgang som følge av Krimkrigen tidlig i 1850-årene. Nøytrale norske skip var da med å bringe forsyninger til de stridende partene; Russland og Tyrkia på den ene side og England og Frankrike på den andre. Nordmennene tjente svært godt på denne trafikken og mange norske skippere og redere la seg gjennom dette opp gode formuer.[\[33\]](#)

Utviklingen gikk raskt videre og fra 1850 til 1880 ble Norges handelsflåte femdoblet. Fra å ligge på 6. plass etter England, Frankrike, Tyskland, Nederland og USA i 1850 var Norge i 1880 rykket opp på 3. plassen etter England og USA. Særlig Bergen nøt godt av denne kraftige ekspansjonen, og her økte flåten i samme tidsrom fra ca. 20.000 registertonn (rg.t.) til 84.000 rg.t. Bergen forble til tross for denne rivende utviklingen kun Norges fjerde største skipsfartsby. De tre største skipsfartsbyene i seilskutenes storhetstid var fortsatt Arendal, Tønsberg og Oslo.[\[34\]](#)

Diagram 1 viser hvordan den norske og bergenske skipsfarten utviklet seg frem mot Den første verdenskrig. Det kommer tydelig frem at dampskipene overtok skipsfarten mye tidligere i Bergen enn resten av landet. Frem til 1880 var det vekst både i seilskips- og dampskipstonnasjen, men dette året utgjør et vendepunkt for landet som helhet. Fra da av minker seilskipstonnasjen, mens dampskipstonnasjen øker kraftig. Likevel gikk utviklingen sent og først i 1909 passerte dampskipstonnasjen seilskipstonnasjen på landsbasis.[\[35\]](#) I Bergen var dampskipsflåten allerede i 1884 større enn seilskipsflåten.

Mye av veksten på landsbasis frem til 1880 kom ved at man kjøpte gamle, billige seilskip fra utlandet. Dette var skip som i sine hjemland var utkonkurrert av dampskip. På denne måten ble Norge akterutseilt i forhold til andre land når det gjaldt kvalitet og modernitet i flåten. Dette gav seg senere utslag i at det ble vanskelig for de norske skipene å konkurrere på verdensmarkedet. Det eneste Norge kunne konkurrere på var pris, noe som i følge mange historikere gav seg utslag i lave hyrer og for lite mannskap på de norske skipene. Dette gikk også utover sikkerheten og vedlikehold av skipene og lenge lå Norge på topp av forlisstatistikken i verden.[\[36\]](#) Problemene i overgangen fra seil til damp meldte seg for alvor etter 1880. Det inntraff en generell stillstand i veksten til den norske flåten, men ikke i Bergen. Her økte tonnasjen kraftig også etter 1880, på 20 år fordoblet tonnasjen seg og det var spesielt i dampskipstonnasjen veksten fant sted.

Diagram 1: Tonnasjeutvikling Norge og Bergen 1866-1914.



Kilde: NOS. Skiller først seil og damp i 1866.

På Østlandet hvor man for et meste drev med trelastfart på Østersjølandene var det mange gamle og dårlige skuter. Bjørklund og Jensen beskriver situasjonen slik: “De (skipene) nærmest fløt på lasten i fart mellom østersjøhavnene og andre europeiske havner.”<sup>[37]</sup> De bergenske skipene på sin side fraktet for det meste sild og fisk, dette var en last som var avhengig av moderne, raske og gode seilskuter, noe som gav seg utslag i at i Bergen gikk gjennomsnittsstørrelsen pr. skip opp og alderen ned.<sup>[38]</sup> Nettopp det faktum at sør- og østlandsflåten var umoderne og nedslitt, og at bergensflåten var mer moderne skulle få avgjørende betydning for hvordan landsdelene kom til å takle overgangen fra seilskip til dampskip.

## Bergen blir dampskipsby nummer én.

Allerede ved inngangen til det 19. århundre hadde man begynt å bygge dampmaskindrevne båter i Skottland og USA. Dampbåtene var i begynnelsen små og ubetydelige, men etter hvert stod de frem som mer og mer reelle konkurrenter til de tradisjonelle seilskipene. Dampskip var dyrere enn seilskip i innkjøp, men de var mindre arbeidsintensive, dvs. man trengte færre

sjømenn per fraktenhet. På den måten kunne fraktprisene reduseres. Andre åpenbare fordeler var at dampskipene var raskere og hadde større lasterom enn seilskipene. Dampskipene var heller ikke på samme måte som seilskipene avhengig av vær og vind. Med dem visste man nøyaktig hvor lang tid det ville ta fra ett sted til et annet.

Lenge var det et problem at dampskipene ikke kunne trafikkere lange strekninger, fordi dampmaskinene var storforbrukere av kull. Det var derfor først og fremst i lokal- og linjefart at de nye dampskipene ble satt inn. På de oversjøiske fartene beholdt seilskipene fortsatt sin lederposisjon -enn så lenge.

Norges første dampskip var “Consitutionen” og “Prins Carl”. Disse skipene ble kjøpt inn av staten i 1826 og var viktig for postdistribusjon og passasjertrafikk på Øst- og Sørlandet. Siden det var svært dyrt å drive med dampskipsfart var det lenge staten som var med og drev, eller i det minste støttet dampskipsrutene. Dette gjorde staten, fordi man mente rutene var viktig for post og kommunikasjon. Bergensområdet ble en stund holdt utenfor denne støtten fra staten, men i 1842 ble det opprettet en fast dampskipsfart mellom Trondheim og Kristiansand, over Bergen. Før dette forsøkte man seg en tid i Bergen med privat lokalbåtfart på fjordene, men uten den helt store suksessen.

Norge var på mange måter en sinke i overgangen fra seil- til dampskip: “I internasjonal sammenheng lå den norske

handelsflåte langt tilbake hva andel dampskip angikk.”[39] Det er ulike oppfatninger om hvorfor denne overgangen gikk senere i Norge enn andre land Norge kan sammenlikne seg med. En vanlig forklaring er at de norske rederne var for konservative og lite mottakelige for nye impulser. En annen viktig årsak kan være at Norge manglet både stål/ jern og kull som man trengte for å bygge og drive dampskip. Å importere slike varer var enormt dyrt og det ble derfor ansett som mer lønnsomt å kjøpe “second-hand” seilskip, med andre ord seilskip som var tatt ut av drift i sitt hjemland fordi dampskip hadde overtatt markedet der.

Den sene overgangen til dampskip er også sett i sammenheng med den særegne formen for finansiering av skip man lenge hadde i Norge, det såkalte “partsrederiet”. Partsrederi betyr sameie av skip og hver enkelt båt var i seg selv et lite aksjeselskap. Folk kjøpte seg del i et skip med kapital eller med naturalia, for eksempel gjennom vareleveringer, eller ved egen arbeidskraft. På den måten ble man medeier i skipet og hadde rett på en del av

utbyttet av hver frakt. Partsrederiet var genialt på den måten at man fikk reist kapital i et samfunn som var fattig på kapital og kreditter. Denne finansieringsformen var av avgjørende betydning for fremveksten av Norge som en ledende sjøfartsnasjon. Problemet var at de økonomiske enhetene var små og hadde liten mulighet til å makte så store investeringer som for eksempel å kjøpe, eller bygge et dampskip.[40]

I Bergen hadde man på grunn av den frakten de var med i en nyere og mer moderne handelsflåte enn på Sør- og Østlandet. Den moderne flåten gjorde at man hadde større mulighet til å investere i enda nyere teknologi -dvs. dampskip. Det er også blitt hevdet at en årsak til investeringslysten og –muligheten i Bergen kom av at det stort sett var kjøpmenn som var skipsredere her. Dette gjorde at skipsfarten her hadde tilgang på økonomiske ressurser som skipsfarten i andre deler av landet ikke hadde.

”[...] om vi ser perioden frem til 1914 under ett (fra 1860, red.), så hadde Bergen den sterkeste vekst som skipsfartsby i landet. Bergen tok en klar ledelse i overgangen fra seil til damp og inntok en helt dominerende plass som dampskipsby. Allerede i 1884 var dampskipsflåten større enn seilskipsflåten i Bergen, et forhold som først inntraff i 1909 for hele landet.”[41]

## Livet om bord.

Selv om det i dag kan virke ganske så idyllisk å være om bord i en seilskute på en godværsdag, med god vind og rolig sjø så var sjømannslivet slett ikke noen dans på roser. På større seilskip måtte til en hver tid de mellom 10 og 30 seilene være tilpasset vindstyrke og vindretning. Samtidig skulle man gjøre forefallende arbeid og vedlikehold - og ikke minst; pumpe ut vann som ofte strømmet inn i skipet. Dagliglivet ombord i seilskutene var preget av hardt arbeid, lange arbeidsdager, kummerlige boforhold og ofte dårlig mat.

Et skip er det sosiologene kaller en “totalinstitusjon”[42], det vil si at det skal dekke alle behov menneskene har. Sjøfolk både arbeidet, spiste, sov og tilbragte fritiden ombord. Mens offiserene som regel hadde finere lugarer bak i skipet, ble mennesket plassert under dekk fremst i skipet. Rommet til mennesket var ofte uten vindu og svært lite. I “ruffen”, som dette rommet ble kalt, var det ofte 10-12 mann og de lå to i hver køye. Når det gjelder kostholdet taler Aksel Zachariassens beskrivelse for seg selv:

”Ferskvannforsyningen var et problem i hele seilskutetiden. Vannet ble gjerne oppbevart på gamle romfat eller vinankrer, og i varmen råtnet det. [...] En middelhavs-farer forteller at de fleste ventet med å døyve tørsten til det ble mørkt. Da gikk de ned i ballasten i forrommet, hvor tankene som oftest lå, og drakk seg nesten utørste, for da slapp de å se vannet. Lukten døyvet de med eddik. Når det var varmt vær, gikk de lange tider etterpå og gulpet med en smak i munnen av råtne egg. Provianten var av tarveligste slag og ofte bedervet når den kom ombord. Så sent som mot slutten av forrige århundre bekjentgjorde skipshandlere i kystbyene at de solgte bedervede varer skikket som skipsproviant.”[43]

Før dampskipene kom kunne seilingene ofte ta flere måneder og mange ganger var sjømennene borte fra familien i flere år om gangen. Dette i tillegg til mangel på telegraf gjorde at kontakten med familien hjemme var liten. Når man etterhvert fikk dampmaskiner i stedet for seil forsvant mye av det slitet som hørte til hverdagen i seilskutene: ”Det ble slutt med å gå til værns for å sette og berge seil, pumpingen gikk maskinelt, til lasting og lossing ble det mer

lønnsomt å bruke folk fra land for å korte ned liggetiden, og kostholdet ble også bedre på grunn av kortere tid i sjøen og oftere adgang til fersk proviant.”[44] Samtidig med at de sosiale forholdene ble bedre, forsvant mye av det som hadde vært positivt om bord i seilskipene. Nå var det slutt på stillheten og den rene sjøluften. Tempoet og stresset om bord ble høyere. Det gamle tovaktsystemet fra dekket ble uten videre overført til maskinen, uten omsyn til den ekstra påkjenning som arbeidet i den fryktelige heten representerte. Det var ikke uvanlig at fyrbøtere brøt sammen av varmen og hoppet over bord.[45]

Tidligere hadde man vært mer avhengig av vind og vær. Da kunne man ikke vite nøyaktig om en reise ville ta fire uker eller tre måneder. Nå var man avhengig av å komme frem til rett tid. Tid ble penger. Den nye tid hadde overtatt. Dette hadde selvsagt også innvirkning på sjømannsfamiliene. Nå visste man stort sett hvor lenge mannen eller sønnen ville være borte, slik hadde det ikke vært tidligere.

Men dampskipenes endring av sjømannslivet ble ikke bare tatt godt i mot i samtiden. Enkelte så farer i at sjømennene oftere hadde landlov. ”til sjøs (red.) [...] hvor forholdene, efter at dampskipene har tatt overhaand, er meget forskjellige fra før. Nu risikerer man mere end tidligere at komme sammen med en mængde tvilsomme eksistencer, og de hyppige anløb av havn har forfleret fristelserne.”[46]

På mange måter ble de nye arbeidsoppgavene om bord mer å regne for industriarbeid;

det var skittent, det var mørkt og det var bråkete. Ofte oppstod det konflikter mellom de “nye” og de opprinnelige sjømennene. Mens man tidligere hadde oppfattet seg som en noenlunde ensartet gruppe, var man nå delt i to.

---

[30] Beskrivelsen bygger i hovedsak på Kolltveit/Bjørklund 1989, p. 129.

[31] Bildet hentet fra Bakka Jr. 1994, p. 54.

[32] Se Weyergang-Nielsen 1994, p. 15.

[33] Bjørklund/Jensen 1989, p. 293.

[34] Pettersen 1970, p. 74.

[35] Pettersen 1981, p. 45.

[36] Zachariassen 1950, p. 159.

[37] Bjørklund/Jensen 1989, p. 293.

[38] Pettersen 1970, p. 75 og 1981, p. 74.

[39] Pettersen 1981, p. 68.

[40] Bjørklund/Jensen, p. 315.

[41] Pettersen 1981, p. 45.

[42] Thue 1980, p. 191.

[43] Zachariassen 1950, p. 85.

[44] Pettersen 1981, p. 268.

[45] Zachariassen 1950, p. 268.

[46] Generalkonsul Waldemar Eckells innberetning, Norsk Maskin-Tidende, 9/1913, s. 129 sitat i Thowsen 1983, p. 84.





### III. Sjømannsliv.

#### Hvem ble sjømenn?

Det finnes mange oppfatninger om hvem det var som ble sjømenn og hvordan sjømennene var. Familiens ”sorte får” ble ofte sendt til sjøs for å få litt skikk på dem. Til sjøs kunne de lære disiplin og slippe å gjøre skam på familien mens de bodde hjemme. Sjømennene har ofte blitt sett på som litt naive, enkle, unge menn som var fulle av eventyrlyst. Sjømannen hadde spesielle klær, sang spesielle sanger og taklet ikke alltid livet i land like godt. En engelsk forsker skrev i 1900: ”Then when these brief periods of contact with landward folk arrive he is like a boy suddenly let loose from school [...] It must be borne in mind that the sailor is just a big child.”[\[47\]](#) Når utdannede folk som Bullen kunne oppfatte sjømenn som ”a big child”, kan man jo tenke seg hvilken oppfatning vanlige folk i samtiden hadde av sjømenn. Men hvem var det egentlig som ble sjøfolk?

Jan E. Myhre som har kartlagt rekrutteringen til fabrikkene på Sagene i Oslo på 1800-tallet, har en hypotese om hvem det var som *ikke* ble rekruttert til industriarbeid. Denne hypotesen tror jeg stemmer godt for rekrutteringen til skipsfarten også: ”En håndverksvenn med et brukbart levebrød og utsikt til å bli mester var ikke så aktuell. En selveiende bonde med eiendom nok til å fø seg selv og sin familie var neppe tilgjengelig. Men hans yngste sønn, hvis beste utsikter i bygda så ut til å være innerst eller slite på en karrig husmannsplass, kunne tenkes å søke industrien.”[\[48\]](#) Myhre skriver også at det ikke var kondisjonerte personer som søkte seg arbeid i industrien, dette er vel et område rekrutteringen til industri og skipsfart var noe ulik. Sønner av velstående redere, skippere, eller styrmenn var å regne som kondisjonerte, men de ble selvsagt ofte rekruttert som sjømenn. Mange hadde staket kursen ut på forhånd og visste at de ville ende opp som styrmenn, eller skipsførere. For å nå målet sitt trengte de praksis som sjømenn og det var grunnen til at de mønstret på i lavere grader. De var utvalgte talenter eller sønner av offiserer eller redere. Selv om den vanlige oppfatningen var at de fleste skippere hadde startet som drenger og ”gått alle gradene” til topps, er det klart at mange også må ha gått en snarvei gjennom stillingen som annenstyrmann, eller som det foraktelig het i samtida: ”gjennom klysset”.[\[49\]](#) Unntaksvis kunne disse også hoppe over noen av de laveste gradene og mønstre på som for eksempel lettmatros uten å ha fartstid. Et

eksempel på dette er Odd Fasmer Mathiesen som begynte sin karriere i 1918, da han mønstret på som lettmatros på ”d/s Berit” fra Bergen til Amerika. Etter noen år som andrestyrmann og førstestyrmann endte han opp som skipper.[\[50\]](#)

Disse ”karrieresjømennene” utgjorde nok bare et lite mindretall. Det vanligste var at sjøfolkene ble rekruttert fra lavere sosiale lag. På samme måte som Myhre peker samtidige kilder på at industrien og skipsfarten hadde samme rekrutteringsgrunnlag: ”(den) [...] opblomstrende industri i Norge trekker mange unge mennesker til sig, som i gamle dage vilde ha valgt sjøveien til levebrød.”[\[51\]](#)

Sjømannsyrket var et nærliggende alternativ for de som ikke hadde andre muligheter for å få jobb. Det var om ikke annet en måte å skaffe seg en inntekt på. For mange var nok ikke sjømannslivet det de drømte om. Det kostet å være sjømann; Man måtte være borte fra familie og venner i månedsvis. Enkelte kunne være borte i flere år om gangen. ”Faren min var hjemme fire -fem ganger i løpet av hele min oppvekst, kanskje en måned eller to hver gang”, forteller en sjømannsdatter. ”Han var den store, snille mannen som hadde med seg gaver til oss, lå i mors seng og reiste ut igjen før vi ble skikkelig kjent med ham.”[\[52\]](#) Det er klart slike forhold ikke akkurat gjorde det mer attraktivt å reise til sjøs. En engelsk forfatter svartmalte enda mer og sammenliknet på slutten av attenhundretallet skipet med et fengsel: ”being in a ship is being in a jail with the chance of being drowned.”[\[53\]](#) Det høres ikke spesielt forlokkende ut.

Hvorfor dro da unge menn likevel til sjøs? Enkelte av sjømennene hadde nok ikke noe valg. De kunne være bondesønner som ikke hadde arverett til gåredene og ikke hadde særlig mange andre alternativer til å livnære seg. Ofte opplevde de nok krav fra familien om at de var gamle nok til å tjene sine egne penger. Enten til å forsørge resten av familien, eller for å stifte egen familie.

Mange av dem som søkte hyre var nok også drevet av eventyrlyst. I et samfunn hvor kommunikasjonene ikke på

langt nær var så godt utbygd som i dag, var det som regel misjonærer eller sjøfolk som hadde vært i ”ute i den store verden”. Dersom man var nysgjerrig og hadde lyst til å oppleve fremmede kontinenter var skipsfarten et godt alternativ. De fleste som bodde langs kysten kjente en eller flere sjøfolk. Fortellingene disse sjøfolkene fortalte da de var hjemme kunne nok virke forlokkende på mang en unggutt. Denne gruppen eventyrlystne sjømenn bestod av unge menn som ikke hadde så mange forpliktelser i land. På mange områder liknet de moderne ”backpackere” som i dag reiser jorden rundt med fly for å oppleve fremmede kulturer.

Største delen av dem som rømte fra norske skip var blant disse sjømennene. Sjømannsprest Ole Gustav Barmann fant i sine undersøkelser av deserteringen av norske sjøfolk omkring århundreskiftet at nesten halvparten av dem som rømte var under 21 år og de fleste av disse hadde mindre enn 2 års fartstid.[\[54\]](#) Dette stemmer godt overens med at de ikke hadde mange forpliktelser hjemme i Norge. Det var selvsagt enklere å rømme når man ikke hadde kone og barn hjemme. Selv om enkelte rømte til tross for at de hadde kone og barn hjemme. I 1899 bodde det ei slik sjømannskone sammen med sine to barn i et lite kvistværrelse på Nordnes. Hun vasket for andre for å tjene til livets opphold, men måtte få fattighjelp i tillegg for å klare seg. ”Manden Sømand rømt til Amerika” skrev arbeiderboligkommisjonen som undersøkte boligforholdene.[\[55\]](#)

En annen gruppe av dem som reiste til sjøs hadde skipsfarten bare som en ”binæring”. Dette var ofte familiefolk som hadde et yrke i land, men som fra tid til annen dro til sjøs. Årsakene til at de dro til sjøs var nok mange, men man kan tenke seg at muligheten til å dra til sjøs utgjorde en kjærkommen ekstraintekt dersom det var vanskelig å få arbeid i land i en periode. Det samme gjaldt fiskere som dro til sjøs utenom sesongen.

Atter andre brukte utenriksfarten kun som et springbrett inn i arbeidslivet. Johs. B. Thue hevder at dette er grunnen til at gjennomsnittsalderen for sjømenn var så vidt lav.[\[56\]](#) Lenge var det å reise til sjøs tilsvarende det å gjøre i militærtjeneste i dag, det var en måte å bli voksen på. I følge Harald Hamre avsluttet sjømenn sin karriere tidlig fordi: ”Utenriksflåten var ikke arbeidsplassen for gamle menn”.[\[57\]](#)

Til slutt var det en gruppe ”profesjonelle” sjømenn. Dette var de som hadde gått gradene og endt opp som styrmenn eller skipsførere og som stod i tjenesten til de ble gamle. Eller det var matroser og båtsmenn som ikke hadde planer om å avansere videre i stillingshierarkiet. Hvordan gikk man så frem, dersom man ønsket å bli sjømann?

## Hvordan bli sjømann?

Rundt forrige århundreskifte var det på mange måter enkelt å bli sjømann. Det var ikke krav om verken utdanning eller god familiebakgrunn for å kunne reise ut. På den måten var skipsfarten mer demokratisk enn mange andre yrker hvor man enten var avhengig av familietradisjon, eller av lang utdanning. Eneste krav for å bli sjømann var at man var frisk, arbeidssom og villig til å forlate familien for en kortere eller lengre periode. Før 1923 var det ikke en gang noe krav at man måtte være voksen for å dra til sjøs. [\[58\]](#) Selv om det heller ikke var noe krav om at man var sjøvant, hadde nok de fleste av dem som søkte hyre en viss kjennskap til sjøen, enten ved at de var bosatt på kysten, og/ eller ved at de hadde drevet med fiske. Det skal ikke mye fantasi til å tenke seg at skipsfart var et mer naturlig alternativ for dem som bodde langs kysten enn for dem som bodde i innlandet.

Som nevnt ovenfor var det enkelt å bli sjømann. I prinsippet skulle det være mulig for alle som ønsket det. Den som ønsket å dra til sjøs møtte først opp på innrulleringskontoret for å bli registrert, eller søke patent som det het. Han fikk da en sjømannsbok som gav opplysninger om alder, fødested og foreldrenes navn. I sjømannsboka ble det ført inn hvor, når og med hvilke skip han mønstret på, samt hvilken stilling han mønstret på i. De samme opplysningene ble også ført inn i skipsrullene.

For å få hyre måtte man enten ta kontakt med et forhyringskontor, en hyrebas eller direkte med en skipper. Deretter ble en hyrekontrakt underskrevet. I kontrakten bandt sjømannen seg til å være om bord i så og så lang tid. Hyrekontrakten inneholdt også opplysninger om lønn og oftest en egen klausul som forbød rømning. Det var vanlig med private forhyringskontorer. Her måtte sjømannen ut med et større eller mindre gebyr til hyreagenten for å få hyre. Ofte var det et avhengighetsforhold mellom sjømannen og hyreagenten. Forhyringen skjedde ofte i tilknytning til utstyersforretninger eller losjihus. Her fikk sjømannen kreditt mot forskudd på hyren, sjømannen måtte derfor ta første og beste hyre som hyreagenten tilbød.

Også sjømannsforeningene begynte med forhyring fordi det var gode penger å tjene på dette, men også fordi de skulle sikre sjømennene rettferdig fordeling av ledige plasser. I 1898 kom det en lov om forhyrings- og festekontorer som bestemte at alle som drev ervervsmessig forhyringsvirksomhet skulle ha offentlig bevilling og stå under politiets kontroll.<sup>[59]</sup> Når sjømannen og skipperen hadde undertegnet kontrakten møtte de opp på Sjømannskontoret for å få den attestert.

## Fra førstereisgutt til kaptein –stillingshierarkiet om bord.

”Han duger ikke til annet enn å dra til sjøs”, sa et gammelt ordtak. Dette var nok en realitet for mange av de yngste som i gamle dager tok hyre og reiste til sjøs. Dette er en mulighet ungdom ikke på samme måte har i dag. De yngste som mønstret på skip var førstereisguttene. Dette var unggutter som ikke tidligere hadde vært til sjøs. Frem til sjømannsloven kom i 1923 var disse ofte ikke mer en 12 til 14 år.<sup>[60]</sup> Etter mange års erfaring og skoloring kunne de flinkeste sjøfolkene avansere i stillingshierarkiet og enkelte endte opp som skipper. Dersom skipperen i tillegg klarte å kjøpe seg del i skipet han førte kunne han ende opp som reder og være sikret en plass helt i toppen av den sosiale rangstigen. Denne muligheten var spesiell for sjømenn, det var ellers svært uvanlig at en vanlig arbeider avanserte til en ledende stilling i bedriften der han arbeidet.

Fra gammelt av var det en klar hierarkisk stillings- og statusstruktur om bord i skipene. I 1867 fremhevet skipper Peder Andersen Hesnes fra Grimstad i sin bok, *Haandbog i det praktiske Sømandskab*, hvor nødvendig det var med en streng rangordning for å opprettholde disiplinen. ”Av matrosenes innbyrdes forhold til hverandre er det ofte meget lett å avgjøre om man har et godt eller dårlig mannskap; ti dersom det mellom dem hersker for meget likhed eller jevnghed, kan man være overtydd om att de fullbefarne matroser ei er dugeligere og bedre sjømenn enn jungmennene.”<sup>[61]</sup> Ettersom man fikk mer og mer fartstid steg man i gradene og fikk høynet både status og hyre.

Skipene var inndelt i forskjellige ”departementer”. På broen var skipsfører og styrmenn, på dekk de vanlige sjøfolkene og i maskinen holdt maskinister og fyrbøtere til. Litt på siden av denne inndeling var de såkalte ”dagarbeiderne”. Dette var fagarbeidere som seilmakere og skipstømmere. Disse var fritatt fra den ellers obligatoriske vaktordningen som også foregikk om natten, derfor fikk de navnet ”dagarbeidere”. Ofte hadde en matros slike fagoppgaver i tillegg til arbeidet som matros mot et tillegg i hyren. Mens seilmakeren hadde ansvar for å vedlikeholde og reparere seilene skulle tømmermannen ta seg av alt som minnet om snekkerarbeid. Tømmermenn og seilmakere ble ofte lenge i sine stillinger, men de begynte som regel ikke så tidlig i stillingene som kokkene. Dette fordi det krevdes spesielle fagkunnskap før de kunne få en slik stilling. En annen gruppe sjømenn som var litt på siden av det vanlige systemet var volontørene. Dette var ofte svært unge gutter som i tidlig alder var bestemt for å gjøre karriere til sjøs. Ofte var de sønner av skipsføreren, eller redere i land. De mottok ikke lønn for arbeidet de gjorde, men opparbeidet seg fartstid som kom godt med når de skulle ta videre utdanning.

Nederst i stillings- og statushierarkiet var førstereisguttene. Disse var lærlinger om bord og skulle lære sjømannsskap av de eldre og mer erfarne sjøfolkene. I tillegg til å være med i det daglige arbeidet var det førstereisguttens oppgave å være med å lage mat, vaske og pusse. Ofte ble de yngste hyret som dekksgutter eller kokker, noe som sier en del om hvordan man en periode prioriterte kostholdet om bord. Det var en vanlig oppfatning at man ikke kunne sette voksne, sterke menn til kjøkkenarbeid. Disse trengte man til å utføre tungt arbeid på dekk. Dette var arbeid som ungguttene ikke ville klare. Det var vanlig å ikke ha med mer enn to uerfarne sjømenn per reise. For å avansere til jungmann og senere lettmatros måtte førstereisguttene tilfredsstille forskjellige krav: Han måtte forstå kompasset, kjenne riggen og kunne håndtere de minste seilene. Litt tauverksarbeid måtte han også kunne.<sup>[62]</sup>



*Underordnet mannskap på "D/S Hans B". Bilde tatt mellom 1911-1915. (Bergens Sjøfartsmuseum).*[\[63\]](#)

Om bord var jungmannen et hakk høyere enn førstereisguttene i stillingshierarkiet. Som jungmann var man fortsatt i en opplærings situasjon, men hadde mer erfaring og kjente til de fleste arbeidsoppgavene om bord. At jungmannen var overordnet førstereisguttene gav seg blant annet utslag i at når jungmannen snakket måtte førstereisguttene tie. På samme måte måtte jungmennene tie når lettmatrosen snakket. Lettmatroser, jungmenn og dekksgutter var

vanligvis med i vaktordningen til sjøs. Vaktordningen omfattet blant annet å stå til rors eller holde utkikk døgnet rundt, i tillegg deltok de i annet dekkarbeid. Dersom skipperen var fornøyd med deres innsats og kunnskap kunne sjøfolkene etter en tid i lavere stillinger avansere i gradene. Det var skipperen som til en hver tid bestemte i hvilken stilling en sjømann mønstret på. Sjømannen kunne på sin side vise til sjøfartsboka si, der det stod hvor lang fartstid han hadde og hvilken stilling han hadde hatt tidligere.

For at lettmatrosene skulle kunne bli matroser måtte de kunne utføre alt slags skipsarbeid som skipperen påla dem. Matrosene hjalp til med vedlikeholdsarbeid, skraping, maling, sikring av last og annet forefallende arbeid, i tillegg til at de var med å heise og fire seil. Den mest erfarne av matrosene ble båtsmann, eller "bestmann". Han var en slags arbeidsleder og hadde tilsyn med alt materiale og alle redskapene til sjømannsarbeidet. Det var han som ledet det daglige arbeidet på dekk, slik som maling, vasking og reparasjon. Båtsmannen arbeidet som regel kun om dagen. Dette var oftest godt voksne menn som ikke hadde navigasjonsutdanning og dermed heller ingen videre avansementsmuligheter.

Styrmennene var offiserer og kun underordnet skipperen. De skulle i følge loven hjelpe skipperen under seilassen og ha særlig ansvar for observasjoner og beregninger. De skulle i tillegg føre tilsyn med mannskapet, provianten, skipet og dets tilbehør. Lasting og lossing skulle de også ha kontrollen med.[\[64\]](#) Det var førstestyrmannen som planla det daglige vedlikeholdsarbeidet og gav båtsmannen ordre om hva som skulle gjøre. For å være styrmann måtte man ha styrmannssertifikat. For å få styrmannssertifikat (patent) måtte man ta offentlig eksamen i et av stiftsstedene.[\[65\]](#) Sjømannsskoler fikk man ikke før på midten av 1840-tallet[\[66\]](#), det var derfor lenge styrmennenes eget ansvar å skaffe seg de navigasjonskunnskaper man trengte for å bestå eksamen. Fra 1857 ble det krav om at man måtte ha 18 måneders fartstid i seilskipsfart for å få utstedt styrmannspatent.[\[67\]](#) Men fra 1906 måtte styrmennene ha utdanning fra navigasjonsskole, samt ha minst 30 måneders fartstid etter fylte 15 år.[\[68\]](#) På enkelte større skip var det også 2. styrmann. Hamre skriver at: "De (2. styrmennene, red. anm.) var vanligvis blant de yngste ombord og de aller fleste hadde forlatt denne stillingen før de var 30 år gamle. 2. styrmennene var offisersrekrutter, som oftest hadde svært kort fartstid bak seg."[\[69\]](#)

Etter å ha fått mer erfaring kunne styrmennene avansere til å bli skipsførere. Som skipper var de da skipets absolutte sjef. Det var ikke uten grunn at mange skipper brukte tittelen "Næst til Gud" om seg selv. Det var skipperen som ansatte mannskapet og hadde ansvaret for at skipet var i sjødyktig stand. Skipperen var ikke bare skipsfører, han måtte fungere både som prest, lege, advokat og forretningsmann om bord. I en tid uten telegraf stod skipsføreren fritt til selv å bestemme nye frakter etter at de hadde losset. Lenge hadde skipperen vide fullmakter når det gjaldt å skaffe oppdrag. Rederiet la seg ikke opp i hvilken last skipet førte, eller hvor det seilte, så lenge skipet



tjente penger. Dette var en hensiktsmessig måte å drive skipsfart på så lenge kommunikasjonene var så dårlige. Etter hvert som man fikk telegraf overtok rederiene mer og mer ansvar for å inngå kontrakter om frakter.

En skipsfører tjente svært godt i forhold til sine underordnede. A. N. Kiær regnet ut at en skipper i 1876 kunne tjene fire ganger så mye som en førstestyrmann, mens denne bare tjente 1/3 mer enn en matros.<sup>[70]</sup> Selv om det var klare krav om navigasjonsutdanning og lang fartstid for å bli skipsfører var det ikke alltid det fungerte på denne måten. Bergen Skipperforening påpekte blant annet i 1894 at personer uten styrmannspatent førte passasjerskip på fjordene. "[...] da hvemsomhelst, der i nogen tid hadde arbeidet som matros om bord i saadant skib, kunde ansættes som fører, naar han blot fremla attest for orden og ædruelighet, og denne paategnedes av kontrolkommisionens medlemmer."<sup>[71]</sup>

I byssa var det stueren som styrte. Han var relativt godt betalt og var på samme måte som styrmannen offiser som hadde ansvar for sin avdeling, eller departement. Det som skilte stueren fra de andre offiserene var at det ikke var krav til sertifisering. Stueren skulle lede matstellet og føre tilsyn med proviant, bysse og messe. Senere var det også han som ledet tjenerpersonalets arbeid. Tjenerpersonalet bestod av salonggutter, dampskipstjenere og dampskipspiker. De som hadde slike stillinger regnet seg nok knappast for å være sjømenn. De er derfor ikke tatt med i min undersøkelse. En del salonggutter steg nok i gradene og ble vanlig mannskap, mens dampskipstjenere og piker nok hadde liten mulighet til å bli vanlige sjømenn. På større skip var det vanlig med kokker i tillegg til stueren. På mindre skip kunne det enten være bare en stuert, eller en kokk. Mens stuertene tjente godt tjente kokkene tilsvarende lite. "[...] cooks were the lowest paid members of the sailing ship crews recruited in Stavanger. [...] in most years, cooks were paid between forty and fifty percent of the wages paid to ABs (who were themselves towards the bottom of the wage hierarchy)."<sup>[72]</sup> En annen stillingsgruppe som hadde sin plass i byssa var restauratørene. De var selvstendig næringsdrivende og drev restauranter om bord i ruteskipene eller var bestyrere av restaurantene i passasjerskipene. På skip med restauratører var det han som hadde ansvar for å ansette tjenere og folk i byssa.<sup>[73]</sup> Restauratørene kan knapt regnes som sjømenn. De er derfor ikke tatt med i min undersøkelse.

På dampskip hadde man et eget departement som ble kalt "Maskinen". I maskinen var det maskinisten som var sjef. Maskinisten hadde teknisk utdannelse, var offiser og var godt betalt. Selv om maskinistene var offiserer og tjente godt hadde de kanskje ikke så høy status som de mindre betalte styrmennene fordi maskinistenes arbeid knyttet dem så sterkt til det øvrige mannskap: "they do a considerable amount of manual work [...] have little opportunity to wear uniform."<sup>[74]</sup>

Under maskinisten hadde man fyrbøtere, smørere, maskingutter og kullempere. Dette var stillinger som ikke krevde utdannelse og som ofte var besatt av unge menn. Maskingutter og kullempere var på mange måter i en opplæringsfunksjon, der de fleste enten endte opp som fyrbøtere eller maskinister. I tillegg til disse hadde maskinisten ansvar for donkeymennene. De hadde ansvar for de små maskinene som drev pumper av ulike slag. Det trengtes ikke formell utdannelse for å arbeide som donkeymann og disse hørte også til blant de underordnede sjømennene, men var ofte litt eldre enn de andre underordnede i maskinen.

---

<sup>[47]</sup> Frank T. Bullen: "The Men of the Merchant Service" (1900), i Burton 1988, p. 17.

<sup>[48]</sup> Myhre 1978, p. 167.

<sup>[49]</sup> Hamre 1989, p. 19. "Klyss" er i følge *Sjøteknisk Haandbok* et støpejernsrør som leder ankerkjettingen fra dekket og gjennom skipssiden.

<sup>[50]</sup> SAB: Innrulleringssjefen i Bergen, Sjøfarts Annotasjonsrulle for Bergen krets, lnr. 14c, f. 279b og Bergen Sjømannskontor, Skipsfartsrulle, A9b, lnr. 25, f. 696b.

<sup>[51]</sup> Generalkonsul Waldemar Eckells innberetning, *Norsk Maskin-Tidende*, 9/1913, s. 129 i Thowsen 1983, p. 84.

<sup>[52]</sup> Gøthesen 1990, p. 152.

<sup>[53]</sup> Birkbeck Hill: "Boswell's Life of Johnson, (1887), i Burton 1988, p. 15.

<sup>[54]</sup> Nedrebø 1989, p. 77.

<sup>[55]</sup> Thowsen 1983, p. 79.

<sup>[56]</sup> Thue 1980, p. 162-190.

<sup>[57]</sup> Hamre 1989, p. 23.

<sup>[58]</sup> Sjømannsloven av 16. februar 1923 satte minstealder for sjøfolk til 15 år.

<sup>[59]</sup> Zachariassen 1950, p. 113.

<sup>[60]</sup> DnSH, II bind. 3. del, p. 103.

<sup>[61]</sup> Tønnessen 1960, p. 23f.

- [62] Bergens Sjøfartsmuseum 1981, p. 11.
- [63] Bildet hentet fra Thowsen 1983, p. 84.
- [64] Lov om sjøfarten 20. juli 1893, §79.
- [65] Fra 1726 i Bergen, Tønnessen 1960, p. 17.
- [66] Norges første sjømannsskole ble startet i Kristiania i 1845, Tønnessen 1960, p. 20.
- [67] Lov av 13.aug. 1857 §1
- [68] Lov om adgang til at føre fartøi og blive styrmand samt om navigationseksamen m.v. 7. april 1906, § 3 m.fl.
- [69] Hamre 1989, p. 19.
- [70] DnSH, II bind, 3. del, p. 105.
- [71] W.M. Schjelderup 1914, p. 37f.
- [72] Fischer/Nordvik 1988, p. 107f. AB (Abel Bodied Seamen) = Helbefaren matros.
- [73] Zachariassen 1950, p. 475.
- [74] Aubert/Arner 1962, p. 104.



## IV. Rekruttering og yrkesmobilitet.

I dette kapitlet vil jeg undersøke om den geografiske rekrutteringen til sjømannsstanden i Bergen endret seg fra 1875 til 1912. Er det mulig å forklare eventuelle endringer på grunnlag av moderniseringen av skipsfarten, eller må man søke forklaringer andre steder? Jeg vil også se på hvordan alderssammensetningen av sjøfolkene var. Gjorde dampskipene at man var sjømann lengre eller kortere tid enn tidligere? Til slutt vil jeg se på yrkesmobiliteten blant sjøfolk. Jeg vil undersøke hvor stor del av sjøfolkene det var som avanserte i gradene. Hva slags yrker gikk sjøfolkene inn i etter at de hadde avsluttet sin maritime karriere?

### Bergen –en by av innflyttere.

Bergen er bygd opp omkring handel og sjøfart. Denne aktiviteten har gitt mange arbeidsplasser. I byen har folk stort sett vært sikret en inntekt, enten det var som tjener, betjent eller sjømann. Dette gjorde det attraktivt å flytte hit. Bergen har derfor i lang tid vært preget av innflytting. I nesten hele perioden fra 1600 til 1900 var innflytterne i flertall blant byens voksne innbyggere. At innflytterne ikke bare kom i fra Norge vitner de typiske bergenske gatenavnene "Hollendergaten", "Skottegaten" og "Tyskebryggen" om. Gatenavnene viser også at Bergen er en by som lenge har hatt mange internasjonale kontakter.[\[75\]](#)

I 1865 var folketallet i Bergen 27.700, av disse var 8400, eller 30,3%, innflyttere. 70% av innflytterne kom fra Bergens nærområder: Søndre Bergenhus amt (Hordaland) og Nordre Bergenhus amt (Sogn og Fjordane). I 1912 hadde folketallet i Bergen steget til 77.800, da var hele 31.000 (40%) innflyttere, av disse var hele 13.000 fra "Strilelandet": Midhordland og Nordhordland.[\[76\]](#)

Hvorfor var innflyttingen til Bergen så stor? Det er en kjensgjerning at byer alltid har virket forlokkende for folk. I byene er jobbmulighetene større, i tillegg finner man et bedre utbygd service- og underholdningstilbud enn i distriktene. På Vestlandet var Bergen i tillegg lenge den eneste byen. Selv om det etter hvert kom andre byer, har Bergen alltid fortsatt å være Vestlandets hovedstad. Det var nok i første rekke jobbmulighetene som var avgjørende for de fleste som flyttet til Bergen rundt forrige århundreskifte. For mange var flytting inn til byen et alternativ til å bli gående i hjembygda som tjener eller husmann.[\[77\]](#)

Yngve Nedrebø har vist at det var to forskjellige flyttemønstre på Vestlandet, alt etter hvilken tilknytning til Bergen områdene hadde fra gammelt av. Indre Sogn, Voss, Sunnhordland, Hardanger og Nordfjord var områder som kun i liten grad hadde nær kontakt med Bergen. Disse områdene hadde få innflyttere til Bergen og var de områdene hvor man fikk den største bølgen med utvandring til Amerika. I 1875 utgjør innflyttere fra disse områdene rundt 7% av byens befolkning, i 1912 var nivået omtrent tilsvarende.[\[78\]](#) På den andre siden var de områdene som lenge hadde hatt nær kontakt med Bergen; Ytre Sogn, Nordhordland, Midhordland og Sunnfjord. Disse områdene hadde stor innflytting til Bergen og tilsvarende liten andel av emigranter.[\[79\]](#) I 1875 utgjorde folk fra disse områdene rundt 18% av bergenserne. I 1912 hadde andelen steget til hele 25%.[\[80\]](#) Gjorde det samme flyttemønsteret seg gjeldende også for sjømenn?

### Sjømannen: bergenser eller stril?

Med dampskipene kom økte krav til teknisk innsikt og kunnskap. Denne kunnskapen kunne man vanskelig tilegne seg på landsbygda. Førte dette til at flere av sjøfolkene ble rekruttert fra byen? Gjelder dette i så fall spesielt de nye gruppene av sjømenn? Eller var skipsfarten kun i liten grad arbeidsplass for bybefolkningen, slik Johs. B. Thue har hevdet?[\[81\]](#) Hvordan utviklet den geografiske rekrutteringen til sjømannsyirket i Bergen seg fra 1875 til 1912? Var strilene og sunnfjordingene i flertall i skipsfarten på samme måte som de var ellers i byen?

Ved årsskiftet 1875/ 1876 var det i følge mine undersøkelser 1701 sjømenn i Bergen. Av disse var 57,2% født i Bergen, 14,5% av sjøfolkene kom fra de tre sorenskriveriene Nordhordland, Midhordland og Sunnfjord og 12,5% kom fra Nordfjord, Sunnhordland, Sogn og Hardanger og Voss.<sup>[82]</sup> I 1912 var antall sjømenn steget til 3549. Av disse var 65,8% født i Bergen, 12,4% fra Nordhordland, Midhordland og Sunnfjord, mens bare 5,8% kom fra de andre distriktene i Søndre- og Nordre Bergenhus amt. At en andel på rundt 60% av sjøfolkene kom i fra Bergen ligger en del høyere enn det Thowsen har antatt var tilfellet i 1914. På grunnlag av 1107 sjømenn som ble forhyrt ved Joh. T. Nielsens forhyringskontor mellom 1912 og 1913 har Thowsen kommet frem til at omtrent 43% av en samlet bemanning på knapt 5400 var hjemmehørende i Bergen.<sup>[83]</sup> De ulike resultatene kan nok best forklares med at

Thowsen og jeg har hatt en litt ulik tilnærming til problemet. Mens han har undersøkt de sjømennene som mønstret på bergenske skip i en periode, har jeg undersøkt de sjømennene som bodde i Bergen på et visst tidspunkt. Alle "mine" sjøfolk hadde derfor bostedsadresse Bergen og ville i Thowsens undersøkelse høre til blant de 43% som var hjemmehørende i Bergen. Dette er en klar svakhet med min undersøkelse. Jeg kan vanskelig finne ut om det var sjømennene selv som flyttet til byen, eller om de ble med foreldre som flyttet.

Da jeg kodet opplysningene om fødested i folketellingene skilte jeg ikke mellom Indre- og Ytre Sogn. Grunnen til dette var at fødestedet i de fleste av disse tilfellene kun var oppgitt som "Sogn". Det var derfor vanskelig å skille de to områdene fra hverandre. Jeg har i mine utregninger regnet Sogn blant de områdene med få innflyttere til Bergen. Dersom flyttemønsteret som Nedrebø har funnet også gjaldt for sjømennene vil forskjellen mellom de områdene med flest og de med færrest sjømenn i Bergen bli enda større.

Tabell 1 viser at sjømennenes geografiske rekruttering ikke stemmer helt overens med det som var tilfellet for befolkningen generelt. I 1875 var det relativt flere sjøfolk enn den øvrige befolkningen som kom i fra de områdene på Vestlandet med minst innflytting til Bergen. Mens det var litt færre sjøfolk fra områdene med stor innflytting. 37 år senere er flyttemønsteret for sjøfolk og den øvrige befolkningen fortsatt ulikt. Særlig blant innflytterne fra strilelandet og Sunnfjord var forskjellen stor. For befolkningen generelt kom hele 25% fra disse områdene i 1912, mens den samme andelen for sjøfolk var 12,4%. Nedgangen i rekrutteringen fra disse områdene fra 1875 til 1912 er likevel ikke så stor innenfor sjømannsgruppen. Derimot er nedgangen svært stor for de andre områdene i Søndre- og Nordre Bergenhus. For disse områdene blir rekrutteringen til sjømannsyrket halvert, mens den er stabil for den øvrige befolkningen.

Fødested	1875		1912	
	Sjømenn	Alle	Sjømenn	Alle
Bergen*	57,2 %	70 %	65,8 %	60 %
Mhl, Nhl og Sfj.	14,5 %	18 %	12,4 %	25 %
Shl, H&V, Sogn og Nfj.	12,5 %	7 %	5,8 %	7 %
* for kategorien "Alle" er tallene fra 1865. Nedrebø 1990, p. 57.				
Kilde: SAB: Folketellingene for Bergen 1875 og 1912.				

Andelen sjøfolk som var født i Bergen steg med 8,6% fra 57,2% i 1875 til 65,8% i 1912. Denne økningen ville være naturlig dersom det i løpet av denne perioden ble færre innflyttere til Bergen. Dette ville i så tilfelle vise igjen i sjømennenes geografiske bakgrunn. Slik var det ikke. Dette gjør denne utviklingen for sjømennene spesielt interessant. Som vist ovenfor steg andelen innflyttere til Bergen fra 30% til 40% i den samme perioden. I 1912 har andelen av personer født i Bergen blitt høyere for sjøfolk enn for den resterende befolkning, mens det var omvendt i 1875. Forskjellen er ikke så veldig stor, men det er interessant å merke seg at mens andelen innflyttere øker i Bergen så synker den blant sjømennene. Dette ser ut til å stemme med min hypotese om at økt kompetanse og status gjorde at flere av sjømennene kom fra byen.

At flere sjøfolk ble rekruttert i fra bybefolkningen kan tyde på at sjømannsyrket fikk høyere status i løpet av disse 37 årene. Den økte statusen hang sammen med de økte kravene til utdanning og kompetanse som sjøfolkene fikk i denne perioden.<sup>[84]</sup> Det er også naturlig å tenke seg at det var enklere for bybefolkningen å skaffe seg den utdanning og ikke minst praksis som trengtes for å bli sjømann etter at dampskipene overtok. I særlig grad skulle



dette gjelde maskinistene, som etter hvert fikk krav om praksis fra mekanisk verksted før de kunne bli maskinister.[\[85\]](#) Slike verksteder var det færre av utenfor byen. Her må det presiseres at de største verkstedene som jeg regner for å ligge i byen, lå på Laksevåg og i Solheimsviken, med andre ord utenfor byens egentlige grenser på den tiden.

I 1875 var bare 21,4% av maskinistene født i Bergen. I 1912 var denne andelen steget til 58,6%. Stigningen er med andre ord markant i løpet av disse 37 årene og det stemmer bra med hypotesen om at økt teknisk utdanning og praksis gjorde at flere sjømenn ble rekruttert lokalt. Det som forstyrrer dette bildet er at andelen maskinister født i Bergen faktisk ligger under gjennomsnittet for sjømenn. Det stemmer dårlig med min hypotese. Det var jo særlig maskinistene som fikk økte krav om utdanning og praksis. Det er derfor svært overraskende at det ikke ble flere innfødte bergensere blant maskinistene. Overgangen til dampskip kom jo først i Bergen og man skulle derfor tro at mange maskinister ville komme herfra. Men det ser ut til at det i 1875 stort sett var like vanlig at maskinistene kom fra Sogn og Sunnfjord eller fra Østlandet. At andelen fra Østlandet er høy er ikke uventet. Det var på Østlandet den industrielle utviklingen var kommet lengst og det er nærliggende å tro at de som kom fra disse områdene hadde sin bakgrunn innenfor industri. De aller fleste av maskinistene fra Østlandet kom fra byer, eller byliknende strøk.[\[86\]](#) De første maskinistene i Norge ble utdannet ved Marineverftet i Horten og ved Horten tekniske skole.[\[87\]](#) Det skulle gjøre dette enda mer sannsynlig.

**Tabell 2: Maskinisters fødested 1875**

	<i>Antall</i>	<i>Prosent</i>
Bergen	18	21,4
Sogn	12	14,3
Sunnfjord	9	10,7
Østlandet	16	19,0

*Kilde: SAB: Folketellingen for Bergen 1875.*

Dersom det ikke var maskinistene som bidrog til økt lokal rekruttering blant sjøfolkene, hvem var det da? Det ser ut til at det i størst grad var de to største sjømannsgruppene som var med å heve andelen sjømenn født i Bergen. De to største gruppene var uspesifiserte sjømenn og fyrbøtere. I 1875 utgjorde dette 374 personer, eller 22% av alle sjømenn. Så mange som 60,4% av disse var født i Bergen. I 1912 var tilsvarende antall 1541, eller omtrent 43% av utvalget. Av disse var hele 74,7% født i Bergen.

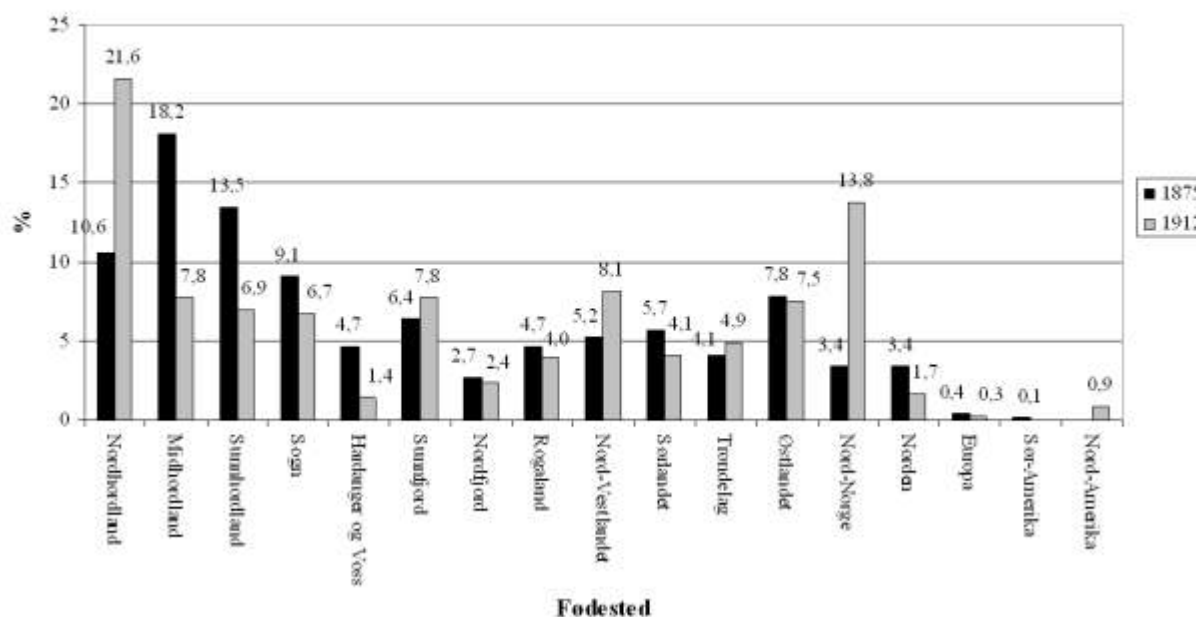
Gruppen av uspesifiserte sjømenn kan selvsagt inneholde overordnede sjømenn, men jeg mener det er mest sannsynlig at de fleste i denne gruppen var underordnede. Jeg antar at sjøfolk med høyere stillinger var mer opptatt av å bruke rett tittel for å markere avstand til andre sjømenn. Sjøfolkene i denne gruppen var også relativt unge noe som tilsier at de ikke hørte til blant de øverste i stillingshierarkiet. Fyrbøtere var også underordnede sjømenn og til disse stillingene trengte man verken formell utdanning eller praksis. Det er derfor litt overraskende at en så stor del av disse kom i fra Bergen og at andelen økte betraktelig. En mulig forklaring på den høye andelen bergensfødte sjøfolk i disse gruppene kan nettopp være det faktum at det ikke var formelle krav for å mønstre på i disse stillingene. På den måten ble dette et nærliggende alternativ for ufaglært arbeidskraft som ikke fikk annen jobb i byen.

Hvordan var så utviklingen i rekrutteringen fra de enkelte distriktene i Norge? Var det en tendens til at de områdene som lå nærmest Bergen fikk økt sin andel av sjømenn i Bergen? Eller førte den bedre kommunikasjonen tvert i mot til at en større andel av sjøfolkene kom langveisfra? Dette kommer frem i diagram 2 nedenfor. Diagrammet viser at det er ulike utviklingstrekk som ser ut til å gjøre seg gjeldende. På den ene siden økte andelen utenbysfødte sjøfolk fra Nordhordland fra 10,6% i 1875 til hele 21,6% i 1912. Dette er et området som absolutt må regnes som et område som lå nær Bergen. På den andre siden var det en stor økning av sjøfolk fra Nord-Norge fra 3,4% til 13,8%. Disse sjøfolkene kom med andre ord fra områder som ligger langt unna Bergen. Men er økningen i sjømenn fra disse ulike distriktene utslag av to helt ulike prosesser, eller kan man finne fellestrekk i denne utviklingen?

Når stadig flere av de bergenske sjøfolkene kom nettopp fra Nordhordland kan dette henge sammen med den økte dampskipsfarten i området, i tillegg til at nordhordlendingene dro til Bergen i stedet for til Amerika.[\[88\]](#) Med dampskipene ble det enklere enn tidligere å dra inn til Bergen. Området ble dermed sterkere knyttet til Bergen. Den lokale dampskipsfarten gjorde nok også at kjennskapen til dampskip og skipsfart generelt økte, noe som igjen førte

til at flere nordhordlendinger ble rekruttert til sjømannsyrket.

Diagram 2: Fødested utenbysfødte sjøfolk 1875 og 1912.  
(N1875=705, N1912=1181)



Kilde: SAB: Folketellingen 1875 og 1912 for Bergen. Andel av utenbysfødte sjømenn.

Det var først i perioden etter 1875 at lokalrutenettet i Nordhordland for alvor ble utbygd. Nordhordland hadde fått enkelte dampskipsruter tidligere, men området lå etter naboene i utviklingen av dampskipsfarten. En årsak til dette var at bygdene i Nordhordland stort sett lå nær Bergen. Nærheten gjorde at det var mulig, og ikke minst billigere, for den enkelte å ro inn til byen for å selge varer og handle. Det var derfor i områdene lengst borte fra byen at interessen for dampskipsfarten var størst.<sup>[89]</sup> Et annet hinder for utbygging av dampskipsnettet i Nordhordland var at disse bygdene lå så nær at det ikke var aktuelt for staten å gå inn med støtte slik de gjorde med de lengre rutene til Hardanger og Sogn.<sup>[90]</sup> Rutene måtte derfor drives ut fra rent forretningsmessige hensyn, noe man lenge ikke anså som

mulig. De bedre kommunikasjonene gjorde at det ble mulig for sjøfolk som mønstret på i Bergen å bo på hjemstedet i stedet for i byen. Dette gjaldt særlig de områdene som lå nærmest byen. Nå var det enkelt å ta fjordbåten i til Bergen når man skulle mønstre på.

At det var en tilsvarende stor økning i andelen sjøfolk som kom fra Nord-Norge henger nok sammen med en liknende prosess som den som hadde funnet sted i Nordhordland. Også i Nord-Norge hadde man utover på 1800-tallet fått mange lokale dampskipsruter. Disse hadde stoppested ved de mange nye handelshusene som vokste frem langs dampskipsleia. Det store antallet handelshus gjorde at stoppestedene etter hvert ble mange og førte til at det tok svært lang tid å reise med dampskip over lengre strekninger. Vesteraalens Dampskibsselskab, med Richard With, i spissen opprettet derfor i 1893 Hurtigruten som ukentlig skulle trafikkere strekningen Trondheim-Hammerfest. Hurtigruten skulle være et hurtigere alternativ fordi den bare skulle anløpe de større stedene. I 1894 ble Bergenske og Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab med i Hurtigruten og fra 1898 fikk en av de ukentlige turene sitt utgangspunkt i Bergen.<sup>[91]</sup> Denne nye ruten var uten tvil med på å knytte Nord-Norge sterkere sammen med Bergen. Bedrete kommunikasjoner bidro altså til at andelen sjøfolk fra Nordhordland og Nord-Norge økte i perioden fra 1875 til 1912. Men hvorfor skjedde ikke samme utvikling i Midhordland og Sunnhordland?

Mens andelen sjøfolk fra Nordhordland i Bergen ble doblet fra 1875 til 1912, ble andelen sjøfolk fra Midhordland og Sunnhordland halvert. Også i denne sammenheng er dampskipsfarten av betydning for rekrutteringen. Disse distriktene i tillegg til Sogn og Hardanger tidlig hadde fått utbygd et rutenett av dampskip i kystfart. Utviklingen lå derfor her litt foran utviklingen for Nordhordland og Nord-Norge. Disse distriktene hadde alt fått utbygd et rutenett som gjorde det enkelt å dra til Bergen før folketellingen 1875. Andelen sjøfolk fra de områdene som tidlig fikk

dampskipsruter var derfor relativt høy i begynnelsen av perioden, mens den sank etter som andre områder fikk tilsvarende ruter. Nedgangen kan også skyldes omlegging av den lokale skipsfarten i løpet perioden. Særlig i Sunnhordland hvor det fantes en del store og rike gårder hadde man investert kapital i seilskip og jekter. Det var også i disse områdene de fleste skipsbyggeriene kom. Denne lokale skipsfarten gjorde at mange unge her fikk erfaring med sjømannslivet noe som igjen gjorde at det var nærliggende for dem å dra til Bergen og mønstre på større skip.

Grunnlaget for denne lokale skipsfarten ble nok forverret da rutebåtene overtok en del av frakten. På denne måten ble færre sjøfolk rekruttert fra disse områdene. Et eksempel på en kommune som fikk en merkbar nedgang i antall sjøfolk bosatt i Bergen var Tysnes. I 1875 var hele 2,6% av de bergenske sjøfolkene født i denne Sunnhordlands kommunen. Tatt i betraktning at denne kommunen bare hadde 4430 innbyggere på denne tiden er dette en svært høy andel. Faktisk tilsvarte sjømennene fra Tysnes i Bergen hele 10,2% av alle som på denne tiden var bosatt på Tysnes. I 1912 var det fortsatt mange tysnesinger blant sjøfolkene i Bergen, men andelen hadde da sunket til 0,6%. Dette tilsvarte 4,3% av en befolkning på 4808.

Grunnen til at det var så mange sjøfolk fra Tysnes har å gjøre med de rike maritime tradisjonene her. På 1800-tallet var mange tysnesinger med i frakt av fisk fra Nordland til Bergen, dette antallet ble kraftig redusert etter 1895.[\[92\]](#) En del av sjømennene fra Tysnes som er registrert ved folketellingen i 1875 i Bergen var nok involvert i denne fraktfarten. Når det etter hvert ble færre fartøy som var med i denne frakten førte dette til en nedgang i antall sjømenn fra Tysnes. Fraktfarten bidro nok også til at en del tysnesinger ble rekruttert til utenriksfarten. Nedgangen i Nordlandsfarten gjorde nok at også denne rekrutteringen minket.

Dersom folketallet i de forskjellige distriktene utviklet seg ulikt i perioden kunne det være med å forklare ulikhetene i rekrutteringen. Hvis dette var tilfellet skulle man utfra mine utregninger anta at folketallet i Nord-Norge og Nordhordland økte betraktelig mer enn i de andre områdene fra 1875 til 1912. Riktignok økte folketallet i de forskjellige områdene i ulik grad, men forskjellene er på langt nær så store som forskjellen i andelen av sjøfolk skulle tilsi.

I tabell 3 har jeg regnet ut hvor stor andel av befolkningen i de forskjellige distriktene sjøfolk i Bergen utgjorde. Resultatene er svært usikre og er regnet ut på grunnlag av sjømenn i 1912 og innbyggertall i 1910. Likevel får de frem forholdet mellom økningen i folketall og økningen av sjømenn fra disse distriktene. For eksempel økte folketallet i Nordhordland med omtrent 7000 fra 1875 til 1910, samtidig økte antallet sjømenn fra Nordhordland fra 74 til 271. Dette utgjorde en relativ stigning på 4,18%. Tilsvarende stigning for Nord-Norge var 0,44% og for Sunnfjord 1,61%. Det var med andre ord ikke bare økning i folketallet som gjorde at det kom flere sjøfolk fra Nordhordland til Bergen. I samme perioden steg folketallet i de nordligste fylkene med hele 100000 og dette har påvirket rekrutteringen derfra. Likevel er det også her en relativ økning i rekrutteringen til sjømannsyirket, om enn ikke så stor som for Nordhordland.

En del av distriktene som fikk redusert sin andel av sjømenn i Bergen hadde ikke så sterk befolkningsøkning som de områdene som fikk økt sin andel. Et klart unntak her var Midhordland. Dette området opplevde i denne perioden en veldig økning i innbyggertall. Folketallet i dette området steg med nesten 10000 fra 1875 til 1910. Heller ikke her var utviklingen i folketall alene av betydning. Mens folketallet i Midhordland økte, sank antall sjømenn fra dette området som var bosatt i Bergen. Forskjellen utgjorde 2,77%. Det var altså mer vanlig for folk fra Midhordland å bli sjømenn i Bergen i 1875 enn det var i 1912. Det er vanskelig å si noe sikkert om hvorfor det var slik uten å undersøke forholdene i Midhordland inngående. Industrialisering kan ha gitt bedret økonomi og arbeidsmarked i dette området, men også ulik grad av utvandring til Amerika kan ha virket inn.

Område	Folketall 1875	Promille	Folketall 1910	Promille
Bergen	39271	24,78	76867	30,39
Nordhordland	31833	2,36	39000	6,54
Midhordland	25963	4,93	42651	2,16
Sunnhordland	33995	2,79	35537	2,31
Sogn	35394	1,84	36648	2,16
Hardanger og Voss	24610	1,34	28818	0,59
Sunnfjord	27283	1,65	28251	3,26
Nordfjord	22939	0,83	25141	1,11
Rogaland	113675	0,29	141040	0,33
Nord-Vestlandet	116781	0,32	144622	0,66
Sørlandet	152668	0,26	158523	0,31
Trøndelag	198143	0,15	233254	0,25
Ostlandet	808892	0,07	1117472	0,08
Nord-Norge	181485	0,13	284654	0,57

*Promille er antall sjømenn født i et område delt på folketallet i samme område. Kilde: SAB, Folketellingen 1875 og 1912 for Bergen. NOS folketellingene 1875 og 1912, hjemmehørende befolkning.*

Stadig flere av sjøfolkene i Bergen ble altså rekruttert fra bybefolkningen. Det har ikke vært mulig å påvise at dette hadde å gjøre med økte krav til utdanning og praksis, blant annet fordi andel maskinister som kom fra Bergen var lavere enn for andre sjøfolk. Utvidelsen av dampskipsfarten var nok likevel en viktig bidragsyter til endringen av den geografiske rekrutteringen til den bergenske sjømannsstanden frem mot 1912. Bedret kommunikasjon på grunn av dampskipsrutene gjorde at flere fikk mulighet til å reise inn til Bergen. En del av sjømennene fikk sitt første møte med skipsfarten gjennom rutebåtene og en del begynte også sin karriere ombord på de lokale fjordbåtene. Dette forklarer likevel ikke hele forskjellen. Viktige faktorer som påvirket den geografiske rekrutteringen til sjømannsyrket i Bergen er nok å finne i de enkelte distriktene. Slike faktorer kan være endringer i fiskeforekomster, endret arbeidsmarked for håndverkere og arbeidere, eller variasjoner i befolkningstall. Det er derfor mulig å si at den geografiske rekrutteringen til sjømannsyrket ikke i særlig grad ble påvirket av overgangen til dampskip. Men kanskje den nye teknologien hadde noe å si for hvor lenge sjøfolkene ble i sin tjeneste? Litt mindre fysisk slit for vanlige sjøfolk førte kanskje til at de ikke ble utslitt så rask og derfor holdt ut lengre som sjømenn.

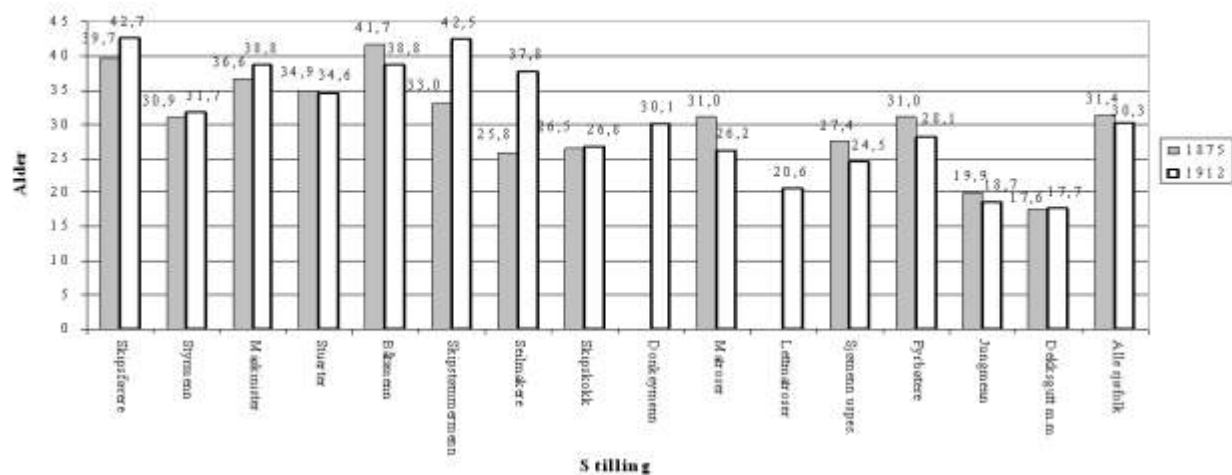
## **En gang sjømann –alltid sjømann?**

Det er en vanlig oppfatning at sjømennene for det meste var unge og ugifte. Dette kan tyde på at sjømennene hadde en kort karriere. Stemmer dette? Hva gjorde eventuelt sjøfolkene etter at de hadde sluttet som sjømenn? Endret dette seg etter at dampskipene overtok? Med dampskip ble arbeidet om bord på mange måter enklere, samtidig som faste rutetider gjorde det enklere å kombinere med hjem og familie. Førte dette til at sjømennenes karriere ble forlenget, eller ble den heller kortere?

En måte å undersøke om sjøfolkenes karriere ble lengre etter at dampskipene overtok er å se på endringer i gjennomsnittsalderen deres. Økt gjennomsnittsalder kan tyde på sjøfolkene ble lengre i sin stilling. Men økning i gjennomsnittsalder kan også ha andre årsaker. Den kan blant annet henge sammen med manglende rekruttering. Lav rekruttering gir få unge innenfor en stilling, noe som igjen gir et høyt gjennomsnitt. Likevel kan gjennomsnittsalderen være med å peke på tendenser når det gjelder sjømennenes karrierelengde.



Diagram 3: Alderssammensetning 1875 og 1912.  
(N:1692, N:3528)



Kilde: SAB, Folketellingene for Bergen 1875 og 1912. Sjøfolk der opplysninger om alder manglet er utelatt.

Det var særlig to grupper sjømenn som fikk økt gjennomsnittsalder etter at seilskipene var blitt utkonkurrert av dampskipene. Disse gruppene var de som i sterkst grad var knyttet til den gamle måten å drive skipsfart på, nemlig skipstømmermenn og seilmakere. Når det ble slutt på treskip og seil hadde disse yrkene på mange måter mistet sin funksjon. Til en viss grad var det fortsatt bruk for kunnskapene deres innen vedlikehold, men rekrutteringen til disse yrkene dalte. Dette gjorde at gjennomsnittsalderen var så høy i 1912. Skipstømmermennene lå også i 1875 litt over aldersgjennomsnittet for sjømenn, men i 1912 er de blitt de klart eldste. Den største aldersøkningen fikk seilmakerne. I 1875 lå de litt under gjennomsnittsalderen for sjøfolk, men i 1912 var de blant de eldste. Sjøfolkene som hadde disse yrkene i 1912, var folk som hadde hatt disse stillingene en stund. Man kan derfor ikke si at den økte gjennomsnittsalderen tyder på at disse sjøfolkene var yrkesaktive lengre enn tidligere, men heller at det var svært få unge som kunne være med å trekke gjennomsnittet for disse yrkene ned.

Et interessant utviklingstrekk er at det ser ut til at gjennomsnittsalderen for offiserene økte litt fra 1875 til 1912, mens den gjennomgående sank for de øvrige sjøfolkene. Den største økningen blant offiserene fant sted blant skipsførerne. Her økte gjennomsnittsalderen med tre år til 42,7 år. Skipsførerne var blitt de eldste sjømennene i 1912. En årsak til denne økningen kan være at man blant gruppen av skipsførerne også finner de såkalte jekteførerne. Dette var sjøfolk som førte de relativt små seilbåtene som for det meste ble brukt til å frakte fisk fra Nord-Norge til Bergen. Disse hadde ingen formelle krav til utdanning og lå langt under en vanlig skipsfører både når det gjaldt økonomi og status. Alderen deres var ofte relativt høy. I 1875 ble 43 jekteførere registrert i folketellingen, mens det bare var fem i 1912. Jekteførerne tilhørte på samme måte som seilmakere og skipstømmermenn en utdøende rase og gjennomsnittsalderen for disse økte med 7,5 år til 48,3 år fra 1875 til 1912. Dette er med å trekke gjennomsnittsalderen for skipsførere opp, men siden antallet er så lavt i 1912 er ikke utslaget særlig stort.

Noe som er litt overraskende i denne sammenhengen er at det blir færre skipsførere i Bergen fra 1875 til 1912. Dette til tross for at den bergenske skipsflåten vokste både i antall og tonnasje og at antall sjømenn generelt i Bergen økte. I 1875 var det 285 skipsførere i Bergen, mens det i 1912 bare var 191. Ut fra disse tallene, og på bakgrunn av antall sjømenn totalt, var 16,8% av sjøfolkene i 1875 skipsførere, mens bare 5,4% var det i 1912. Med innføringen av dampskip skulle man egentlig forvente en annen utvikling. Dampskipene var mer arbeidsintensive, det vil si at de hadde behov for mindre mannskap enn seilskipene. En skipsfører måtte likevel alle dampskip ha. Ettersom antall dampskip økte skulle man derfor anta at antallet skipsførere økte i tilsvarende grad og at antall sjøfolk generelt økte i litt mindre grad. Hvorfor var ikke dette tilfellet i Bergen? Klarte man ikke å rekruttere nok skipsførere lokalt? Var manglende rekruttering i så tilfelle en årsak til at alderen deres økte? Den viktigste årsaken til differansen her er nok at jeg har regnet jekteskipperne i gruppen blant skipsførere. Jekteskipperne førte mindre fartøy og hadde derfor et lite mannskap under seg. I 1912 er denne yrkesgruppen nærmest borte. Dette har klart påvirket forholdet mellom antall skipsførere og antall vanlige sjøfolk. Likevel ser det ut fra mine tall ut til at det ikke bodde nok skipsførere i Bergen til å føre så mange skip som antall underordnede sjømenn skulle tilsi. I 1875 gikk det rundt fem sjøfolk for hver skipsfører, det tilsvarende antallet i 1912 var seksten. Dette virker merkelig, men kan ha å gjøre med det faktum at skipenes størrelse økte og at man derfor trengte mer mannskap per skip enn tidligere. En annen årsak kan være at

dette er et utslag av at jeg har fått med for mange maskinister og fyrbøtere i mitt utvalg. En del av dem jeg har behandlet som sjømenn hadde nok i realiteten sitt arbeid i land.

Maskinistenes og styrmennenes alder økte også i denne perioden, men ikke fullt så mye som skipsførernes. At offiserenes alder økte tyder på at de fortsatte sin karriere litt lengre enn tidligere. Rekrutteringen til disse yrkene burde i utgangspunktet være temmelig jevn. Litt spesielt var det med maskinistene som økte kraftig i antall fra 1875 til 1912. For å dekke det økende behovet for maskinister ble også en del yngre folk rekruttert. Likevel økte gjennomsnittsalderen. Hva kan dette komme av? En av grunnene var nok at maskinistyrket i 1875 var et relativt nytt yrke. Det var derfor få som i 1875 kunne ha vært maskinister lenge, noe som igjen gav seg utslag i at gjennomsnittsalderen var lav. I 1912, da yrket var godt innarbeidet, var det større sannsynlighet for at en del av maskinistene hadde arbeidet som dette en stund. I tillegg hadde det i 1889 kommet krav om at maskinistene måtte ha oppnådd en hvis alder, verkstedpraksis og fartstid før de kunne arbeide som maskinister.<sup>[93]</sup> Disse kravene kan også ha bidratt til å øke gjennomsnittsalderen, fordi de yngste maskinistaspirantene da kom litt senere inn i maskinistyrket.

Når det gjelder de underordnete sjøfolkene ser det ut til at de stort sett fikk litt lavere alder frem mot første verdenskrig. Den største forskjellen var blant matrosene. Her gikk gjennomsnittsalderen ned med 4,8 år. Dette tross for at jeg i tallene for 1912 har skilt ut lettmatrosene. Lettmatrosene var de yngste av matrosene med en gjennomsnittsalder på 20,6 år. Dersom disse blir tatt med blir gjennomsnittsalderen for matroser 25 år, en nedgang på seks år fra 1875. For de andre gruppene av underordnete er det også en hvis nedgang. De

stillingene med mest stabilt aldersnivå er dekksgutter og jungmenn. Dette henger sammen med at sjøfolk bare var i disse stillingene i en begrenset periode. I løpet av noen få år avanserte de automatisk i stillingshierarkiet. Det var derfor ingen mulighet for å bli lenge i en slik stilling. Den eneste muligheten for å være gammel i en slik stilling er at man begynte sin sjømannskarriere sent.

At de underordnete ble yngre, mens de overordnete ble eldre har nok flere årsaker. Men at skillet er så klart skulle tilsi at det var spesielle årsaker til dette. Noe av forklaringen kan henge sammen med manglende rekruttering til offiserstillinger og tilsvarende høy rekruttering til underordnete stillinger. Det er også mulig å tenke seg at offiserene var mer fornøyd enn de underordnete med arbeidsforholdene om bord i dampskipene og på den måten ble lengre i sine stillinger enn de underordnete gjorde.

**Tabell 4: Alderssammensetning bergenske sjøfolk 1875 og 1912.**

Stilling	Alder										Antall		Alder	
	11-20 år		21-30 år		31-40 år		41-50 år		51-60 år		1875	1912	1875	1912
	1875	1912	1875	1912	1875	1912	1875	1912	1875	1912	1875	1912	1875	1912
Skipsfører			11,9 %	3,6 %	45,3 %	41,0 %	31,2 %	34,1 %	11,6 %	21,3 %	285	194	23-60	25-60
Styrmenn	2,9 %	2,1 %	54,5 %	20,3 %	27,7 %	60,3 %	12,8 %	12,3 %	2,1 %	4,0 %	242	336	19-54	20-60
Maskinister		5,0 %	27,7 %	4,2 %	36,1 %	45,2 %	31,3 %	33,4 %	4,8 %	16,5 %	83	659	21-56	20-60
Stuerter	3,0 %	4,0 %	39,4 %	23,2 %	30,3 %	41,4 %	12,1 %	24,7 %	15,2 %	6,0 %	33	176	18-58	19-60
Båtsmenn			5,3 %	76,0 %	42,1 %	13,7 %	36,8 %	6,8 %	15,8 %	3,4 %	19	9	30-58	29-52
Tommermenn	2,1 %		29,2 %	15,2 %	54,2 %	28,0 %	12,5 %	32,5 %	2,1 %	24,4 %	48	113	20-56	21-60
Seilmakere	21,4 %	5,0 %	57,1 %	46,9 %	17,9 %	12,5 %		28,1 %	3,6 %	9,4 %	28	20	17-58	19-59
Køkker	33,3 %	32,1 %	45,8 %	49,8 %	8,3 %	12,6 %	8,3 %	4,6 %	4,2 %	4,6 %	24	78	17-51	17-58
Donkeymenn				90,3 %		6,9 %		2,8 %				20		21-43
Matroser	10,6 %	17,8 %	45,9 %	41,2 %	24,1 %	24,0 %	13,1 %	4,7 %	6,3 %	2,7 %	464	230	15-58	13-56
Lettmatroser		65,9 %		55,8 %								41		17-30
Uspes. sjømenn	30,6 %	32,9 %	42,8 %	9,4 %	11,6 %	23,4 %	8,8 %	5,0 %	6,3 %	2,0 %	320	988	14-59	13-60
Fyrbøtere	9,6 %	10,0 %	36,5 %	22,4 %	34,6 %	44,3 %	19,2 %	9,5 %		3,7 %	52	548	18-48	15-58
Jungmenn	58,9 %	94,4 %	41,1 %	24,8 %							56	18	12-28	16-21
Dekkgutter m.m	94,7 %	96,9 %	5,3 %	3,1 %							38	98	12-22	14-22
Alle	14,4 %	17,1 %	37,7 %	40,9 %	26,3 %	24,2 %	15,6 %	12,0 %	6,0 %	5,8 %	1692	3530	12-60	13-60

Kilde: SAB: Folketellingen 1875 og 1912 for Bergen.

For å undersøke dette nærmere har jeg delt sjøfolkene i de ulike sjømannsstillingene inn i ulike aldersgrupper. På den måten er det mulig å se om det var de eldste sjøfolkene som det ble færre av, eller om det bare ble flere unge. En sammenlikning av resultatene for 1875 og 1912 viser at aldersfordelingen er temmelig konstant mellom de ulike aldersgruppene. Det er en viss økt andel sjøfolk blant de yngste, men dette måtte man forvente siden gjennomsnittsalderen for sjøfolk gikk ned fra 31,4 til 30,3 i denne perioden. Sett under ser det likevel ikke ut som det har skjedd en klar forskyvning i alderssammensetningen blant sjøfolkene. Det må derfor å ha skjedd forskyvning innenfor de ulike gruppene, siden de hadde så ulike endring i alder.

Sett under ett er det bare en liten nedgang i andelen sjøfolk over 50 år og denne er ikke så stor som nedgangen i gjennomsnittsalder skulle tilsi. Hva er det som gjør at denne nedgangen var så liten? Det var enkelte grupper som fikk økt sin andel av sjøfolk i den eldste aldersgruppen, dette gjaldt særlig skipsførerne, maskinistene og tømmermennene. Disse gruppene har helt klart hatt en forskyvning i alderssammensetningen i retning av at det ble flere eldre og færre unge. Noe som viser at rekrutteringen har gått tilbake. Dette blir ekstra tydelig fordi det er blant de helt yngste at nedgangen er størst. Den største nedgangen i nyrekruttering var blant seilmakerne. Her sank andel av de helt yngste fra 21,4% til 5%. Dette var det sjømannsykket som av naturlig årsaker dramatisk fikk forverret sitt arbeidsmarked, da dampskipene overtok. Dette gav seg utslag i at få unge gikk inn i dette yrket, samtidig som det var kamp om de få stillingene som fantes. En kamp som i stor grad ble vunnet av de med mest erfaring.

Styrmennene ble også litt eldre etter at dampskipene overtok den bergenske skipsfarten. For styrmennene var ikke forskjellen så stor i andel sjøfolk blant de aller eldste og de aller yngste. Her har det heller skjedd en forskyvning i midtsjiktet. Mens de fleste styrmenn i 1875 var i alderen fra 21 til 30 år, var flesteparten i 1912 i mellom 31 og 40 år. Dette kan være et uttrykk for at flere styrmenn ble lengre i sine stillinger, noe også økningen i gjennomsnittsalder tyder på.

Jeg har undersøkt sjømannsrullene for et lite, tilfeldig utvalg av sjømenn for å finne om det var slik at sjøfolkene ble yngre når de mønstret på for første gang og om sjøfolkene var aktive over en lengre periode etter at dampskipene hadde tatt over skipsfarten. Først har jeg undersøkt ti sjøfolk som mønstret på første gang i 1870, deretter ti som mønstret på i 1890 og til slutt ti som mønstret på i 1910. Jeg antar at de som mønstret på i 1870 i første rekke mønstret på seilskip, mens de i 1890 mønstret på damp- eller seilskip og de i 1910 mønstret på dampskip.[\[94\]](#)

De ti som mønstret på første gang i 1870 var i alderen fra 17 til 22 år og hadde en gjennomsnittsalder på 20,1 år. Av disse ti rømte hele tre stykker til utlandet etter kort tid. Halvparten av sjøfolkene var bare med på en eller to turer før de enten sluttet, eller rømte. Noen av sjømennene hadde også lange pauser i sin karriere. Disse pausene gjør det vanskelig å kartlegge hvor lenge sjøfolkene egentlig var aktive. Dersom man skal regne dem som aktive fra første påmønstring til siste avmønstring blir ikke det korrekt, fordi en del av sjøfolkene nok var helt borte fra skipsfarten i perioder, men det kan likevel være med å gi en pekepinn om hvor lenge de var aktuelle som sjømenn og om sjøfolkene var aktive lengre, eller kortere i dampskipalderen enn tidligere.

Den lengste pausen hadde Nils Johansen Dalsgaard fra Tysnes. Han gjorde to reiser i 1870, men ventet deretter nesten 14 år før han dro ut igjen. Etter dette var han aktiv som sjømann i utenriksfarten helt frem til 1913. Det er mulig at han i mellomtiden arbeidet som sjømann i innenriksfart og derfor ikke er registrert i sjømannsrullene. Ved folketellingen 1891 er han oppført som "sømand", noe som også tyder på akkurat det.[\[95\]](#) Dalsgaard må i alle fall ha opparbeidet seg en viss praksis i denne perioden. Når han dukker opp igjen i rullene mønstrer han på som båtsmann. Det ville nok ikke vært aktuelt for han å få hyre som båtsmann, dersom han hadde vært borte fra yrket i så mange år som det rullene gir inntrykk av.

Av sjømennene i utvalget var det bare en som avanserte til navigatør. Han het Anders Johannessen Lindøen var fra Finnås og ble styrmann i 1876. I 1892 ble han overført til Stavanger krets og fortsatte sannsynligvis sin karriere som styrmann der. På grunnlag av innførselene i sjømannsrullene er det mulig å regne ut at den gjennomsnittlige yrkeskarrieren som sjømann var 10,1 år for dem som mønstret på første gang i 1870. Men som nevnt ovenfor blir dette temmelig tilfeldig. Dersom ikke Dalsgaard, som jeg nevnte ovenfor, regnes med synker gjennomsnittskarrieren til 6,4 år.

I 1890 var gjennomsnittsalderen for dem som mønstret på for første gang sunket til 19,1 år, men fortsatt var sjømennene i alderen fra 17 til 22 år. Av dette utvalget var det bare en som rømte til utlandet. Det var en som avsluttet sin karriere etter kun en tur og tre som avsluttet etter tre turer. På denne tiden hadde dampskipene begynt å gjøre seg gjeldende og hele to av sjømennene fikk sertifikat som maskinist. Det var ikke så mange her som hadde lange opphold i karrieren. Den som hadde lengst opphold var Karl Severin Olsen i fra Årstad. Han gjorde en reise som fyrbøter i 1890 og tok sertifikat som maskinist først i 1894. Neste reise gjorde han som andremaskinist i 1896. Det er derfor sannsynlig at han har brukt tiden i land til å skaffe seg den nødvendige verkstedpraksis for å bli maskinist. Med samme utregningsmetode som ovenfor blir gjennomsnittlig yrkesaktiv periode på fem år for dem som første gang mønstret på i 1890.

Tyve år senere var gjennomsnittsalderen for de som første gang mønstret på sunket enda mer. Den var da 18,8 år og

sjøfolkene var i alderen fra 17 til 21 år. Selv om dette er et lite utvalg ser det ut til at sjøfolkene generelt var yngre når de mønstret på for første gang i

1910 enn de var i tiårene før. Dette stemmer med undersøkelsen av alderssammensetningen for sjøfolk i folketellingene som viste at alderen for underordnede sjøfolk sank frem mot 1912. Av de ti sjømennene jeg undersøkte var tre stykker bare med på en tur før de avsluttet karrieren som sjømann. En rømte på sin andre reise. To av sjømennene ble maskinister og en ble stuert. Det var færre i dette utvalget som kun var aktive en kort periode, mens enkelte holdt på, mer eller mindre aktive, temmelig lenge. For dette utvalget var den gjennomsnittlige perioden fra man mønstret på for første gang til man mønstret av for siste hele 13,5 år. Noe som har sin bakgrunn i at en stor del av utvalget var aktive i mer enn 20 år.

Det er et gjennomgående trekk at de som ble sjømenn over lang tid var dem som klarte å avansere til høyere stillinger. Mens de fleste sjøfolkene gav seg etter få år, stod de som enten ble maskinister, stuerter eller styrmenn i sin tjeneste i mange år. Et eksempel på dette er den ene av maskinistene som mønstret på for første gang i 1910. Han startet som fyrbøter og kulleemper, ble deretter donkeymann og tok maskinistsertifikat i 1913. Han arbeidet som maskinist helt frem til han var 56 år 1948.<sup>[96]</sup> Et unntak fra denne regelen om avansement og lang karriere var Anders Magnussen fra Manger. Han dro ut som 18 åring og gjorde fire sjøreiser i løpet av tre år. Han er deretter borte fra rullene i hele 18 år før han i 1931 og 1936 gjør to reiser som båtsmann før han dør i Japan. Det lange oppholdet fra 1913 til 1931 kan komme av at han på samme måte som Nils Johansen Dalsgaard, som ble nevnt ovenfor, arbeidet som sjømann i innenriksfart i denne perioden og derfor ikke er registrert i rullene.

Denne vekslingen mellom innenriks- og utenriksfart gjør at det er vanskelig å si helt sikkert om sjøfolk virkelig sluttet som sjøfolk når de utgår fra rullene, eller om de fortsatte i innenriksfart. På samme måte er det sannsynlig at en del sjømenn startet sin maritime karriere i innenriksfarten, men at de først senere da de dro utenriks ble registrert i rullene. Dette kan forklare den relativt høye alderen for førstegangs påmønstring på 19,3 år som utvalget hadde. Jeg har tidligere vist at de yngste sjøfolkene kunne være rundt 15 år. De jeg har undersøkt her var alle over 17 år da de mønstret på for første gang. Det er ikke mulig å trekke sikre konklusjoner ut fra et så lite utvalg, men det må være mulig å si at det virker som om sjøfolkene var aktuelle for skipsfart i en litt lengre periode etter at dampskipene hadde utkonkurrert seilskipene.

Selv om enkelte sjøfolk var aktive over lang tid var det vanlig at mange sluttet etter kun kort tid. Men hvorfor avsluttet sjøfolkene sin karriere så tidlig? Var det fordi de ville være

mer hjemme hos familien etter hvert som de fikk barn? Harald Hamre hevder at sjøfolk som regel avsluttet karrieren tidlig, fordi: "Utenriksflåten var ikke arbeidsplassen for gamle menn".<sup>[97]</sup> Også Valerie Burton sier at det var økende alder og ikke økende familieansvar som gjorde at sjøfolk gav opp sin karriere.<sup>[98]</sup> Johs. B. Thue som har gjort en analyse av folketellingen 1865 for Bergen sier også at gjennomsnittsalderen for sjøfolk var lav og han mener at dette hang sammen med at sjømannsyrket for mange kun var et stadium i livet, en begynnelse på arbeidskarrieren.<sup>[99]</sup> Men dersom sjømennene ikke forble sjømenn hele livet. Hvor ble det av dem da?

## Sjømann først –arbeider siden?

Sjøfolk generelt, og underordnede sjøfolk spesielt, var som vist ovenfor temmelig unge. Det kom at det stort sett var enkelt å få jobb i skipsfarten uten å ha praksis. I tillegg var det en spennende utfordring for unge menn å få reise jorden rundt i utenriksfart. Å ha reist til sjøs ble også ofte et bevis på at man var blitt voksen. På samme måte som Thue peker også Valerie Burton på at det å reise til sjøs blant engelske sjømenn bare var noe man gjorde i en periode av livet: "I intend to demonstrate that seafaring, an age-specific employment, occupied men for a phase of their lives. [...] The mobility of the labour force between sea and shore work suggests that the distinction between seafarers and shore dwellers was fluid and mutable".<sup>[100]</sup> Mange sjømenn var med andre ord bare sjømenn i en periode og gikk deretter over i andre yrker når de ble eldre. I tillegg til at mange tok seg arbeid i land etter endt karriere var det og så mange som tok små jobber i land mens de ventet på neste reise. Dette tyder på at sjømennene i liten grad utgjorde noen egen sosial gruppe i byen. Mye peker heller i retning av at sjøfolkene var en del av arbeiderklassen. Tilknytningen til arbeiderklassen kan man tenke seg ble større og større ettersom en del sjømannsyrkene mer og mer fikk karakter av industriarbeid. Enkelte arbeidet en tid som fyrbøter eller maskinist til sjøs og fikk senere tilsvarende arbeid i en fabrikk på land.



Hvor lenge var det vanlig å være sjømann? Var det store muligheter for å avansere som sjømann? Hva ble det av dem som bare var sjømenn en periode av livet? Endte de opp som bryggesjauere og løsarbeidere? Johan Martens sier at bryggesjauerne i Bergen var folk som i ulike aldre hadde sluttet å dra til sjøs, og felles for dem var at ingen av dem hadde gjort karriere til sjøs.<sup>[101]</sup> Men endte alle sjømenn her, eller gikk enkelte inn i andre, bedre betalte yrker med høyere status? Aase har vist at de fleste av dem som sluttet på sjøen på 1930-tallet i Haugesund ikke senere fikk arbeid som økonomisk og sosialt betydningsfulle mobilitet oppover. De fleste endte opp i sildeindustrien, som kaiarbeidere, transportarbeidere eller verkstedarbeidere.<sup>[102]</sup> Hvordan var dette i Bergen rundt århundreskiftet? For å undersøke dette har jeg valgt å følge til sammen 200 sjøfolk. Først 50 sjøfolk som var i starten av sin karriere ved folketellingen 1875 og 1900. Disse sjømennene var da enten jungmenn og dekksgutter. Deretter 50 matroser som var ved slutten av sin karriere på samme tidspunkt. Grunnen til at jeg her har valgt folketellingen 1900 er at det gjør det enklere å følge personene i de dataregistrerte kildene. Disse registrene ender stort sett rundt 1912. Jeg har også brukt sjømannsrullene for å kartlegge sjøfolkenes yrkeskarriere.

Ved folketellingen 1875 ble det registrert 56 jungmenn i Bergen. Enkelte av disse hadde svært vanlige navn, for eksempel Nils Nilsen og Oluf Olsen. For å ha mulighet til å finne personene igjen har jeg valgt bort slike. Jeg valgte så 50 av dem som var igjen. Av disse 50 fant jeg 29 i sjømannsrullene. For disse sjømennene har jeg gode opplysninger om deres karriere i utenriksfarten, selv om det ikke er oppgitt hvilken stilling alle mønstret på i.

For å finne opplysninger om den videre yrkeskarrieren har jeg undersøkt folketellingene for 1891, 1900 og 1912 for Bergen, samt kirkebøkene. I disse kildene fant jeg opplysninger om 12 av sjømennene i utvalget, mens så mange som 19 fant jeg verken opplysninger om i sjømannsrullene, eller i andre kilder. Et svinn på hele 38% er et uttrykk for at sjømenn var en svært mobil gruppe. Noe av svinnet kan selvsagt komme av at jeg har oversett noen av sjøfolkene i folketellingene, eller at enkelte av ulike grunner ikke er kommet med i folketellingene selv om de bodde i Bergen. De fleste av personene i utvalget har nok bare vært i Bergen en periode i forbindelse med at de arbeidet som sjømenn. Mange av sjøfolkene flyttet fra Bergen etter endt karriere og de forsvinner dermed ut av kildene her. Hva fant jeg så ut om dem jeg klarte å finne igjen i kildene?

Det mest overraskende resultatet var at så mange som 10 av de 29 jungmennene jeg fant i sjømannsrullene endte opp enten som skipsførere eller styrmenn. Det er ikke mindre enn 20% av de 50 jeg startet med. I tillegg til disse er en av dem som jeg ikke fant sjømannsrullene oppført i senere folketellinger som skipsfører. At så mange av jungmennene ble offiserer kan ikke ha vært vanlig. Dersom hele 20% av de som startet som sjøfolk endte opp som skipsoffiser styrker ikke det Burtons oppfatning om at sjøfolk bare var aktive en kort periode for deretter å gå inn i vanlig arbeid i land. De som ble offiserer var som kjent de som fortsatte sitt arbeid som sjøfolk lengst. Med en så høy rekruttering skulle man tro at mange offiserer måtte komme til å mangle arbeid, i tillegg til at det ville bli mangel på sjøfolk som kunne gå inn i underordnede stillinger. Mye taler for at denne gruppen av jungmenn snarere var unntaket enn regelen. Hvordan var dette blant de yngste sjømennene i folketellingen 1900? Var det fortsatt like mange som ble offiserer?

Av de 50 som sjømennene jeg valgte ut i folketellingen 1900 var det 12 stykker som jeg ikke fant igjen i noen kilder. 36 av dem fant jeg opplysninger om i sjømannsrullene og to fant jeg kun i folketellingene. Seks av sjømennene rømte etter noen få turer, men hele fire av dem kom tilbake og fortsatte sin karriere. Den ene av dem kom tilbake året etter at han rømte og ble styrmann. Han arbeidet som styrmann i sju år før han forsvant (rømte) i Lisboa. I rullene står det "forsvundet i Lissabon og senere ikke gjenfunnet."<sup>[103]</sup> Om en av sjømennene står det at han har utvandret til Amerika. På samme måte som med jungmennene fra 1875 var det også svært mange av disse jungmennene som endte opp som offiserer. Dette gjaldt ikke mindre enn 11 stykker, eller 22% av jungmennene i utvalget, av disse ble åtte skipsførere. Slik gikk det altså med et utvalg av de yngste sjømennene ved folketellingene i 1875 og 1912, men hvordan gikk det med de som var ved slutten av sin karriere på samme tid?

For å velge ut matroser som var ved slutten av sin karriere tok jeg utgangspunkt i de matrosene som var over 35 år og gjorde et tilfeldig utvalg blant disse. Også blant disse var det en del jeg ikke fant igjen i senere kilder. Av de 50 matrosene i 1875 fant jeg igjen 25, mens jeg fant 22 av de 50 fra 1900. For å undersøke matrosene sin videre yrkeskarriere har jeg konsentrert meg om opplysninger fra senere folketellinger og registeret over døde i Bergen frem til 1911. Som sagt regner jeg med at dette var sjøfolk som var ved slutten av sin yrkesaktive karriere på sjøen og det er derfor ikke særlig stor sjanse for å finne ytterligere opplysninger i sjømannsrullene. Samtidig var sjømennene litt for gamle til i særlig grad å stå oppført som fedre i registeret over døde i Bergen.

For dette utvalget ser sjøfolkenes videre yrkeskarriere ut til å stemme veldig bra med det Aase og Burton fant i henholdsvis Haugesund og Southampton. Største delen av sjøfolkene som gikk i land endte nemlig opp som løsarbeidere, bryggesjauere eller som håndverkere. Denne gruppen utgjorde 56% av utvalget i 1875 og 63% i 1900.



Den absolutt vanligste tittelen sjømennene opptrådte under etter at de gikk i land var ”løsarbeider”. Som

tittelen sier var det å være løsarbeider en tilværelse som var preget av stor usikkerhet. Man var aldri sikker på om man hadde arbeid og inntekt. I stedet måtte man gå omkring å tilby sin arbeidskraft til den som var villig til å betale. Mange av løsarbeiderne fant arbeid ved kaien i forbindelse med lossing og lasting. Dette ble neppe enklere ettersom man ble eldre. Å være løsarbeider har nok heller ikke hatt særlig høy status i samtiden. Enkelte av dem som ikke står oppført som løsarbeidere i kildene hadde yrker som lossearbeider, eller kaiarbeider. Den reelle forskjellen mellom løsarbeiderne og disse kan ikke ha vært stor.

Selv om matrosene i utvalget var relativt gamle opptrer enkelte av dem også senere som sjømenn. De fleste av dem var fortsatt matros, mens tre av de 22 matrosene jeg fant igjen i fra folketellingen i 1900 er i senere kilder oppført som dampskipsførere. Den eldste av dem var Johan Johannessen som ved folketellingen i 1912 bodde sammen med sin kone i Nordnesveien 32. Han var da 63 år og står oppført som dampskipsfører.[\[104\]](#) Denne endringen av tittel kan være et uttrykk for at Johan har tatt et skritt opp på den sosiale rangstigen. Men det virker lite sannsynlig at han har tatt formell utdanning og fått fartstid som styrmann etter at han var blitt 51 år. Forklaringen ligger nok heller i at han er blitt skipsfører på en liten dampbåt, der man ikke hadde samme kravene til formell utdanning.[\[105\]](#) Noen av matrosene fra 1875-tellingen dukker også opp igjen som løser, kjentmenn og fløtmenn. Dette var yrker som i større eller mindre grad var forbundet med det å være sjømann. Å bli los har nok absolutt betydd en klar heving av den sosiale statusen fra å være matros. Som los var man offentlig tjenestemann med alt det medførte både av lønn og anseelse. En kjentmann hadde nok en del av de samme oppgavene som losene, men var så vidt jeg vet ikke offentlig tjenestemann. Fløtmennene på sin side hadde nok ikke noe spesielt høyt stilling i samtiden. Dette var ofte tidligere sjømenn som fraktet varer fra skipene og inn til sjøhusene.[\[106\]](#) Mange av skipene måtte før århundreskiftet ankre opp i Vågen for å losse og laste, fordi det var mangel på offentlige kaianlegg. Etter som det rundt århundreskiftet ble bygd nye kaianlegg forsvant fløtmennenes arbeidsgrunnlag. Dette er nok årsaken til at Rasmus Hansen Nordal i 1891 er oppført som fløtmann, mens han i 1900 står oppført som midlertidig uten stilling.[\[107\]](#)

Ut fra dette lille utvalget kan ikke se at det er noen klar forskjell fra 1875 til 1912 når det gjelder hvilke yrker sjømennene gikk inn i etter endt karriere. Etter endt karriere til sjøs gikk de fleste av sjømennene både i 1875 og 1912 inn i yrker som verken bidro til å bedre deres økonomiske situasjon, eller øke deres sosiale status. De fleste endte opp som løsarbeidere. Det er nok riktig som mange har hevdet at sjømannsyret for mange kun var en fase i livet.[\[108\]](#) Men de fleste av dem jeg har undersøkt her sluttet nok som sjømenn fordi de måtte, ikke fordi de hadde muligheten til å få bedre jobber i land. Etter å ha oppnådd en hvis alder var de nok verken psykisk eller fysisk sterke nok til å fortsette til sjøs. Pensjonsordning for sjømenn kom ikke før i 1948[\[109\]](#) og for å unngå å havne på fattigkassa måtte de ta det arbeidet de fikk. Mange beholdt nok sin identitet som sjømenn, selv om de hadde gått i land og hadde arbeidet der. Et eksempel på dette er Peder Olsen Bøe som var matros i 1875. Han gikk i land og arbeidet som bordarbeider en tid, men da han døde i 1907 står han oppført som forhenværende sjømann.[\[110\]](#)

## **Johan Olai Olsen –fra jungmann til ”melarbeider”.[\[111\]](#)**

Jeg avslutter dette kapitlet om rekruttering og yrkesmobilitet med en liten livshistorie. En av jungmennene i 1875 folketellingen var Johan Olai Olsen, født i 1854 i Årstad. Dette er ikke et spesielt uvanlig navn. Men likevel er det mulig å følge han i kildene. I sjømannsrullene står det at han gjorde sju sjøreiser i tiden fra 1873 til 1881, men det er ikke opplyst noe om hva han arbeidet som om bord. For å finne ut dette og hva han gjorde etter at han hadde sluttet som sjømann måtte jeg derfor undersøke andre kilder.

I sjømannsrullen står han oppført med fødselsdato 12. april 1854.[\[112\]](#) Det er derfor mulig å identifisere han blant de vigde i Bergen. Johan Olai giftet seg 29. april 1877 i Mariakirken med Johanne Gjertine Jakobsen. Da han giftet seg brukte han tittelen stuert. I løpet av tiden fra folketellingen ble avholdt rundt årsskiftet 1875/76 til han giftet seg på våren året etter hadde han altså steget i gradene å blitt stuert. Siden det er opplyst hvem han giftet seg med er det enkelt å plukke ut barna deres i dataregisteret over døpte i Bergen. Ekteparet fikk sju barn fra 1877 til 1902. Ved å koble opplysningene her sammen med opplysningene fra folketellingene er det mulig å rekonstruere en interessant arbeidshistorie.

Etter å ha vokst opp i Sandviken som sønn av en daglønner[\[113\]](#) mønstret Johan Olai som 19 åring i 1873 på skipet ”Herman” som sannsynligvis gikk i fruktfart på Middelhavet. Etter et par år som jungmann i middelhavsfarten,

reiste han på langtur til ”Ostindien”. Her var han mens folketellingen ble avholdt og på denne reisen må han ha skaffet seg praksis far

byssa. Her hjemme ventet nok Johanne Gjertine på han. Han kom hjem i september 1876 og de giftet seg et halvt år etterpå. Da han giftet står han oppført som stuert, men da første sønnen blir født i august har han den upresise betegnelsen sjømann. To måneder etter reiser han på ny ut som og blir borte i hele to år. Han kommer hjem i 1879 og reiser ut på en siste reise like før første datteren blir født. Når hun blir født er den siste gangen Johan Olai står oppført som stuert. Etter dette veksler han på å være arbeidsmann, daglønner og arbeider når de andre barna blir født. Den siste opplysningen om hans yrkeskarriere er at han var ”melarbeider” da han døde i 1911.[\[114\]](#) Konen arbeidet da som ”Sækkevæverske”.[\[115\]](#)

I Johan Olais tilfelle ser det ut til å være overensstemmelse mellom opplysningene i sjømannsrullene og i andre kilder. Han gikk *ikke* inn i innenriksfarten da han var ferdig med karrieren i utenriksfarten, slik en del andre kanskje gjorde. Johan Olai var 27 år da han sluttet som sjømann. Dette var litt under gjennomsnittet, men likevel ikke veldig tidlig. Hans yrkeskarriere stemmer bra både med min oppfatning om at de som steg i gradene var de som ble sjømenn lengst og ikke minst Burtons oppfatning om at man bare var sjømann en periode av livet og deretter gikk inn i vanlig arbeid på land.

---

[\[75\]](#) Nedrebø 1990, p. 64 og 48.

[\[76\]](#) Nedrebø 1990, p. 62.

[\[77\]](#) Nedrebø 1990, p. 61.

[\[78\]](#) (2760 og 5176 personer) Tabell 6, Nedrebø 1990, p. 57.

[\[79\]](#) Nedrebø 1990, p. 64.

[\[80\]](#) (7222 og 19798 personer) Tabell 6, Nedrebø 1990, p. 57.

[\[81\]](#) Thue 1980, p. 176.

[\[82\]](#) SAB: Folketellingen 1875 for Bergen.

[\[83\]](#) Thowsen 1983, p. 83.

[\[84\]](#) Mer om dette i kap. VI.

[\[85\]](#) Lov om maskinister paa dampfartøier af handelsmarinen, 26. juni 1889.

[\[86\]](#) 75% kom fra byer. 4 fra Horten, 3 fra Kristiania, 2 fra Fredrikshald (Halden) og 3 fra Fredriksvern (Stavern).

[\[87\]](#) Rokne 1973, p. 51.

[\[88\]](#) Nedrebø 1991, p. 63.

[\[89\]](#) Bakka Jr. 1994, p. 19.

[\[90\]](#) Bakka Jr. 1994, p. 55.

[\[91\]](#) Pettersen 1981, p. 138.

[\[92\]](#) Heggland 1975, p. 653.

[\[93\]](#) Lov om maskinister paa dampfartøier af handelsmarinen, 26. juni 1889. Mer om dette i kap. VI.

[\[94\]](#) SAB: Innrulleringssjefen i Bergen, Sjøfartsannotasjonsruller for Bergen krets, Inr. 9b og 14a.

[\[95\]](#) SAB: Folketellingen for Bergen 1891.

[\[96\]](#) SAB: Innrulleringssjefen i Bergen, Sjøfartshovedrulle-B, Inr. 20, f. 283b.

[\[97\]](#) Hamre 1989, p. 23.

[\[98\]](#) Burton 1988, p. 229.

[\[99\]](#) Thue 1980, p. 176f.

[\[100\]](#) Burton 1988, p. 161.

[\[101\]](#) Johan Martens; *De Bergenske Priviligerede Skibsmæglere og Deres Samtid*, Bergen 1924, i Thue 1980, p. 177.

[\[102\]](#) Aase 1987, p. 75.

[\[103\]](#) SAB: Innrulleringssjefen i Bergen: Sjøfartshovedrulle for Bergen krets, Inr. 7a, p. 53.

[\[104\]](#) SAB: Folketellingen 1912 for Bergen.

[\[105\]](#) Jmf. Lov av 7. april 1906, §2.

[\[106\]](#) Bakka jr. 1994, p. 54.

[\[107\]](#) SAB: Folketellingene 1891 og 1900 for Bergen.

[\[108\]](#) Se for eksempel Burton 1988, p. 161 og Thue 1980, p. 176f.

[\[109\]](#) I følge Aschehoug og Gyldendals Store norske leksikon, Oslo 1980.

- [110] SAB: Folketellingen for Bergen 1891 og dataregister "Døde i Bergen 1882-1911".
- [111] SAB: "Døde i Bergen 1882-1911".
- [112] SAB: Innrulleringssjefen i Bergen: Sjøfartsannotasjonsrulle for Bergen krets, lnr. 9b, p. 414b.
- [113] SAB: Folketellingen 1865 for Bergen.
- [114] SAB: "Døde i Bergen 1882-1911".
- [115] SAB: Folketellingen 1912 for Bergen.
- 



## V. ”Et halvt hundeliv”[\[116\]](#) –sjøfolks familie og hjem.

”[sjømannen lever et] halvt hundeliv, bestandig ute, intet hjem, ingen familie for os i aarevis, vore hustruer gaar hjemme og lever et halvt liv, kun plikter og forsagelser av livets sande værdier, paa hende hviler barneoppdragelsen og alle hjemmets pligter og byrder [...]” [\[117\]](#) Slik beskriver en norsk maskinist sjøfolks familieliv i 1913 og han fortsetter med å si at han i løpet av de 28 årene han har vært gift har han vært hjemme hos familien i 30 måneder. ”[...] sier og skriver – 2 ½ aar af 28, og endda har jeg neppe været med de aller uheldigste. Vi har simpelthen ikke raad til at se vor familie.”[\[118\]](#)

I dette kapitlet vil jeg undersøke hvordan moderniseringen av skipsfarten påvirket sjøfolkenes familieforhold. Med dampskipene ble det enklere å vite hvor lang tid hver reise tok. Det ble derfor enklere å planlegge hvor lenge man ble borte. I tillegg tok hver reise kortere tid enn de hadde gjort i tidligere. Dette burde gjøre det enklere å kombinere sjømannslivet med familie. Samtidig som hver reise tok kortere tid ble seilingssesongen utvidet. Dampskipene var ikke på samme måte som seilskipene avhengig av været og sjømennene var derfor bortreist større deler av året. Dette kan også ha påvirket familiestrukturen til sjømennene. Sitatet ovenfor viser at mange sjøfolk fortsatt var lenge borte fra familien. Men førte overgangen til dampskip at flere sjømenn ble gift og stiftet familie? Forandret også størrelsen på familiene seg? Dersom sjøfolkene var oftere hjemme kunne dette av naturlige årsaker føre til at det ble flere barn. Dersom mange av de hjemmeværende barna og hustruene til sjøfolkene arbeidet kan dette være et uttrykk for at sjøfolkene ikke tjente nok til å underholde hele familien. Den økonomiske situasjon for sjømannsfamiliene bedret seg etter at dampskipene overtok. Førte dette til at færre koner og barn måtte arbeide? Dette vil jeg også se nærmere på i dette kapitlet. Til slutt vil jeg se på om sjøfolkene var integrert i det øvrige bomiljøet, eller om bodde i egne områder og på den måten utgjorde et eget samfunn. Ble i tilfelle dette bomiljøet blant sjøfolk splittet opp når sjømannsstanden ble mer spesialisert?

### Var sjøfolkene gift?

På 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet var det mange som mente at det å være sjømann ikke lot seg kombinere med familieliv i land. Hvordan kunne sjømannen ta seg av kone og barn når han var borte i måneder og år av gangen? I England gikk kritikere i samtiden til og med så langt at de mente sjømenn burde la være å gifte seg.[\[119\]](#) Det har vært vanlig å tenke seg at sjøfolk var unge, ugifte menn som reiste ut i den store verden uten forpliktelser overfor egen familie. Det at sjømennene var ugift har blitt sett på som en del av den friheten og selvstendigheten sjømenn har blitt forbundet med. Hvordan var egentlig sjøfolks ekteskapsmønster? Lot de være å gifte seg fordi de skulle være så lenge borte, eller giftet de seg heller tidligere for å sikre seg mot at sin kjære fant seg en annen mens de var borte? Fischer/Nordvik hevder i deres analyse av sjøfartstillingen 1875 at den viser at de fleste sjømenn ikke var gift.[\[120\]](#) Hildur Aase skriver på sin side i hovedoppgaven, ”Sjømannsfamilier i Haugesund i mellomkrigstida” at sjøfolk stort sett giftet seg *tidligere* enn menn som ikke var sjøfolk.[\[121\]](#) Hvordan var dette i Bergen? Endret dette seg da dampskipene overtok for seilskipene? Regelmessigheten som fulgte med dampskipene gjorde det sannsynligvis enklere å kombinere sjømannsyrket med familieliv. Dersom dette var tilfellet ville det blant annet kunne gi seg utslag i at en større andel sjøfolk var gift og at de muligens giftet seg tidligere enn før.

### Når giftet sjøfolkene seg?

Endret vigselalderen for sjømenn seg ettersom dampskipene mer og mer overtok? Det ville være naturlig å tenke seg at det ble enklere å være gift når dampskipene overtok. Dette kunne i så fall gi seg utslag i lavere vigselalder. Stemmer dette med undersøkelser av vigselalderen blant sjømenn i Bergen? Var det store forskjeller mellom de like sjømannsgruppene? For å undersøke dette har jeg analysert 4302 ekteskap som ble inngått i Bergen mellom 1875 og 1911, der sjøfolk giftet seg. Gjennomsnittsalderen for alle sjømennene som giftet seg var 28,4 år.[\[122\]](#) Dette var

omtrent et år under det som var vanlig for befolkningen generelt.[\[123\]](#) På samme måte som i Haugesund giftet sjøfolkene i Bergen seg litt tidligere enn befolkningen ellers.

En gruppe som trekker opp gjennomsnittsalderen for sjøfolkene er skipsførerne. Dette var en gruppe som i og med at de hadde nådd en så høy grad måtte ha en del års fartstid. Mange av dem som senere ble skipsførere giftet seg nok mye tidligere enn det gjennomsnittsalderen for skipsførere viser. De personene som oppgav tittelen skipsfører eller skipper da de giftet seg var omkring 35 år og følgelig langt eldre enn det som var normalt for resten av befolkningen. Til sammenlikning var vigselfalderen for sjømenn uten skipsførere bare 28,0 år.

De sjømennene som giftet seg tidligst var kokkene. Kokkene var bare omkring 25 år da de giftet seg. Dette henger samme med at kokkene ofte var unge, men er likevel litt overraskende da kokkene ikke tjente spesielt bra.[\[124\]](#) De skulle derfor ikke ha så stor mulighet til å stifte familie tidlig. En annen gruppe sjømenn som man kunne tenke seg ville være enda yngre enn kokkene da de giftet seg var dekksgutter eller jungmenn. Men i den perioden jeg har undersøkt er det kun registrert en som var i denne gruppen da han giftet seg. Han het Klaus Kristian Hilt og var jungmann da han 24 år gammel giftet seg med Anne Karine Jansen i Domkirken i 1883.[\[125\]](#)

At det ikke var flere jungmenn og andre i de laveste stillingene som giftet seg viser at det ikke var nok kun å ha en inntekt for å kunne gifte seg. Man måtte ha oppnådd en viss modenhet i tillegg. Siden de fleste jungmenn og førstereisgutter var under 20 år,[\[126\]](#) så er det ikke så overraskende at det ikke er med flere fra denne gruppen. Hilt er vel snarere et unntak når han var så pass gammel og fortsatt var jungmann. Når sjøfolkene hadde nådd en alder da det var aktuelt å stifte familie hadde de som regel også steget i gradene. De dukker derfor opp som matroser, uspesifiserte sjømenn eller andre høyere grader i kirkebøkene når de gifter seg.

Det faktum at vigselfalderen mellom de forskjellige sjømanns stillingene varierer sier kanskje mest om de forskjellige stillingene. Når man giftet seg som styrmann så var man omtrent så gammel som en styrmann pleide være. På samme måte var det med de andre stillingene. At en stilling har høy vigselfalder kommer av at de som hadde slike stillinger hadde nådd en spesiell alder. Båtsmannen var den eldste og mest erfarne matrosen, følgelig hadde de som giftet seg som båtsmenn en høy gjennomsnittsalder. Det samme gjaldt tømmermennene, førstestyrmennene, maskinistene og skipsførerne. Dette var stillinger som enten krevde formell utdanning, eller en viss mengde praksis.

For at man skulle sett når folk i de forskjellige stillingene egentlig giftet seg, måtte man ta utgangspunkt i sjømennene i folketellingene og finne dem igjen i kirkebøkene når de gifter seg. Da ville man for eksempel finne at styrmenn giftet seg som matroser eller lignende da de var yngre. For å gjennomføre dette for hele utvalget måtte man sjekke hvilken stilling hver enkelt sjømann endte opp i. Dette ville være en meget omfattende oppgave. Jeg har derfor valgt å undersøke de stillingene i folketellingen 1912 som jeg anser for å være stillinger hvor man ikke lengre hadde særlig mulighet for å avansere i stillingshierarkiet. Dette gjaldt maskinister, stuerter, båtsmenn, tømmermenn og skipsførere.

For at sannsynligheten for å finne dem vigde i Bergen skulle være størst mulig valgte jeg i utgangspunktet ut de sjøfolkene som enten var gift eller enkemann og som var født i Bergen. Dette fordi det er disse som burde ha mest tilknytning til byen. Med utgangspunkt i disse kriteriene valgte jeg ut 100 maskinister, 100 stuerter, 77 skipsførere, 24 tømmermenn og 5 båtsmenn. Av disse fant jeg omtrent halvparten igjen som vigde i Bergen.

Undersøkelsen burde vise at den reelle vigselfalderen var lavere enn det resultatet man får ved å regne ut gjennomsnittlig vigselfalder for de ulike stillingene. Dette stemmer for de fleste av gruppene, særlig for skipsførerne. Skipsførerne er nok også den gruppen som er mest typisk for karrierestigen til sjøs. De fleste skipsførere var godt oppe i årene før de fikk en stilling som skipper. Det som er overraskende er at vigselfalderen varierer så voldsomt blant de som var skipsførere. Den eldste i mitt utvalg var Johannes Bernhard Tollefsen. Han var 40 år og fortsatt styrmann da han giftet seg i 1906. I 1912 var han blitt skipsfører. Den yngste var Olaf Stavenæs som bare var 22 år og allerede var blitt ”dpbaadfører” da han giftet seg i 1902.[\[127\]](#) At han kunne være skipper i en alder av bare 22 år virker litt utrolig. Ved nærmere undersøkelser viser det seg at han i alle fall ikke hadde noen lang karriere i utenriksfart før han fikk tittelen ”dpbaadfører”. I følge sjømannsrullene gjorde han bare en kort reise som fyrbøter før han gav seg.[\[128\]](#) Hvordan har han da fått denne tittelen? Han kan ha vært skipsfører på et lite dampskip i innenriksfart og er derfor ikke ført i sjømannsrullene. I følge loven var det tillatt for hvem som helst å føre dampfartøy av 25 tonns bruttodrektighet eller mindre.[\[129\]](#) Det er mulig at sjøfolk med tittelen dampbåtfører ikke var skipsførere i egentlig forstand og at de dermed heller ikke hadde så høy status og utdanning som andre skipsførere. I adresseboken for Bergen for 1922 står Olaf Stavenes oppført som ”Bugserbaatf.”.[\[130\]](#) Han arbeidet



altså som slepebåtfører i 1922, dette styrker inntrykket av at dampbådfører var noe annet enn en dampskipsfører.

De fleste skipsførere giftet seg mens de var styrmenn. I mitt utvalg gjaldt dette hele 63% av de som endte opp som skipsførere. Styrmannsstillingen var for mange kun et trinn på veien mot å bli skipsfører. Grunnen til at flesteparten giftet seg som styrmenn var naturlig nok at de da var i den rette alderen. De var ikke for gamle til å stifte familie, men heller ikke for unge til å etablere seg.

**Tabell 5: Egentlig vigselfalder.**

	Antall	Alder	Sml. Alder	Stilling som gift
Skipsførere	38	29,2	35,0	63% Styrmenn 18% Skipsførere 16% Annet 3% Ukjent
Maskinister	56	26,6	29,9	66% Maskinister 25% Fyrbotere 9% Annet
Tømmermenn	7	23,7	30,5	57% Tømmermenn 43% Underordnet
Stuerter	53	26,9	27,0	75% Stuerter 19% Annet 6% Kokker
Båtsmenn	3	31,6	30,3	67% Annet 33% Båtsmenn

Kilde: SAB

*Dataregister "Vigde i Bergen 1816-1911". Undersøkt vigselfalder for et utvalg sjøfolk fra Folketellingen 1912 for Bergen. Sammenliknet alder er gjennomsnittsalder mellom 1875 og 1911 for de som giftet seg i den enkelte stillingsgruppe.*

Båtsmennene var den eneste gruppen som hadde litt høyere vigselfalder i min undersøkelse. Dette er på sin side en så liten gruppe at man ikke kan legge særlig vekt på denne forskjellen, her er det små ulikheter som kan gi store utslag. Jeg fant kun tre båtsmenn fra folketellingen 1912 som vigde i Bergen. Den gjennomsnittlige vigselfalderen for båtsmenn mellom 1875 og 1911 er regnet ut blant 47 og gir nok et riktigere bilde av når båtsmenn giftet seg. Båtsmenn var de mest erfarne matrosene om bord i skipene. Ut fra dette er det vel ikke urimelig å anta at en del av dem giftet seg som matroser og da sannsynligvis var litt yngre.

Den gruppen som avviker minst i fra normalen er gruppen av stuerter. Her er resultatet praktisk talt helt likt. Dette henger selvsagt sammen med at hele 75% av stuertene allerede var blitt stuerter når de giftet seg. På den andre siden er forskjellen i vigselfalderen for tømmermenn svært stor. Også her gjør et relativt lite utvalg at representativiteten ikke blir så stor. En vigselfalder på bare 23,7 år er likevel overraskende lav. En så lav vigselfalder viser i det minste at man ikke behøvde være særlig gammel før man kunne få arbeid som skipstømmermann. Ovenfor har jeg vist at gjennomsnittsalderen for skipstømmermenn var 33 år i 1875 og en del høyere i 1912.[\[131\]](#) En vanlig oppfatning har vært at tømmermenn gjerne var vanlige sjømenn som hadde ekstra utdanning eller praksis.[\[132\]](#) For å få denne praksisen skulle man tro at det ville gå noen år. Dette ser ikke ut til å stemme helt, siden over halvparten av tømmermennene allerede var tømmermenn da de giftet seg. At de kunne gifte seg som så unge kan også tyde på at tømmermenn tjente temmelig bra i forhold til andre. Fischer/ Nordvik har regnet ut lønn for de forskjellige sjømannsstillingene i Stavanger. Deres utregninger viser at skipstømmermenn tjente litt mer enn mange av de andre gruppene. Lenge tjente de også mer enn 2. styrmenn. Særlig på seilskip tjente tømmermennene bra i forhold til andre.[\[133\]](#) På den måten hadde de tidlig mulighet til å stifte familie. Hva som er årsaken til den store differansen mellom såkalt egentlig og gjennomsnittlig vigselfalder er vanskelig å si.

En ting viser i alle fall undersøkelsen tydelig, de som var eller ble skipsførere giftet seg senere enn de underordnete. Dette kan ha med flere ting å gjøre. Den mest åpenbare forskjellen er kravet om utdanning. Den perioden sjøfolkene var under utdanning hadde de ikke inntekt. Da hadde man stort sett heller ikke mulighet til å forsørge familien. Man kan derfor tenke seg at mange ventet med å gifte seg til de var ferdig med utdannelsen. Et annet aspekt er at de som hadde anledning til å utdanne seg til styrmenn og skipsførere også må ha hatt økonomi til å la være å arbeide de månedene teorien varte. Dette kan tyde på at de ofte kom fra mer velstående familier og ikke hadde samme krav om å hjelpe til med å sikre familien inntekter. At de ikke hadde egen familie å forsørge gjorde selvsagt også muligheten til å ta utdanning større. Det er vanskelig å si om sjøfolk ventet med å stifte familie for å ha muligheten til å ta utdanning, eller om det var slik at de som etablerte seg tidlig aldri fikk mulighet til videre utdanning.

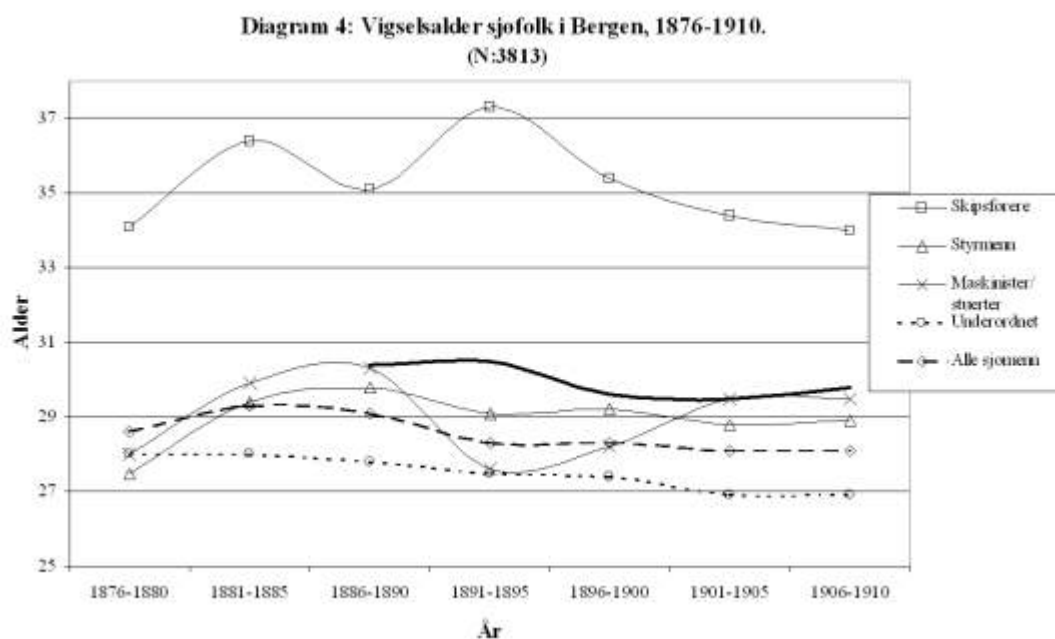
Diagram 4 viser at vigselfalderen for sjøfolkene som helhet var temmelig konstant fra 1876 til 1910. I løpet av perioden sank vigselfalderen for sjøfolk bare med et halvt år, fra 28,6 år til 28,1 år. Nedgangen er liten og det ser derfor ikke ut til at overgangen til dampskip har påvirket vigselfalderen i særlig grad. Nedgangen ser i stedet ut til å stemme overens med utviklingen for den øvrige befolkningen. For befolkningen generelt sank vigselfalderen fra 1886 til 1910 med 0,6 år, fra 30,4 til 29,8 år.[\[134\]](#) Dette er litt overraskende, da de forbedringene dampskipene førte

med seg burde gjort mulighetene for å ha et regelmessig familieliv bedre.

Vigselsalderen for de ulike gruppene varierte i ulik grad. Særlig skipsførerne, maskinistene og stuertene hadde store endringer i vigselsalderen. Jeg har slått sammen maskinistene og stuertene i en gruppe. Disse var på mange måter lik hverandre. Begge stillingene hadde offisersgrad og hadde ansvar for hvert sitt departement. Lønnsmessig lå maskinister en del over stuertene, men maskinistene hadde på sin side større vansker med å hevde sin status som offiserer, siden de vanligvis ikke brukte uniform.[\[135\]](#)

Det som er mest påfallende er at vigselsalderen for maskinistgruppen (inkl. stuerter) i begynnelsen av perioden var helt lik de underordnede sjømennene. Den steg deretter frem til omtrent 1890. Deretter sank den igjen ned på nivået til de underordnede sjøfolkene frem mot 1895. Vigselsalderen steg så jevnt utover og endte opp på 29,5 år. Men hva kan årsaken til variasjonene i vigselsalder være? At vigselsalderen synker etter 1890 er litt overraskende. I 1889 kom den første loven om maskinister hvor det ble formelle krav om utdanning og praksis for maskinister.[\[136\]](#) Man skulle tro at disse kravene gjorde at maskinistene måtte vente lengre enn tidligere med å gifte seg. Dette stemmer ikke med undersøkelsen av vigslene i denne perioden. Det er mulig at følgene av denne loven først gjør seg gjeldende fra 1895, fra da av synker vigselsalderen jevnt. Dette kan komme av at det var en hvis treghet i systemet. Sannsynligvis tok det en hvis tid før loven var så innarbeidet at den fikk betydning på dette området. Dette forklarer likevel ikke den markerte nedgangen etter 1890.

De største endringene i vigselsalderen fra 1875 til 1911 skjedde blant styrmennene i tillegg til gruppen av maskinister og stuerter. Maskinistene ventet med andre ord lengre med å gifte seg etter at "den nye tid" hadde inntatt skipsfarten.



*Kilde: SAB: Dataregister "Vigde i Bergen 1816-1911". Historisk Statistikk 1994. Opplysninger om landsgjennomsnitt mangler for perioden før 1886.*

Også vigselsalderen for skipsførerne varierte mye. Skipsførerne var av naturlige grunner klart eldre enn gjennomsnittet ellers når de giftet seg. Dersom man kun ser på vigselsalderen i begynnelsen og i slutten av perioden var den svært stabil. Den sank faktisk bare fra 34,1 til 34,0 år. Men innenfor perioden har det vært store svingninger. I første halvdel av perioden gikk vigselsalderen for skipsførere i bølger med en topp på 37,3 år på begynnelsen av 1890-tallet. Fra 1895 viser den en klart nedadgående tendens. Et interessant fenomen er at mens maskinistenes vigselsalder sank frem mot 1895, steg skipsførernes alder i samme periode fra 35,1 år til hele 37,3. Dette kan ha å gjøre med at 17% av skipsførerne som giftet seg mellom 1891 og 1895 hadde vært gift en eller flere ganger tidligere, tilsvarende andel for perioden 1886-1890 var 8%. Vigselsalderen for skipsførere varierte naturligvis mye fra de som giftet seg for første gang til de som giftet seg for andre eller tredje gang. Mellom 1875 og 1911 giftet skipsførere seg i gjennomsnitt når de var 35 år. Dersom de som hadde vært gift før ikke regnes med, synker vigselsalderen til 33,4

år. For dem som hadde vært gift tidligere var gjennomsnittsalderen 42 år. Selv om det korrigeres for de som var gift flere ganger var det et hopp i vigselalderen til skipsførere fra 1886 til 1895, fra 34,6 år til 36,3 år. Hva som kan være årsaken til dette er vanskelig å si.

Vigselalderen for styrmenn følger omtrent samme kurve som for maskinistene. I begynnelsen av perioden var styrmennene faktisk litt yngre enn andre sjømenn da de giftet seg. Dette er overraskende da styrmennene både måtte ha fartstid og styrmannseksamen. Man skulle derfor forvente at de ville være eldre enn andre sjømenn da de giftet seg. Vigselalderen for styrmenn var nok uvanlig lav i mellom 1876 og 1880. En undersøkelse av tiåret før 1876 viser at vigselalderen for styrmenn var høyere da, men at tendensen var synkende.[\[137\]](#) Vigselalderen steg kraftig frem mot 1890 og stabiliserte seg deretter omkring 29 år.

For de underordnede sjøfolkene var variasjonene temmelig små. Kurven viser at de underordnede sjøfolkene ble gradvis yngre når de giftet seg, men forskjellen er ikke særlig stor. Noe som er felles for alle sjømennene er at de, med unntak av skipsførerne, giftet seg tidligere enn resten av befolkningen. Hvorfor var det slik?

## Hvorfor giftet sjøfolkene seg tidlig?

Sjøfolkene var ofte temmelig unge. Det var mens de var unge de hadde størst mulighet til å få hyre som sjømenn og ha sikker inntekt. Dette kan være en årsak til at de giftet seg tidlig. Når sjøfolkene begynte å tjene egne penger ønsket de å "investere" i egen familie. Aase har funnet at det i likningskontorets kladdelister er kommentarer som viser at mesteparten av ugifte sjøfolks hyrer ble sendt hjem til foreldrene dersom de manglet penger.[\[138\]](#) Dette var nok vanlig i Bergen også. Det ville derfor for mange være økonomisk lønnsomt å stifte egen familie isteden for at deler av hyren skulle gå til foreldre og søsken. Når sjøfolkene giftet seg ble nok dette kravet om å hjelpe foreldrene mindre. Hildur Aase peker også på at en del av forklaringen ligger på det "allmennmenneskelige plan". Hun sier: "Bare ved å gifte seg kunne sjømannen være sikker på at et forhold ville vare kanskje i årevis mens han var ute."[\[139\]](#) En av Aases informanter sa det slik: "Han ville ikkje reisa før han va gifte for han va redde atte når han kom hjem va det ikkje nåke merr. Så gifta me oss då altså [...] Reiste ut ei uka ittepå. Va ute i 4 år."[\[140\]](#) Dette kan også ha vært en årsak til at sjøfolk valgte å gifte seg tidlig.

Hva skulle egentlig til for at man kunne gifte seg omkring forrige århundreskifte? Det første kravet var at man måtte kunne forsørge familien. For å kunne forsørge familien måtte man ha en jobb. I min periode hadde de fleste sjømenn ikke problem med å skaffe seg arbeid. På landsbygda måtte man ofte vente til det ble et ledig gårdsbruk før man kunne etablere seg med familie. Det var ikke mulig å underholde egen familie dersom man bare var tjener på en gård. Dette var med å trekke vigselalderen på landsbasis opp.

Langs kysten har folk alltid kunnet leve av fiske og sjøfart, en mulighet man ikke hadde andre steder. I historisk perspektiv vil det derfor være forskjeller dersom man sammenlikner vigselalderen i Kystnorge med innlandet. Denne forskjellen vil nok ikke kunne påvises på samme måte i dag.[\[141\]](#)

I byene og tettstedene måtte håndverkere ha gått i lære en stund før de hadde nok inntekt til å kunne forsørge kone og barn. Håndverksvenner bodde ofte hos sine respektive mestre. Først når de hadde fått en del opplæring kunne de tjene nok til å etablere seg for seg selv med egen familie. Jeg vil anta at arbeiderne i fabrikkene som vokste frem med industrialiseringen hadde samme mulighet som sjømenn til å gifte seg tidlig. Om dette var tilfelle kjenner jeg ikke til.

At muligheten for arbeid klart har påvirket vigselalderen er klart blant annet fordi vigselalderen for nesten alle grupper sjøfolk sank under høykonjunkturen for skipsfarten under og like etter Den første verdenskrig.[\[142\]](#) Desto bedre utsiktene var for å få arbeid, desto tidligere giftet man seg.

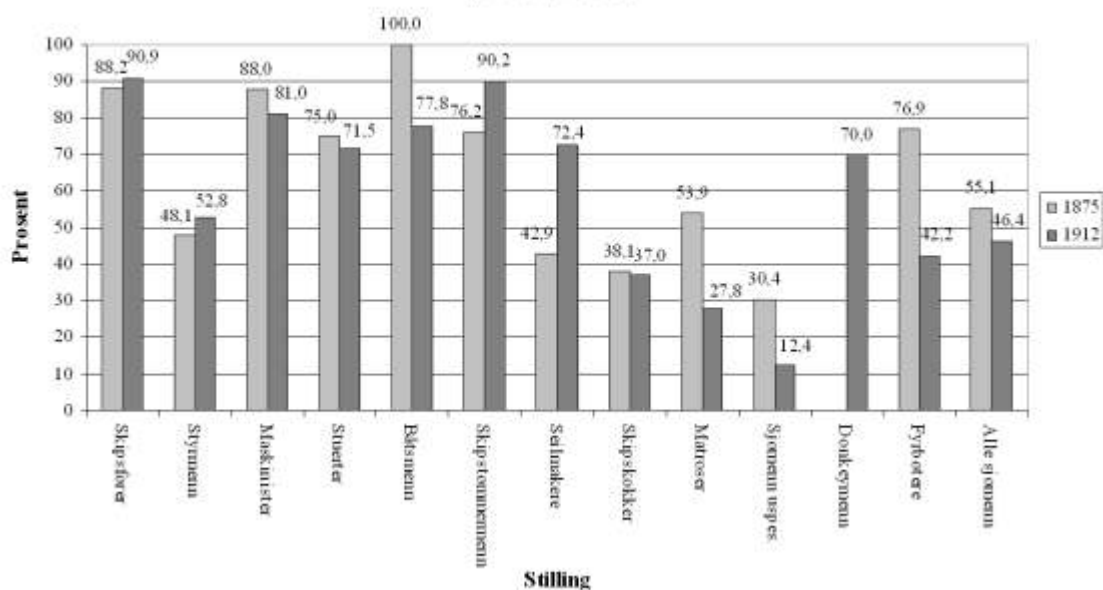
## Hvor mange av sjøfolkene var gift?

Ble det enklere å kombinere sjømannsyirket med familieliv gift når dampskipene overtok? Dersom det virkelig var slik skulle det gi seg utslag i at en større andel sjøfolk var gift. For å undersøke dette har jeg sammenliknet

vigselsandel for sjøfolk i folketellingen 1875 og 1912.

Vigselsandel henger på samme måte som vigselsalder nøye sammen med alderen til de personene som arbeidet i de forskjellige stillingene. Andelen vigde vil derfor være høyere blant båtsmenn enn blant for eksempel jungmenn. Desto eldre man blir, desto større er sannsynligheten for at man enten er gift eller har vært gift. Jeg regner enkemenn og fraskilte som vigde. Eksempler på dette er at den gruppen som hadde klart høyest vigselsandel i 1875 var båtsmennene. Alle de 17 båtsmennene som er registrert i folketellingen 1875 var eller hadde vært gift. Dette stemmer overens med at båtsmennene var de sjøfolkene med klart høyest gjennomsnittsalder i 1875. Skipsførere og maskinister har også en høy vigselsandel. Dette var også stillinger der gjennomsnittsalderen var høy. Vigselsandelen ble også påvirket av hvor sjømennene arbeidet. Undersøkelser av vigselsandel blant sjøfolk i skipsfartstillingen 1875 viser at vigselsandelen var mye lavere blant sjøfolkene i utenriksfarten enn de som arbeidet i den lokale kystfarten. I Haugesund, Stavanger og Arendal lå vigselsprosenten så lavt som 27,5% og 24,6%. [143] Ved skipsfartstillingen for bergenske skip var tilsvarende andel 34,1%. [144] Alle disse lå langt under det som var andelen blant andre sjøfolk.

Diagram 5: Andel vigde sjømenn 1875 og 1912.  
(N:1540,N:3133)



*Kilde: SAB: Folketellingen 1875 og 1912 for Bergen. Andel vigde er regnet ut for hver enkelt stilling. Enkemenn og fraskilte regnet som vigde. Stillinger der det ikke fantes vigde er ikke tatt med. Kategorien "Sjømenn" rommer de som er uspesifisert i kildene, (søfarende, til sjøs osv.). Alle sjømenn omfatter også grupper uten vigde (N:1629,N:3280).*

Det mest overraskende man oppdager når man undersøker sjøfolks ekteskapsmønster i overgangen fra seil- til dampskip er at vigselsandelen deres sank i fra 1875 til 1912. Dette stemmer dårlig med hypotesen om at dampskipene gjorde det enklere å være gift og ha familie. En forklaring på dette overraskende funnet kan være at gjennomsnittsalderen for sjøfolk var litt lavere i 1912 enn i 1875. Jeg har tidligere vist at gjennomsnittsalderen for sjøfolk sank med litt over ett år i samme periode. [145] Når sjøfolkene var yngre minsker dette sannsynligheten for at de var gift. Likevel er det overraskende at det var 8,7% færre sjøfolk som var gift i 1912 enn det var i 1875.

Gikk vigselsandelen ned for alle grupper av sjøfolk, eller var det enkelte grupper som pekte seg ut? Det ser ut til at vigselsandelen gikk ned for de aller fleste sjømannsgruppene fra 1875 til 1912. Unntakene var fagarbeiderne som var knyttet til vedlikehold og drift av seilskip. For dem steg vigselsandelen betraktelig. I 1912 er det stålskipene som dominerer den bergenske skipsfarten. Selv om det nok fortsatt var arbeid for tømmermenn om bord i skipene, var derfor ikke tømmermennenes tjenester lengre så etterspurte. Dette førte til lite nyrekruttering til yrket, noe som i sin tur gav en "forgubbing" av tømmermennene. Med en gjennomsnittsalder på 46,6 år er de de klart eldste sjømennene i 1912. Høy alder gir som tidligere nevnt høy vigselsprosent. For tømmermenn økte vigselsandelen med hele 14%.



Det samme fenomenet som gjorde seg gjeldende for tømmermennene gjaldt også seilmakerne. De opplevde også at den ny teknologien hindret nyrekruttering til yrket. For denne gruppen ble gjennomsnittsalderen nesten doblet fra 1875 til 1912. Vigselsandelen blant seilmakerne er ikke fullt så høy som hos tømmermennene, men stigningen fra 1875 er enda større enn den var for tømmermennene, hele 29,5%. At flere sjøfolk i disse to sjømannsgruppene var gift hadde med andre ord lite å gjøre med at de fikk bedre forutsetninger for å være gift etter at dampskipene overtok.

Den gruppen som hadde størst nedgang i andel vigde var fyrbøterne. Denne gruppen hadde en nedgang på hele 29,5%. Siden dette er en av de nye gruppene av sjømenn som kom med dampskipene kan moderniseringen av skipsflåten ha påvirket ekteskapsmønsteret deres. I 1875 var fyrbøterne de sjømennene som hadde høyest vigselsandel i forhold til alder. Gjennomsnittsalderen for fyrbøtere var da 31 år og hele 76,9% av dem var gift. I 1912 var fyrbøterne litt yngre, men andelen har sunket svært mye. Hva var årsaken til dette? I 1875 var fyrbøter et temmelig nytt yrke som var kommet med den nye teknologien som i stadig større grad preget skipsfarten. Selv om det var en slitsom og ikke minst skitten jobb, kan det ha vært en viss status knyttet til disse nye yrkene i begynnelsen. Denne statusen kunne man tenke seg gav seg utslag i relativ høy lønn. En lønn som gjorde mulighetene for å underholde familien større. Dette stemmer ikke med opplysninger om inntekt fra likingsprotokollene for Bergen for 1875. Av fem fyrbøtere som bodde i første rode i 1875, tjente tre 130 og to 150 speciedaler. Dette var omtrent det samme som en vanlig matros.[\[146\]](#) Etter hvert som antall dampskip økte, ble det flere og flere fyrbøtere og den eventuelle statusen yrket hadde hatt i begynnelsen ble i alle fall ikke høyere. I 1912 er vigselsandelen sunket til et mer forventet nivå på rundt 44%. Med forventet nivå mener jeg i forhold til alderen på fyrbøterne. De fleste fyrbøtere var temmelig unge. Hvorfor det var så mange av fyrbøtere som var gift i 1875 er vanskelig å vite.

Også matros og uspesifiserte sjømenn hadde en klar nedgang i vigselsprosent fra 1875 til 1912. Matrosene var nedgangen på hele 26,1%, mens tilsvarende for uspesifiserte sjømenn var 18%. Nedgangen for disse gruppene kan også enklest forklares med at gjennomsnittsalderen i disse gruppene var blitt lavere.[\[147\]](#)

Båtsmennene hadde en liknende utvikling. Mens alle båtsmennene i 1875 var gift, var andelen vigde sunket til 77,8% i 1912. Dette henger sammen med at båtsmennene har blitt yngre slik som de fleste andre sjøfolkene, som vist ovenfor hadde de i 1912 en gjennomsnittsalder på 38,8 år mot 41,7 år i 1875.

Dersom alder hadde så mye å si for hvor stor del av sjømennene som var gift skulle man forvente at flere av maskinistene var gift i 1912 enn i 1875, fordi alderen deres steg med 2,2 år i samme periode. Men dette var ikke tilfellet. På samme måte som for de fleste andre sjøfolkene sank vigselsandelen for maskinister. På dette området skiller de seg ut fra de andre offiserene. Både styrmenn og skipsførere fikk økt sin vigselsandel. Det var likevel en stor andel maskinister som var gift.

At vigselsandelen blant styrmenn er så lav som 48,1% i 1875 er overraskende, fordi mange av dem som ble skipsførere giftet seg mens de fortsatt var styrmenn. Med en gjennomsnittsalder på 31 år kunne man forvente at vigselsandelen var litt høyere. Vigselsandelen for styrmenn steg frem mot 1912. At mange skipsførere var gift er ikke overraskende og har å gjøre med at dette var de eldste av sjøfolkene. Når vigselsandelen for styrmenn og skipsførere steg fra 1875 til 1912 henger dette først og fremst sammen med at gjennomsnittsalderen for de samme gruppene steg i løpet av denne tiden.

Jeg har nå vist at vigselsandelen for de fleste sjømannsgruppene gikk ned i fra 1875 til 1912. Denne nedgangen stemmer dårlig med oppfatningen om at det ble enklere å kombinere sjømannsliv med familieliv. Man skulle da forvente at flere sjømenn var gift. Endringene i vigselsandel varierte stort sett i samsvar med endringene i gjennomsnittsalderen. Det ser derfor ikke ut til at overgangen til dampskip hadde særlig innvirkning på sjøfolks vilje til å gifte seg og stifte familie. Men hadde det ellers noen påvirkning på sjøfolkenes familieforhold?

## **Sjømannsfamiliene –selvstendige kvinner og barn uten far?**

Andelen gifte sjøfolk sier lite om familiestrukturen, særlig fordi sjøfolkene så ofte var bortreist. Men hvor store familier hadde sjøfolkene? Ble familiene mindre siden det var færre som giftet seg? Måtte andre familiemedlemmer arbeide, eller klarte man seg på sjømannens inntekt? Med mer regelmessige reiser og oftere hjemmeopphold kan man forvente at både antall barn økte og at det ble enklere å holde styr på økonomien. Det var ikke uvanlig at sjøfolk som var lenge borte sløste bort pengene som skulle ha gått til underhold av kone og barn. En finsk sjømannspresten



opplevde det slik: "[...] but despite all his promises and my warnings the man carried, shilling by shilling, to a pub all the money that should have gone towards the upkeep of his wife and children."[\[148\]](#)

Med mannen på reise var sjømannskonene i lengre perioder overlatt til seg selv med ansvar for barn, husarbeid, vedlikehold og oppdragelse. Dette førte til at sjømannshustruene gjerne ble veldig selvstendige og sterke, noe som ikke alltid var like lett å akseptere for alle i deres samtid. En ting er iallfall sikkert, det må ha vært sterke kvinner som kunne tåle den belastningen det var å alene ha alt ansvar for familien. Det må også ha vært hardt å være borte fra mannen sin i så lange perioder. Med den trege postgangen i forrige århundre kunne det gå måneder mellom hver gang hun hørte fra sin kjære. Like lang tid tok det naturligvis å sende brev *til* dem som var til sjøs:

” Jeg kikker på datostemplet

-fjorten uker er gått

på frimerkeranden i hjørnet

som skinner så norsk og blått...”[\[149\]](#)

Likevel fikk nok sjøfolkene oftere brev av familien hjemme enn de selv skrev hjem. Først da man fikk telegraf på begynnelsen av vårt århundre ble det enklere å sende beskjeder og hilsener over “de sju hav”.[\[150\]](#) Men telegrammene var ofte svært korte og lite personlige, derfor fortsatte brevet å spille en stor rolle for sjøfolk i utenriksfarten.

Når far til barna var borte så lenge som han ofte var, fikk det også følger for forholdet mellom far og barn. Mange sjømannsbarn følte nok at de ikke kjente faren sin, og på samme måte følte mange sjøfolk at de ikke kjente barna sine. Dette førte selvsagt til at det ble vanskelig å få et fortlølig og godt forhold. Noe av det samme kjente nok de voksne også på. Det er ikke enkelte å bygge et kjærlighetsforhold når det går for lang tid i mellom hver gang man treffes. Man blir usikker på hverandre og det tar tid å bygge opp nye relasjoner. Sjøfolkenes hjemmeopphold ble sikkert ofte ganske unaturlige fordi familien gikk på nåler for å unngå konflikter. “[...] fordi at når mannen kommer hjem, så skal det være “hyggelig” ”.[\[151\]](#)

For å undersøke sjøfolkenes familieforhold i Bergen i overgangen fra seil til damp har jeg studert et tilfeldig utvalg av sjømannsfamilier i folketellingene 1875 og 1912. For å få et representativt og tilfeldig utvalg av sjømannsfamilier kunne jeg ikke velge ut sjøfolkene ut fra alder, fødested eller stilling. Jeg lot derfor datamaskinen plukke ut de sjøfolkene som bodde i andre etasje. Dette anså jeg for å være et kriterium som ikke påvirket sammensetningen av gruppen i særlig grad. Jeg endte da opp med 462 sjøfolk i 1875 og 321 i 1912. Deretter hentet jeg ut alle som bodde på samme adresse som sjøfolkene i utvalget.

Folketellingene gir ikke opplysninger som på en enkel måte kan si oss hvem som *egentlig* bodde sammen og utgjorde en husholdning. Flere ulike familier kunne bo på samme adresse og losjerende som bodde i samme hus kunne være del av en husholdning, eller utgjøre en husholdning selv. Jeg har gått gjennom utvalget og kodet sjøfolkenes familiemedlemmer. På den måten kunne jeg fjerne dem som ikke tilhørte sjømennenes familier, men som bodde på samme adresse. Ved å gjøre dette har jeg nok mistet en del personer som egentlig hørte til sjømannsfamilienes husholdninger. Dette kan være slektninger, fattiglemmer eller losjerende. Det må presiseres at en slik gjennomgang aldri kan bli helt fullstendig, men jeg mener likevel at det skal være mulig på grunnlag av denne å antyde visse utviklingstrekk.

En av de få andre som har undersøkt sjøfolks hverdag i Norge rundt forrige århundreskifte er Atle Thowsen. Han hevder at det var klare forskjeller både i boligstandard og familiestruktur mellom skipsførere og andre sjøfolk. En viktig forskjell var at skipperne i 1914 gjennomgående hadde større boliger og færre barn enn den menige sjømann.[\[152\]](#) At skipsførerne hadde større boliger er vel å forvente. Det var dem som tjente best og som brukte pengene til å vise sin status ved å ha flotte boliger og tjenere. Mens skipperne og styrmenn hadde gjennomgående størst husholdninger (flesteparten), hadde matrosene flest losjerende og fattiglemmer.[\[153\]](#) Men hvorfor skulle de underordnede ha flere barn enn de overordnede og hvordan var i så tilfelle dette i mitt utvalg?

Når det gjelder antall barn ser ikke Thowsens observasjoner ut til å stemme helt med det jeg finner når jeg undersøker sjømannsfamiliene i mitt utvalg. Av sjøfolkene i utvalget var det 63,9% som var gift i 1875 og 53,6% i

1912. Jeg har regnet ut gjennomsnittlig antall barn som bodde hjemme blant de sjøfolkene som var gift. Det viser seg da at gruppen av skipsførere og jektførere både i 1875 og 1912 var blant de sjøfolkene som hadde flest barn som bodde hjemme. I 1875 var det maskinistene og stuertene som hadde flest barn, mens det i 1912 var skipsførerne. At skipsførerne var blant dem som hadde flest barn stemmer med de tallene som Nordvik og Oldervoll kom frem til i sin undersøkelse av 1801-tellingen. [154] Thue peker på at en årsak til at få barn bodde hjemme var at de av økonomiske årsaker tidlig måtte flytte ut. At skipsførerne hadde mange barn som bodde hjemme tyder på at de hadde råd til å la barna bo hjemme lenger. I familier hvor økonomien ikke var så god måtte barna tidlig flytte ut og skaffe seg egen jobb. Enkelte av dem som bodde hjemme arbeidet også og var på den måten med å styrke familieøkonomien.

Gruppe	Antall	
	1875	1912
Skipsførere	1,91	2,11
Styrmenn	1,61	1,82
Maskinister og stuerter	2,11	1,80
Underordnete	1,48	2,02
Alle	1,67	1,91

*Kilde: SAB: Utvalg av sjøfolk i folketellingene 1875 og 1912 for Bergen.*

Men hvorfor var det tilsynelatende så få barn som bodde hjemme hos de underordnete sjøfolkene i 1875? Et gjennomsnittlig barneantall på bare 1,48 virker unormalt lavt, særlig når tallet er steget til over to i 1912. Enten er noe uvanlig med sjøfolkene i utvalget mitt, eller så må det være andre årsaker til at de underordnete sjømannsfamiliene hadde så få barn. Den viktigste årsaken her er nok at en stor del av de gifte, underordnete sjøfolkene i utvalget ikke hadde barn. Enten fordi barna hadde flyttet ut, eller fordi de ennå ikke hadde fått egne barn. I følge Burton var sjøfolkene i Southampton og deres koner ofte unge, gifte par uten barn, eller med få og små barn. [155] Dette ser ut til å ha vært tilfellet i Bergen også.

Hele 26 underordnete sjøfolk, eller 16,7% av alle underordnete sjøfolk var gift, men hadde ikke barn som bodde hjemme. Underordnete sjøfolk som hadde barn som bodde hjemme hadde et gjennomsnittlig barnetall på 1,77. Ved å bruke samme kriterier for å regne ut barnetall også for de andre stillingene får også disse øket sitt antall. Med den alternative måten å regne ut barnetallet på er det fortsatt de underordnete som har færrest barn som bodde hjemme i 1875, i det minste i utvalget mitt. At de underordnete sjøfolkene hadde minst familier i 1875 kan selvsagt henge sammen med at de var de sjøfolkene som var vanskeligst stilt økonomisk. Men dersom familiestørrelse kun er avhengig av økonomi er det overraskende at de underordnete var blant dem som hadde flest barn i 1912. Dette var jo fortsatt den gruppen av sjøfolk som tjente minst. Man skulle derfor forvente at de hadde få barn også i 1912.

Tabell 6 viser at antall barn i sjømannsfamiliene generelt steg fra 1875 til 1912. Dette kan forklares med at den økonomiske situasjonen til sjøfolkene hadde bedret seg i løpet av disse 37 årene. Det har forskerne Fischer og Nordvik vist at den gjorde. I følge dem ble den reelle lønnen for sjømenn (eg. matroser) doblet fra 1850 til 1910. [156] Denne reallønnsveksten har nok gjort det enklere for sjøfolk å ha flere barn. Den viktigste årsaken tror jeg likevel ligger i moderniseringen av skipsfarten. Denne moderniseringen gjorde at sjøfolkene kom oftere hjem og på den måten økte sjansene for at det skulle bli barn. En undersøkelse fra 1911 viste at fertiliteten til sjømannshustruer i England lå 2% under det som var vanlig for andre gifte kvinner. [157] Den eneste måten å forklare denne differansen på er at sjøfolkene var mer bortreist enn andre menn. Denne undersøkelsen ble gjort i England i 1911 på en tid da dampskip var enerådende i den engelske skipsfarten. Differansen i fertiliteten var nok enda større i seilskipstiden, da sjøfolkene var bortreist i enda lengre perioder.

Men hvor gamle var de barna som bodde hjemme? Dersom barna var gamle og fortsatt bodde hjemme gjorde de det fordi familien hadde råd til å ha dem der. Mens små barn under 15 år i utgangspunktet ikke kunne klare seg selv og derfor naturlig måtte bo hjemme hos familien. De sjøfolkene som gjennomgående hadde flest "voksne" barn [158] boende hjemme var skipsførerne. I 1875 var 17% av skipsførerbarne over 15 år gamle og i 1912 var andelen steget

til 20%. De eldste barna som bodde hjemme hos skipsførerne var enten selv sjømenn, eller hadde stillinger innenfor handel og kontor. Noen av barna var studenter og skoleelever. Sønnene var ofte kontorister, mens døtrene var butikkfrøkner, ei var også telefonistinde. Skipsførerfamiliene rekrutterte med andre ord barn til yrker som hadde en rimelig høy status i samfunnet. De fleste av disse arbeidet nok mer for å realisere seg selv og ikke for å hjelpe familien økonomisk. De bodde hjemme til de giftet seg og kunne stifte egen familie. Døtrene sluttet nok i stor grad å arbeide når de giftet seg.

Det var ikke bare skipsførerne som hadde mange voksne barn boende hjemme. Også maskinistene og stuertene hadde mange relativt store barn som bodde hjemme. Samtidig som antallet gikk litt ned for denne gruppen i løpet av perioden hadde den en markant økning i andel voksne barn som bodde hjemme. Hele 26,4% av barna i denne gruppen var eldre enn 15 år i 1912. Dette er nesten 20% mer enn i 1875. Dette kan tyde på at maskinistene og stuertene i større grad enn i 1875 hadde mulighet til å la eldre barn bo hjemme. Noe som kan henge sammen med nedgangen i barnetall som gjorde at de fikk bedre plass hjemme, men det viser også at den økonomiske situasjonen må ha bedret seg. Blant disse barna var det også en del finere titler, som kontorist og forretningsdame. Men spredningen i yrkestitler er litt større blant disse enn blant skipsførerbarna. Noen av barna var løpergutter; dette gjelder særlig de yngste. Mange av maskinistsønnene gikk enten på Bergen Tekniske Skole, eller var maskinlæringer. For maskinistene ser det med andre ord ut til å være en høy grad av selvrekruttering.[\[159\]](#) Alt i alt ser det heller ikke ut til at maskinist- og stuertbarna i særlig grad måtte jobbe for at familien skulle være sikret inntekt.

Styrmennene var dem som hadde færrest voksne barn som bodde hjemme. I 1912 var det i mitt utvalg bare ei styrmannsdatter som var over 15 år og fortsatt bodde hjemme. Hun het Borgny Hag og bodde alene sammen med sine foreldre i Wesenbergsmuget like bak Bryggen. At så få voksne barn bodde hjemme hos styrmennene hadde nok lite å gjøre med at dette var familier med dårlig økonomi. Forklaringen er nok heller at styrmennene var relativt unge i forhold til andre sjømenn.[\[160\]](#) Siden de var så unge hadde de naturligvis liten mulighet til å ha voksne barn.

De underordnete var dem som hadde størst økning i barnetall fra 1875 til 1912. Fra det meget lave 1,47 barn per familie i 1875 til litt over gjennomsnittet i 1912 med 2,02 barn. I samme periode økte også andel barn over 15 år som bodde hjemme i disse familiene. Men hvilke yrker var det disse barna gikk inn i da de var gamle nok? Mange av sønnene til underordnete sjømenn som bodde hjemme hos sine foreldre i 1875 arbeidet som sjøfolk. Disse var nok med å støttet familieøkonomien. Aase har vist at største delen av ugifte sjøfolks hyrer gikk til deres foreldre.[\[161\]](#) Svært mange av de voksne døtrene var engasjert i ulike typer av syarbeid, som syersker eller sydamer. Dette var arbeid som verken trengte spesielt tilpasset lokale, eller krevde store investeringer i utstyr. Det var derfor en enkel måte for dem å bidra til å bedre familieøkonomien, i alle fall frem til de giftet seg.

I 1912 hadde typen arbeid som barna til de underordnete sjøfolkene deltok i endret seg. Det ser ikke ut til at de på samme måte som i 1875 har vært med å skaffe familien inntekter. Den største forskjellen er at andelen av sjømenn som bodde hjemme hos sjømannsforeldre sank fra 1875 til 1912. Det var bare en sjømann som i 1912 bodde hjemme der faren var en underordnet sjømann. De fleste sønner av underordnete sjømenn var i stedet engasjert som lærlinger i ulike håndverksyrker. Enkelte av døtrene arbeidet som tjenestepiker, men det var ingen av døtrene som drev med syarbeid lengre. I stedet for syarbeid drev også noen av døtrene med håndverksarbeid. For eksempel arbeidet datteren til en skipstømmermann som "Bogbinderske". Hun het Almida Andersen, var 27 år og bodde fortsatt sammen med sine foreldre og sin lillesøster på 12 år i Strangehagen 20 på Nordnes.

Det ser ut til å være størst forandring i yrkesaktiviteten blant barna til de underordnete fra 1875 til 1912. I 1912 var flesteparten av de voksne barna som bodde hjemme gått inn i yrker der de sannsynligvis ville gjøre videre karriere. Selv om yrkene ikke var av like fin karakter som de yrkene offisersbarna fikk, er det likevel en klar statusheving. De som tidligere var syersker var nå blitt "Trykkeriarbeiderske", "Polderdame" eller "Butikjomfru". Jeg ser dette som et tegn på at den økonomiske situasjonen også for de underordnete sjøfolkene hadde bedret seg.

Hvordan var det så med sjømannshustruene? Arbeidet de for å skaffe familien ekstra inntekter? Dersom dette var vanlig i 1875 var det sannsynligvis ikke så nødvendig i 1912, siden sjømennenes lønninger da var bedre. Hvis man kun legger folketellingenes opplysninger til grunn kan man med en gang fastslå at det ikke var spesielt vanlig at sjømannshustruene tok seg arbeid for å skaffe inntekter til hus og hjem. I mitt utvalg var det bare ei i 1912 og ei i 1875 som hadde opplysninger om yrke. Dette virker lite sannsynlig, da mange sjømannsfamilier hørte til blant de fattige i sin samtid. Hubbard har blant annet vist at sjømannsfamilier i Haugesund ofte er nevnt i fattigstyrets protokoller der: "Failure of the husband to send money is often noted in applications for temporary poor law assistance."[\[162\]](#) For å bøte på familiens dårlige økonomi må det derfor ha vært en del sjømannshustruer som hadde

arbeid, selv om dette ikke vises i de kildene jeg har benyttet her.

At slikt arbeid ikke er registrert kan det henge sammen med den oppfatningen som en av informantene til Hildur Aase gav uttrykk for: "Nei, det va ei skam før at ei kåna arbeidde, vett du. Det va det sama så maen ikkje kunna forsørg na. [...]"[\[163\]](#) Dersom det i samtiden ikke var helt godtatt at hustruene tok seg arbeid kan dette være en årsak til at så få oppgav slikt ved folketellingene. En annen årsak kan være at dette kun ble sett på som små tjenester og derfor ikke ble regnet for egentlig arbeid. Slike tjenester kunne være å hjelpe til med diverse husarbeid hos mer velstående familier, drive losjihus og selge mat, hjelpe naboer med å fikse tøy som var gått i stykker, eller selge små ting som de lagte selv. I folketellingen 1871 for Southampton er mange sjømannshustruer oppført med yrker. Burton viser i sin undersøkelse at mange av dem drev ulike former for forretningsvirksomhet i hjemmet, enten det var en liten butikk, eller et skjenkested. Hun påstår til og med at ektemannen fravær gjorde at hun fikk større muligheter til å skaffe seg en karriere på egenhånd.[\[164\]](#) Jeg mener at disse forholdene i stor grad må ha vært sammenliknbare i Bergen på denne tiden. Til tross for at folketellingslistene ikke inneholder særlig mange yrkesaktive sjømannshustruer, tror jeg det er sannsynlig at sjømannshustruene i stor grad har vært medvirkende til å holde familien med mat og klær. En del sjømannshustruer var nok til dels også avhengig av å ha egne midler, mens mannen var til sjøs. Men hvor stor del av familieøkonomien hustruenes inntekter har utgjort er det vanskelig å undersøke. Ikke minst fordi disse inntektene ikke alltid ble ført i likningsprotokollene.[\[165\]](#)

## Hvordan bodde sjømannsfamiliene?

I et lite kvistværelse i Fritznersmuget 7 bodde i 1899 fyrbøter Augustin Heggestad sammen med sin kone. Rommet var under 10 m<sup>2</sup> og det var ikke mulig å se himmelen fra noe sted i rommet. Her delte de kjøkken og toalett med to andre familier. De måtte holde ut med fuktigheten som var i huset og stanken fra klosettet og vasken som manglet kloakk og spillvannsrør. "Styg lugt" bemerket de tørt de som i 1899 undersøkte boligstandarden. Huset blir ellers karakterisert som "Mørkt og stygt. Meget gammelt". For dette betalte de 92 kroner i året i leie, det utgjorde 13% av det Augustin tjente i året som fyrbøter.[\[166\]](#)

Dette var nok ikke en uvanlig boligstandard for underordnede sjømenn. Men kontrasten var stor til de skipsførerne som bodde i egne villaer med to stuer, kjøkken og flere soverom i tillegg til et eget pikeværelse. Nå var det selvsagt ikke alle skipsførere som hadde så høy boligstandard. Men det var likevel klare forskjeller i boligstandarden mellom en vanlig sjømann og skipsførere. Dette hang selvsagt sammen med at skipsførerne tjente mer enn andre sjøfolk. Samtidig prioriterte skipsførerne å investere i ytre ting som kunne understreke at de var velstående og på den måten hevdet de sin sosiale status. For underordnede sjøfolk var ikke det et alternativ. De hadde i mange tilfeller nok med å klare å få endene til å møtes.

Forskjellen i boligstandard mellom skipsførere og underordnede kommer klart til uttrykk i den kommunale boligundersøkelsen som ble gjennomført i 1899. Ved denne undersøkelsen hadde 301 av de 2655 undersøkte husstandene en sjømann som hovedperson. Blant disse var det ingen skipsførere.[\[167\]](#) Det var først og fremst arbeiderenes boligforhold som skulle kartlegges, men undersøkelsen har også foregått "i andre Smaaborgeres Hjem".[\[168\]](#) Blant disse småborgerne var det heller ingen skipsførere.

Hele 22% av boligene hvor det bodde sjømannsfamilier ble av Arbeiderboligkomitéen ansett for å ikke ha tilstrekkelig med luft til det antall personer som bodde der.[\[169\]](#) Minstekravet her var 1m<sup>3</sup> luft per innbygger. De leilighetene der man mente det var for lite luft hadde en gjennomsnittlig størrelse på 3,35 m<sup>2</sup> per innbygger, mens den var 6,59 m<sup>2</sup> for de sjømannsfamiliene som etter normen hadde nok plass. Dette er et klart uttrykk for at mange sjømannsfamilier bodde svært trangt.

Thowsen har pekt på at underordnede sjøfolk, nærmest uansett hvor trangt de bodde, ofte tok inn losjerende når de fikk barn. Dette gjorde de i følge ham for å spe på inntektene, for å møte de økte utgiftene barna medførte.[\[170\]](#) I folketellingslistene er det ikke mulig å se hvem de losjerende egentlig var losjerende hos. Leide de rom av sjøfolkene, eller leide de av huseieren? Dette gjør det vanskelig å undersøke dette grundig. I den kommunale boligundersøkelsen fra 1899 er dette enklere å se, fordi hver enkelt husholdning er ført på eget skjema.

Min undersøkelse av sjømannsfamilier i boligundersøkelsen støtter ikke Thowsens teori. Undersøkelsen viser at 24% av sjømannshusstandene hadde losjerende, dette var litt høyere enn for resten av de undersøkte boligene der



andelen var 17%.[\[171\]](#) De sjøfolkene som hadde losjerende hadde ikke flere barn enn dem som ikke hadde losjerende.[\[172\]](#) At enkelte underordnete sjøfolk tok inn losjerende når de fikk barn kan nok likevel ha vært tilfelle. En familie som stemmer med Thowsens funn var en av de familiene som bodde trangest i 1899. Det var familien til båtsmann Ole Jørgensen. De bodde i en liten toroms leilighet i Nordre Schreudersmuget 6 på Nordnes. Leiligheten var bare 21m<sup>2</sup>, her bodde han sammen med sin kone og deres sju barn i alderen fra 15 til et halvt år. For oss virker det ufattelig at en så stor familie kunne klare seg med så liten plass. Enda mer utrolig blir det når familien i tillegg til alle barna også hadde en losjerende, ei dame på 50 år. Den viktigste årsaken til at man lagde plass til en losjerende når man bodde så trangt må utvilsomt ha vært økonomi. For leie av denne leiligheten betalte familien 200 kroner i året, dette utgjorde hele 25% av Ole Jørgensens inntekt. Leieinntektene fra den losjerende dama har utvilsomt vært med å forbedre familiens økonomiske situasjon. Året etter bor familien i "Nykirkesmitten", eller Nykirkemuget.[\[173\]](#) Årsaken til at de flyttet er ukjent, men flyttingen har sannsynligvis medført en bedring av boligstandard. Selv om leiligheten ligger i samme strøk, er det tvilsomt om familien har flyttet til en mindre leilighet. Familien hadde ikke losjerende boende hos seg her, noe som enten tyder på at de har fått bedre råd, eller at de har fått enda mindre plass. Mest sannsynlig hadde de nok fått bedre råd. Den eldste dattera på 16 år arbeidet i strikkeforretning og var nok med å veie opp for de tapte inntektene som følge av at de ikke hadde losjerende.

Tre av sjømannsfamiliene i undersøkelsen hadde tjenestepiker. Det var utelukkende maskinister som hadde tjenestepiker. Selv om det å ha tjenestepike tyder på en relativt høy sosial status var forskjellen mellom de tre maskinistene her stor. Den ene var enkemann og bodde i en liten toroms leilighet på Nordnes sammen med sine fire mindreårige barn. Han hadde en årsinntekt på 1000 kroner, en inntekt som ikke skulle tilsi at han hadde råd til egen tjenestepike. Tjenestepiken har nok fungert som barnepike etter at konen hans døde. Uten henne kunne ikke Johan Johannesen ha fortsatt sitt arbeid som maskinist. At det var trangt om plassen i leiligheten kommer frem i en kommentar i undersøkelseslistene der det står at han ikke selv overnatter i leiligheten: "Selv ligger han om bord".[\[174\]](#) En annen maskinist hadde en årsinntekt på 2400 kroner og bodde i en fireroms leilighet på Stølen. Konen hans var i live og de hadde fem barn i alderen fra fire til 13½ år . Selv om de hadde mange barn var nok tjenestepiken, som i dette tilfellet var 33 år, mer et uttrykk for luksus enn for en absolutt nødvendighet.

Det har nok vært vanlig for familiene til underordnete sjømenn å leie ut deler av leiligheten, eller ta inn losjerende i de periodene som mannen ikke var til stede. Da hadde man gjerne litt plass til overs. På denne måten fikk man inn litt mer enn kun det som familiemedlemmene tjente. Mange sjømannsfamilier hadde temmelig lav boligstandard, likevel valgte enkelte av sjømannshustruene å flytte til billigere boliger, mens mannen var til sjøs.[\[175\]](#)

Som for resten av bybefolkningen var også boligstandard blant sjømenn svært varierende. Spranget var stort i fra de underordnete sjømennene som bodde med hele sin familie i små leiligheter på Nordnes til skipsførerne som bodde i nye boliger på Nygårdshøyden. Det er få opplysninger om hvordan boligstandard blant sjøfolk var etter århundreskiftet, men selv om sjøfolkens økonomiske situasjon bedret seg fra 1875 til 1912 har trolig ikke boligforholdene bedret seg mye.[\[176\]](#) Men hvor bodde egentlig sjømennene?

### Sjøfolkens bomiljø splittes.

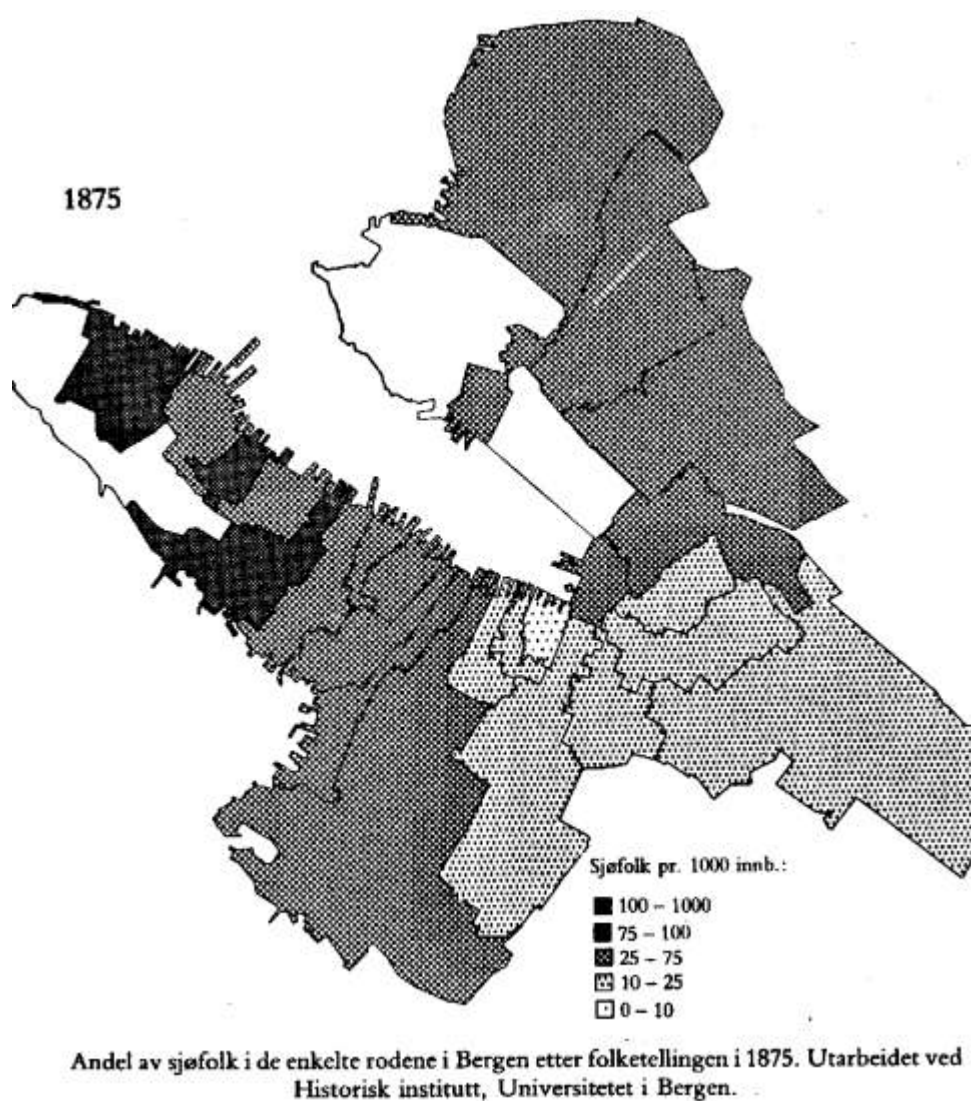
"Significantly seafarers were not separated from non-seafarers by residence and seafarers had joiners, masons, boilermakers, carters, labourers and deck workers as neighbours. This tends to confirm the argument of the previous chapter that seafarers were part of the working community rather than a group set apart with their employment."[\[177\]](#) Dette var situasjonen i Southampton i 1871. Var det annerledes i Bergen? Bodde sjøfolkene her enkelte steder i byen og utgjorde et eget samfunn i byen? Endret i tilfelle dette seg da sjømennene ble mer spesialiserte som følge av overgangen til dampskip

I følge Thowsen er det mulig å avlese karrieren til sjømennene utfra hvor de bodde i byen. Matroser og styrmenn bodde som regel i den tette trehusbebyggelsen på Nordnes blant andre arbeidere og småårsfolk. "Den ferske skipperen flyttet til murleiegårdene på Nygårdshøyden, Møhlenpris eller i enkelte strøk av Sandviken. I takt med bedret økonomi kunne så skipperen styrke sin sosiale stilling ved å flytte til en villatilværelse i Fana. Noen ganske få avanserte ytterligere på den sosiale rangstige, gikk i land og ble skipsredere med herskapshus i byen eller i Fana."[\[178\]](#) Den første skipsføreren flyttet til Fana i 1913, altså et år etter min periode.[\[179\]](#)

Kartet nedenfor er utarbeidet av Historisk institutt ved Universitetet i Bergen og viser at sjøfolkene i 1875 i større eller mindre grad bodde spredt utover hele Bergen sentrum. Det er likevel områder som klart peker seg ut som mer



attraktive boområder for sjømenn. Det er særlig områdene på Nordnes som har en høy konsentrasjon av sjøfolk. På Nordnes var det billige boliger i den gamle trehusbebyggelsen som preget området. Dette var et område som tradisjonelt hadde vært preget av mange sjøfolk. Ved folketellingen i 1801 var også sjøfolkene sterkt representert her.[\[180\]](#) Mange sjøfolk bodde i tillegg i Skuteviken, på Nøstet, Fjellsiden og Verftet.[\[181\]](#) Innerst i Vågen og rundt Lille-Lungegårdsvann var det få sjøfolk som bodde.



*Kartet er hentet fra Thowsen 1983, p. 66.*

Ved folketellingen 1875 bodde underordnede og overordnede sjøfolk stort sett i de samme delene av byen. Boligstandarden varierte selvsagt med status og økonomi, men i følge Thowsen eksisterte det fortsatt et felles bomiljø for sjøfolk på denne tiden.[\[182\]](#) Dette felles bomiljøet ble etter hvert splittet mer og mer opp ettersom antall sjømenn økte og nye boliger ble bygget. Det var i første omgang sjøfolkene med best økonomi som benyttet seg av sjansen til å få økt boligstandard. Men etter hvert flyttet sjømenn av alle kategorier inn i nye boliger.[\[183\]](#) I 1912 bodde det 83 sjømenn i Hans Hauges gate i Sandviken. Dette var temmelig nye murleiegårder som ble bygd omkring århundreskiftet. Her var alle kategorier sjømenn representert, alt fra kahyttsgutter til skipsførere. Av disse var 43 overordnede og resten underordnede sjømenn. Særlig var det mange maskinister (22) som bodde her.[\[184\]](#)



*Skipsførerne hørte til de bedrestilte grupper i Bergen. Bildet viser skipsfører Harald Svanøe og frue i deres velutstyrte hjem på Hop. En boligstandard vanlige sjøfolk bare kunne drømme om. (Foto: ukjent) [185]*

I nabogaten til Hans Hauges gate, Ladegårdsgaten, bodde det på samme tid 97 sjømenn. Dette var ei gate som var preget av trehusbebyggelse og en boligstandard som nok var lavere enn i Hans Hauges gate. Dette gjenspeiles også i sammensetningen av sjømannsfamiliene som bodde her. I denne gaten finner bodde det hele 84 underordnede og bare en skipper. Skipperen var Johannes Seglem fra Kvinnherad. Han var på dette tidspunktet 69 år gammel og bodde sammen med sin kone og fire voksne barn i nr. 27. I tillegg til dem bodde det 18 personer i det samme huset. [186] Skipper Seglem eide huset og hadde bodd der siden han kjøpte det for kr. 13000,- i 1889. Huset som bestod av tre etasjer var da nyoppført. [187] Standarden var nok derfor ikke så lav som man ellers kunne forvente i dette området. Økonomisk må han ha klart seg bra, da han hadde leieinntekter fra dem som bodde i huset.

Men hvordan var nabolaget der sjøfolkene i Bergen bodde? Bestod det kun av andre sjømenn, eller bodde de sammen med “joiners, masons, boilermakers, carters, labourers and deck workers” slik som Burton har vist at sjøfolkene gjorde i Southampton? [188]

En undersøkelse av yrkene til de som bodde på samme adresse som sjøfolkene i utvalget ovenfor viser at sjøfolkene for en stor del bodde i samme områder som vanlige arbeidere og håndverkere. Det presiseres at i denne undersøkelsen er ikke yrkene til sjømennenes familiemedlemmers skilt ut. Andelene er regnet ut blant dem som hadde oppgitt en yrkestittel som var noe annet enn for eksempel hustru, barn eller datter.

Tabell 7: Naboer 1875.		Tabell 8: Naboer 1912.	
Yrke	%	Yrke	%
Funksjonærer/ selvstendige	17,5	Funksjonærer/ selvstendige	27,8
Håndverksmestere	3,1	Håndverksmestere	2,5
Arbeidere/ håndverkere	72,4	Arbeidere/ håndverkere	62,8
Pensjonister	0,7	Pensjonister	0,6
Studenter og skoleelever	3,2	Studenter og skoleelever	6,3
Fattige	3,1	Totalt (N:317)	100
Totalt (N:1517)	100		

*Kilde: SAB: Yrkesaktive med samme adresse som et utvalg av sjømenn fra folketellingene 1875 og 1912 for Bergen*

Det er ikke tvil om at de bergenske sjøfolkene på samme måte som sine kollegaer i Southampton bodde i samme områder som arbeidere og håndverkere, men det ser ut til å ha skjedd en klar forskyvning i fra 1875 til 1912. Mens

mer enn 70% av dem de bodde sammen med sjøfolk i 1875 tilhørte klassen av arbeidere og håndverkere, var denne andelen sunket til litt over 60% i 1912. På motsatt side økte andelen av yrkesaktive i den høyere klassen av funksjonærer og selvstendig næringsdrivende med tilsvarende ti prosent. Dette kan være et uttrykk for at sjøfolkene i 1912 bodde i bedre strøk av byen, men det kan selvsagt også være et resultat av at bybefolkningen generelt fikk økt sosial status i løpet av perioden. At sjøfolkene bodde i områder av byen der så mange som 60% av de yrkesaktive hørte til arbeiderklassen, eller drev med håndverk, viser at sjømennene har vært en del av denne gruppen. Eller som Burton uttrykker det: "that seafarers were part of the working community rather than a group set apart with their employment."<sup>[189]</sup> Forskyvningen i retning av at flere av naboene kom i fra høyere sosiale lag kan også tolkes som at en del av sjømennene distanserte seg mer fra arbeiderklassen. Dette gjorde de ettersom de fikk muligheten til klatre litt oppover i det sosiale hierarkiet da de fikk økt sin status som følge av mer utdanning og høyere formelle krav. Men hvordan påvirket dette selve sjømannssamfunnet?

I følge Thowsen ble det felles bomiljøet splittet opp da mange skipsførere etter århundreskiftet flyttet inn sammen med byens øvrige borgerskap i store og komfortable leiligheter på Nygårdshøyden og på Møhlenpris. Dette var leiligheter som kunne ha fire til fem rom og enkelte hadde også bad. Han sier at det i følge Griegs Adressebok for 1915 bodde 37 skipsførere og bare to matroser på Nygårdshøyden.<sup>[190]</sup> Men ved folketellingen i 1912 var det temmelig jevnt fordelt med underordnede og overordnede også i de gatene på Nygårdshøyden som Thowsen har undersøkt.<sup>[191]</sup> Det er derfor mulig at sjøfolk av ulik status fortsatte å være naboer selv om bomiljøet for sjømenn som fantes på 1800-tallet forsvant etter århundreskiftet. Sjømennene ble på denne tiden spredt mer utover byen og det ble ikke lengre så konsentrerte områder med sjøfolk som det hadde vært tidligere. Enkelte av de rikeste sjømennene distanserte seg mer og mer fra resten av sjømannssamfunnet, ettersom det ble mulig for dem å stige i det sosiale hierarkiet i byen.

Jeg mener det er lite trolig at endringen skulle være så stor fra 1912 til 1915 som de ulike resultatene mine og Thowsen skulle tilsi. Folketellingen bør her være en mer nøyaktig kilde enn adressebøkene, da folketellingene inneholder opplysninger om alle som var bosatt i Bergen på tellingstidspunktet. Det er nok likevel riktig som Thowsen sier at skipsførerne ikke nådde helt til topps i det sosiale hierarki på Nygårdshøyden. Dette begrunner han med at det ikke bodde skipsførere i de store og flotte villaene i Søndre og Nordre Villavei eller i Store Parkvei.<sup>[192]</sup> Heller ikke ved folketellingen 1912 bodde det sjøfolk i noen av disse villaene.<sup>[193]</sup>

Dette skjedde en utvikling i bosetningsmønsteret til sjømenn i Bergen fra 1875 til 1912. Under seilskipstiden bodde sjøfolk av alle grader stort sett i de samme områdene av byen og utgjorde et felles bomiljø. Utover i perioden ble sjømennene mer spredt ved at nye områder ble bebygget og mange flyttet fra de typiske sjømannsstrøkene. Det oppstod også en differensiering der de overordnede ble i flertall i enkelte områder med god boligstandard, mens de underordnede ble tilsvarende dominerende i andre.

---

<sup>[116]</sup> Brev fra norsk maskinist publisert i *Norsk Maskin – Tidende*, nr. 12, 1913, i Thowsen 1983, p. 98

<sup>[117]</sup> Ibid.

<sup>[118]</sup> Ibid.

<sup>[119]</sup> Burton 1988, p. 227.

<sup>[120]</sup> Fischer/Nordvik 1987b, p. 156.

<sup>[121]</sup> Aase 1987, p. 48.

<sup>[122]</sup> SAB: Dataregister: "Vigde i Bergen 1816-1911".

<sup>[123]</sup> Tallene før 1886 mangler for landet som helhet, *Historisk statistikk* 1994, p. 91.

<sup>[124]</sup> Se kap. III, Fischer/Nordvik 1988, p. 107.

<sup>[125]</sup> SAB: Dataregister, "Vigde i Bergen 1816-1911".

<sup>[126]</sup> Se ovenfor, kap. IV, diagr. 3.

<sup>[127]</sup> SAB: "Vigde i Bergen 1816-1911", dataregister.

<sup>[128]</sup> SAB: Innrulleringssjefen i Bergen: Sjøfarts annotasjonsrulle, 1897-1903, Inr. 12a, p. 111b.

<sup>[129]</sup> Lov om adgang til at føre fartøi og blive styrmand.... , 7. april 1906, §2.

<sup>[130]</sup> Griegs Adressebok for Bergen 1922.

<sup>[131]</sup> Se ovenfor kap. IV, diagr. 3.

<sup>[132]</sup> Se for eksempel Hamre 1989, p. 20.

- [133] Fischer/Nordvik 1988, p. 107, 110.
- [134] Historisk statistikk 1994, p. 91.
- [135] Aubert/Arner 1962, p. 104.
- [136] Lov om maskinister paa dampfartøier af handelsmarinen, 26. juni 1889.
- [137] 1866-1870: 29,1 år, 1871-1875: 28,4 år.
- [138] Aase 1987, p. 52.
- [139] Aase 1987, p. 50.
- [140] Aase 1987, p. 50.
- [141] Nedrebø muntlig febr. 2000.
- [142] Aase 1987, p. 47.
- [143] Fischer/Nordvik 1987b, p. 156. Stavanger og Arendal hadde 24,6%, hentet fra Hamre 1989.
- [144] Bergens Sjøfartsmuseum: Skipsfartstillingen 1875 for bergenske skip i utenriksfart.
- [145] Se ovenfor kap. IV, diagr. 3.
- [146] BBA: Likningsprotokoll 1875 for Bergen,.
- [147] Matroser (inkl. lettmatroser) 31 år i 1875 og 25 år i 1912, uspesifiserte sjømenn 27,4 i 1875 og 24,5 år i 1912.
- [148] Hinkkanen 1992, p. 73.
- [149] Gøthesen 1990, p. 156.
- [150] I 1901 sendte Marconi det første trådløse telegrammet over Atlanteren.
- [151] Aamot 1979, p. 10.
- [152] Thowsen 1983, p. 73f.
- [153] Thue 1980, Tab. 8, p. 184.
- [154] Thue 1980, p. 187.
- [155] Burton 1988, p. 231.
- [156] Fischer/Nordvik 1987a, p. 52.
- [157] *Census of Fertility 1911* i Burton 1988, p. 234.
- [158] Over 15 år.
- [159] Se også kap. VI.
- [160] I utvalget var gifte styrmenn i gjennomsnitt 33,4 år i 1875 og 34,0 i 1912, de underordnete var til sammenlikning 36,0 og 37,2 år.
- [161] Aase 1987, p. 52.
- [162] Hubbard 1998, p. 5.
- [163] Aase 1987, p. 82.
- [164] Burton 1988, p. 244.
- [165] Aase 1987, p. 79.
- [166] BBA: Grunnlagsmaterialet til Arbeiderboligundersøkelsen 1899.
- [167] *Boligundersøkelsen*, p. 11.
- [168] *Boligundersøkelsen*, p. 10.
- [169] BBA: Boligundersøkelsen 1899.
- [170] Thowsen 1983, p. 77.
- [171] *Boligundersøkelsen*, p. 33.
- [172] 2,04 barn hos dem som hadde losjerende mot 2,06 barn hos dem som ikke hadde losjerende.
- [173] SAB: Folketellingen for Bergen 1900.
- [174] BBA: Boligundersøkelsen 1899.
- [175] Burton 1988, p. 215.
- [176] Se for eksempel Thowsen 1983, p. 74.
- [177] Burton 1988, p. 199f.
- [178] Thowsen 1983, p. 79.
- [179] Thowsen 1983, p. 71.
- [180] Thowsen 1983, p. 64.
- [181] Thue 1980, p. 28ff.
- [182] Thowsen 1983, p. 68.
- [183] Thowsen 1983, p. 68.
- [184] SAB: Folketellingen 1912 Bergen
- [185] Bildet hentet fra Thowsen 1983, p. 76.
- [186] SAB: Folketellingen 1912 Bergen.
- [187] SAB: Byfogd og byskriver i Bergen; Panteregister D 28, p. 90 og Pantebok 51, p. 721.
- [188] Burton 1988, p. 199f.

[189] Burton 1988, p. 199f.

[190] Thowsen 1983, p. 71.

[191] Allégaten, Fosswinckelsgate, Hans Holmboes gate, Harald Haarfagres gate, Hermann Foss gate, Prof. Hansteens gate, Storms gate og Welhavens gate. 50,5% over- og 49,5% underordnete (eks. 21 skipsførere, 18 uspesifiserte sjømenn, 11 fyrbøtere).

[192] Thowsen 1983, p. 71.

[193] SAB: Folketellingen 1912 for Bergen.





## VI. Sjømenn som samfunnsgruppe.

Sjømennenes familiesituasjon ble til en viss grad påvirket av overgangen fra seil til damp. Men hadde denne overgangen noen innvirkning på hvordan sjømannssamfunnet var? ”Seamen are no longer a class apart. They are more at home in a workshop on shore than they are in the stokehold of a steamer.”[\[194\]](#) Slik ble sjømennene i England beskrevet omkring århundreskiftet. Ble dette tilfellet i Bergen også etter at dampskipene hadde overtatt skipsfarten? I dette kapitlet vil jeg undersøke om sjøfolkene utgjorde en egen samfunnsgruppe i byen. Med samfunnsgruppe forstår jeg en gruppe mennesker som enten selv oppfatter seg som en gruppe, eller som andre oppfatter som en gruppe. Gruppen kan ha spesielle kjennetegn som skiller den fra den øvrige befolkning. Slike kjennetegn kan være språk, klær, utseende eller sosialbakgrunn. Gruppen kan i større eller mindre grad være selvrekrutterende. Jeg vil særlig undersøke om sammensetningen av sjømannsstanden endret seg fra 1875 til 1912.

For å undersøke om sjøfolkene og deres familier utgjorde en egen samfunnsgruppe og om denne endret seg har jeg valgt å studere sjøfolkene sosiale bakgrunn. Sjømennene bør ha temmelig lik sosial bakgrunn for at man kan regne dem som en felles gruppe. For å finne ut om sjømennene selv oppfattet seg som en gruppe har jeg studert fremveksten av fagforeninger for sjømenn. Var det enhet eller splittelse som preget denne fremveksten? Var det sterkere band mellom de ulike sjømannsgruppene før dampskipene overtok og sjømennene ble mer spesialisert? Ble sjømannsgruppen stadig mer splittet med moderniseringen?

### Sjømennenes sosiale bakgrunn.

Jan E. Myhre har i sine undersøkelser fra Sagene vist at arbeidere på 1800-tallet stort sett ble rekruttert fra lavere sosiale lag.[\[195\]](#) Hvordan var dette for sjøfolk i Bergen? Kom de fra samme sosiale lag som arbeiderne, eller var de stort sett selvrekrutterende? For Haugesund har Aase vist at en tredjedel av sjøfolkene som giftet seg der kom i fra sjømannsfamilier.[\[196\]](#) Hvordan var dette i Bergen? Dersom det var slik at mange av dem som ble sjømenn var sønner av sjømenn kan dette tyde på at sjømennene har utgjort en selvrekrutterende samfunnsgruppe i byen. Var det en endring i den sosiale rekrutteringen fra 1875 til 1912? Og om så var tilfellet, kan det tolkes som en konsekvens av moderniseringen av skipsfarten i samme periode?

Sjøfolkene sosiale bakgrunn har jeg valgt å undersøke på grunnlag av hvilke yrker fedrene til sjøfolkene hadde. Jeg baserer meg her på kirkebøkene opplysninger om fars yrke i forbindelse med vigslar. Farens yrke gir en god pekepinn på hvilket samfunnslag sjømennene ble rekruttert i fra. Likevel er det viktig å holde fast på det faktum som Knut Geelmuyden peker på i sin hovedoppgave om folketallet i Bergen 1801-1815: ”Det er [...] ikke mulig å inndele en hel bybefolkning i sosiale grupper ved hjelp av yrkesopplysninger uten at deler av enkelte yrkesgrupper blir feilplassert.”[\[197\]](#)

Å sette sammen troverdige grupper av sosialrang er svært vanskelig. Sosial status er ikke nødvendigvis ensbetydende med høy inntekt, selv om dette ofte var nært knyttet sammen. Det er vanskelig for oss i dag å vite sikkert hva som ble sett på som bedre yrker enn andre for hundre år siden. For å få sammenliknbare størrelser slik at jeg kan sammenlikne rekrutteringen i Bergen og Haugesund, har jeg her valgt å benytte meg av den inndelingen Hildur Aase har brukt i sitt arbeid fra Haugesund. Aase har delt fedrenes yrker i to: ”arbeidergruppene” og grupper med høyere status enn disse.[\[198\]](#)

På toppen av den sosiale rangstigen var det ei gruppe som Aase har kalt ”Funksjonærer/ selvstendige”, denne gruppen omfatter blant annet kjøpmenn, handelsmenn, huseiere, offentlige tjenestemenn, lærere, brannmenn, klokkere, prester og tollere. Skillet mellom toppsjiktet og bunnsjiktet i denne gruppen var nok stort, men noen kriterier for sosial tilhørighet må man velge. Aase har også en gruppe som hun kaller navigatører.[\[199\]](#) Dette er en gruppe som hadde temmelig høy status både fordi de hadde utdanning og fordi de tjente rimelig godt. Jeg har valgt å dele styrmenn og skipsførere i to ulike grupper, da forskjellene mellom disse var temmelig stor. Jeg mener det er viktig å ha med skipsførerne i undersøkelsen, fordi de var sjøfolk og hadde gått gradene. Skipsførerne tjente godt og var sosialt sett rangert en del høyere enn styrmenn. Også gårdbrukere, håndverksmestere og maskinister hører med i

Aases øverste sosiale sjikt.

Blant de såkalte ”arbeidergruppene” finner man gruppen av underordnede sjømenn. Dette er alle de sjømenn som i kildene er kalt ”sømand”, ”båtsmand” eller liknende. Aase har slått sammen arbeidere og håndverkere i ei gruppe, dette er ikke uproblematisk. Det var nok stor forskjell i mellom for eksempel en gullsmed og en daglønner både når det gjaldt lønn og status. Heller ikke urmakere og bokbindere ville vel likt å havne i samme gruppe som vanlige arbeidere. At håndverkerne ikke identifiserte seg med arbeiderne kommer klart til uttrykk i utsagnet: ”Vi er ikke arbeidere, vi er håndverkssvenner”<sup>[200]</sup>. Denne gruppen av arbeidere og håndverkere er i antall er den klart største og er nok også blant de gruppene med de største forskjellene når det gjelder sosialstatus. Denne gruppen rommer daglønnere, menige soldater, høkere, vanlige arbeidere og håndverkere uten ”mesterbrev”. Også fiskere, husmenn, strandsittere og inderster plasserer Aase blant ”arbeidergruppene”.

Sjøfolkene selv har Aase inndelt i tre: navigatørgruppen, maskinistgruppen og gruppen av underordnede sjømenn. Det er noe uklart hvilke stillinger Aase har med i hver av disse gruppene. Jeg har valgt å la navigatørgruppen omfatte styrmenn, skipsførere og jektførere. Maskinistgruppen omfatter maskinister og stuerter da dette var skipsoffiserer med en til hvis grad lik lønn og status. Gruppen av underordnede sjømenn omfatter alt fra båtsmenn til kahyttsgutter.

Farsyrke	Navigatorgr.			Maskinistgr.			Underordnet		
	Ant.	%	%	Ant.	%	%	Ant.	%	%
Skipsfører	100	11,4		18	2,5		28	1,1	
Styrmann	18	2,1		7	1,0		13	0,5	
Funksj./selvst.	222	25,3		77	10,6		106	4,3	
Håndverkermester	55	6,3	<b>64,0</b>	30	4,1	<b>36,2</b>	38	1,6	<b>33,1</b>
Gårdbruker	160	18,2		99	13,6		600	24,6	
Maskinist	7	0,8		32	4,4		24	1,0	
Arbeider/håndverker	191	21,8		331	45,6		841	34,5	
Fyrboter	1	0,1		6	0,8		14	0,6	
Sjømann	46	5,2		56	7,7		206	8,4	
Husmann	40	4,6	<b>36,0</b>	43	5,9	<b>63,8</b>	307	12,6	<b>66,9</b>
Strandsitter	3	0,3		4	0,6		23	0,9	
Fisker	3	0,3		2	0,3		49	2,0	
Inderst	13	1,5		9	1,2		110	4,5	
Ikke oppgitt	19	2,2		12	1,7		82	3,4	
Sum	878	100,0	<b>100,0</b>	726	100,0	<b>100,0</b>	2441	100,0	<b>100,0</b>

Kilde: SAB: Dataregister ”Vigde i Bergen 1875-1911”, Kirkebøker for Bergen.

Perioden fra 1875 til 1911 sett under ett var det klare forskjeller i rekrutteringen til de ulike sjømannsgruppene. Særlig navigatørgruppen skiller seg ut. Hele 64% av navigatørene kom i fra høyere sosiale lag, mens omtrent lik andel kom fra lavere sosiale lag blant maskinistgruppen og de underordnede. Maskinister og stuerter hadde tilsynelatende samme sosiale bakgrunn som de underordnede sjømennene. Men dette var bare til en hvis grad tilfellet. En nærmere undersøkelse av tallene viser at sjøfolkene i maskinistgruppen i større grad enn de underordnede hadde fedre med yrke i øvre sjikt i hver av de to hovedgruppene. Det var for eksempel bare 1,6% av de underordnede sjømennene som hadde fedre som var navigatører, mens samme andel for maskinistgruppen var 3,5%. På samme måte kom 12,6% av de underordnede fra husmannsfamilier, mens bare 5,9% av maskinistene og stuertene hadde denne familiebakgrunn.

Undersøkelsen av sjømannsvigslar fra 1875 til 1911 viser også at selvrekrutteringen for sjømenn var størst blant offiserene. 19,6% av navigatørene og 16,4% i maskinistgruppen var barn av sjømenn, mens bare 11,6% av de underordnede kom fra sjømannsfamilier. At kun mellom 10 og 20% av sjømennene kom fra sjømannsfamilier styrker ikke oppfatningen av sjømennene utgjorde en selvrekrutterende gruppe i Bergen omkring århundreskiftet. For maskinister og underordnede ser det ut til å ha vært mye mer vanlig å ha arbeider- og håndverksbakgrunn enn maritim bakgrunn. Men her er det viktig å huske på at mange sjøfolk bare var sjømenn en del av livet. Noen av

fedrene kan derfor tidligere ha vært sjømenn, selv om de hadde andre yrker når sønnene gifter seg. Det er derfor sannsynlig at det reelt sett var en større andel av sjøfolkene som hadde fedre som var, eller tidligere hadde vært, sjømenn selv. Navigatørene ble også til en viss grad rekruttert fra arbeider- og håndverksfamilier, men de aller fleste kom i fra høyere sosiale lag. De fleste fedrene var enten funksjonærer eller drev egen virksomhet av et eller annet slag.

Aase, som har undersøkt bakgrunnen til sjømenn i Haugesund, har vist at det var en høyere grad av selvrekruttering blant sjømenn der. Dette gjaldt særlig sjømenn som var født i byen. Av navigatører som kom fra Haugesund og var født før 1905 kom hele 52,6% fra sjømannsfamilier, mens tilsvarende andel for utenbysfødte navigatører var på 18%.<sup>[201]</sup> Det kan se ut som om egenrekrutteringen i Bergen er mest lik resultatene for innflytterne i Haugesund. Var forskjellen i egenrekruttering like stor mellom de som var født i Bergen og de som kom utenfra? Ved å dele de bergenske sjømenn opp på samme måte som Aase har gjort kommer klare ulikheter for dagen, men forskjellene er på langt nær så store som i Haugesund.

Det er naturlig at det var færre med maritim familiebakgrunn blant dem som ikke var født i byen, de fleste sjøfolk bodde som kjent i byene. For de underordnede sjøfolkene var egenrekrutteringen helt nede i 5,6% for dem som var født utenfor Bergen. Tilsvarende andel for innenbysfødte var 22,6%. De fleste av sjømennene som ikke var født i byen kom i fra bondefamilier, mens de som var født i byen stort sett hadde fedre som arbeidet innefor industri og håndverk. Andelen for disse var henholdsvis 37,4% og 64,4%.<sup>[202]</sup> Slik var den sosiale rekrutteringen til sjømannstanden i Bergen fra 1875 til 1911. Men var rekrutteringen lik gjennom hele perioden, eller endret den seg etter hvert som dampskipene overtok? Det ville være naturlig å tenke seg at egenrekrutteringen til sjømannsyirket sank litt ettersom sjømennene ble mer og mer spesialiserte og kravet om utdanning og teknisk innsikt økte. Stemmer dette med det nærmere undersøkelser viser?

## De underordnede –arbeiderklassens barn?

Ble de underordnede sjøfolkene stort sett rekruttert i fra arbeiderklassen og lavere sosiale lag? Sank andelen som kom fra sjømannsfamilier gjennom perioden? Det ser ikke ut som om ble færre som kom i fra sjømannsfamilier, slik som jeg hadde forventet. I perioden 1875-1880 var det bare 6,7% som kom fra sjømannsfamilier. Den reelle andelen var nok en del høyere, i og med at opplysninger om fedrenes yrke mangler i hele 13,1% av tilfellene. En del av de fedrene som ikke har oppgitt yrke var nok sjømenn. Andelen sjømannsfedre er svært lav og den reelle andelen lå kanskje nærmere 10%. Andelen underordnede som kom fra sjømannsfamilier økte gjennom perioden fra 1875 til 1912 fra 11,3% til 15,2%. Det var nok blant denne gruppen at de tekniske endringene hadde minst innvirkning. Denne økte selvrekrutteringen kan tyde på at samholdet mellom de underordnede sjøfolkene økte, selv om det felles bomiljøet for sjømenn ble splittet frem mot 1912.

**Tabell 10: Sosial rekruttering underordnede sjømenn i Bergen 1875-1911.**

Farsyrke	1875-1880		1885-1890		1895-1900		1906-1911	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Skipsfører	1		4		1		12	
Styrmann			3		2		4	
Funksj./ selvst.	9		10		21		29	
Håndverkmester	8	<b>28,1</b>	3	<b>30,3</b>	6	<b>35,3</b>	7	<b>33,9</b>
Gårdbruker	70		75		89		142	
Maskinist			2		8		9	
<b>Arbeider/håndverker</b>	<b>98</b>		<b>116</b>		<b>123</b>		<b>218</b>	
Fyrbøter					3		8	
Sjømann	20		27		32		58	
Husmann	46		50		41		62	
Strandsitter	3	<b>71,9</b>	2	<b>69,7</b>	4	<b>64,7</b>	4	<b>66,1</b>
Fisker	1		3		10		23	
Inderst	16		18		15		16	
Ikke oppgitt	41		7		5		6	
<b>Sum</b>	<b>313</b>	<b>100</b>	<b>320</b>	<b>100</b>	<b>360</b>	<b>100</b>	<b>598</b>	<b>100</b>

Kilde: SAB: Dataregister "Vigde i Bergen 1875-1911", Kirkebøker for Bergen.

Det er vanskelig å påvise klare trekk i utviklingen av den sosiale bakgrunnen til de underordnete sjøfolkene. Man kunne tenke seg at det ble en større andel som kom fra høyere sosiale lag ettersom tiden gikk. Med utgangspunkt i ytterpunktene av perioden kan det se slik ut. Det ser likevel ut til at rekrutteringen til gruppen har ligget temmelig fast på rundt 30% fra høyere sosiale lag og resten fra lavere. Det som forstyrrer bildet av at det gradvis ble flere og flere sjømenn som kom fra bedrestilte familier er nedgangen fra 1895-1900 til 1905-1911. Denne nedgangen skyldes i første rekke at det var hele 21 sjømenn som hadde fedre i funksjonærgruppen mellom 1895 og 1900. Dette var en oppgang på 2,6% fra perioden før. At det var så mange sjøfolk med denne bakgrunnen som giftet seg mellom 1895 og 1900 kan muligens ha en spesiell årsak, men jeg velger her å se på det som en tilfeldig variasjon. Dersom det korrigeres for dette avviket kommer det klarere frem et bilde som viser at de underordnete sjøfolkene i perioden fra 1875 til 1912 stadig fikk bedre sosialbakgrunn.

Noe av denne bedringen i sosialproveniensen kan nok forklares med at befolkningen generelt i denne perioden fikk bedret sine kår. Dette har naturligvis også påvirket sjømennenes familier. Men det forklarer ikke hele endringen. At det ble flere sjømenn fra høyere sosiale lag kan forklares etter minst to totalt forskjellige linjer. En tolkning kunne være at sjømannsyrket fikk økt status frem mot 1911. Denne økte statusen førte så i sin tur til at stadig flere fra bedre familier vurderte sjømannsyrket som et reelt yrkesalternativ. Men det er også mulig å ha et helt annet utgangspunkt. Da kan man tolke denne utviklingen som et tegn på at det ble vanskeligere å skaffe seg annet arbeid. Dette gjorde at flere ble tvunget til å velge skipsfarten, rett og slett fordi det ikke fantes andre alternativer. Generelt sett kom de underordnete sjøfolkene fra lavere sosiale lag og det ser ut til at de underordnete på mange måter var arbeiderklassens barn.

### **Maskinister og stuerter – mellomklassens barn?**

Hvordan var så rekrutteringen til maskinist- og stuertgruppen i samme periode? Økte også andelen som kom fra sjømannsfamilier for denne gruppen? Kom også maskinistene og stuertene fra stadig bedre sosial forhold?

Også for denne gruppen er det tydelig at det var stadig flere som kom fra sjømannsfamilier. Gjennom perioden var det her en enorm stigning fra 3,8% til hele 20. Denne gruppen er liten i forhold til gruppen av underordnete og feilmarginen er derfor stor. Men at tendensen er klar er det ikke mulig å komme utenom. Betyr dette at de første maskinistene i Bergen ikke ble rekruttert blant sjømenn? Og at dette endret seg kraftig ettersom det ble flere og flere dampskip? Det virker nærliggende å anta at nettopp det var tilfellet. Men før jeg fastslår dette er det viktig å peke på noe som særlig skaper dette inntrykket. Mellom 1875 og 1880 var det bare to i denne gruppen som giftet seg som hadde sjømenn som fedre. Disse to utgjorde kun 3,8% av alle stuerter og maskinister i denne perioden. Disse to var henholdsvis en stuert som var sønn av en skipsfører og en maskinist som var sønn av en underordnet sjømann. 3,8% egenrekruttering er nok lavere enn det som var normalt for denne gruppen.

Tabell 11: Sosial rekruttering maskinister og stuerter i Bergen 1875-1911.								
Farsyrke	1875-1880		1885-1890		1895-1900		1906-1911	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Skipsfører	1		3		3		3	
Styrmann			1		1		3	
Funksj./ selvst.	1		5		14		23	
Håndverkmester	2	34,6	6	41,5	5	32,3	5	38,1
Gårdbruker	14		10		14		29	
Maskinist			2		5		17	
<b>Arbeider håndverker</b>	<b>23</b>		<b>25</b>		<b>61</b>		<b>98</b>	
Fyrboter					2		3	
Sjømann	1		4		11		16	
Husmann	3	65,4	6	58,5	11	67,7	9	61,9
Strandsitter	1		1					
Fisker					2			
Inderst	2		1		1		2	
Ikke oppgitt	4		1				2	
<b>Sum</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	<b>65</b>	<b>100</b>	<b>130</b>	<b>100</b>	<b>210</b>	<b>100</b>

Kilde: SAB: Dataregister: "Vigde i Bergen 1816-1911", Kirkebøker for Bergen.

At det var så få akkurat i denne perioden som hadde en far som arbeidet til sjøs kan selvsagt være tilfeldig, men det ser ut til å være klart at det etter hvert ble vanligere med maritim bakgrunn også for sjøfolkene i denne gruppen. Her kan man tolke dette som et uttrykk for at maskinistyrket ble mer og mer integrert i sjømannssamfunnet. Særlig maskinistene var i begynnelsen av perioden en relativt ny yrkesgruppe til sjøs. Bindingene til skipsfarten var derfor ikke så stor i starten. Dette må ha endret seg etter hvert. Noe som gav seg utslag i at flere sjømannssønner ble maskinister.

Noe som ikke er uventet er at så mange i denne gruppen kom fra arbeider- og håndverksfamilier. Det er naturlig å tenke seg at særlig maskinistene hadde nær tilknytning til industriarbeidere og håndverkere siden deres arbeid hadde mye til felles med disse. Dette stemmer med mine undersøkelser. Omtrent 66% av dem som hadde arbeider- eller håndverksbakgrunn i denne gruppen var maskinister. [203] Dette utgjorde 44,1% av maskinistene i min undersøkelse. [204] Derimot er det litt overraskende er at så mange maskinister og stuerter kom fra bondefamilier, enda mer overraskende blir dette siden flestparten av disse var

maskinister. Man skulle tro at maskinistene hadde liten tilknytning til bondesamfunnet, men dette ser ikke ut til stemme. Hele 15,4% av maskinistene i mitt utvalg kom fra bondefamilier. [205] Det er vanskelig å tenke seg at det var mulig for en bondesønn ha et forhold til maskiner før han kom til byen.

Når det gjelder utvikling i sosialproveniens er det enda vanskeligere å se noe mønster for denne gruppen enn det var for de underordnete. Jeg har tidligere vist at i perioden under ett kom rundt 64% av maskinistene og stuertene fra lavere sosiale lag. En analyse av utviklingen over tid gjør ikke akkurat bildet klarere. Tabell 11 viser at andelen sjøfolk som kom fra bedre familier i denne gruppen varierer fra 32,3% til 41,5%. Det som er spesielt er at den sosiale rekrutteringen i dette tilfellet ser ut til å ha gått i bølger, fra 34,6% med bakgrunn i de øvre sosiale lag i 1875-1880 til 41,5% i 1885-1890, deretter 32,3% i 1890-1895 for så å ende opp på 38,1% i 1906-1911. Hva disse svingningene kommer av er vanskelig å forklare, men med et så lite utvalg er det ikke unaturlig at små forskjeller gir store utslag. Selv om også maskinistene og stuertene stort sett kom i fra lavere sosiale lag, hadde de gjennomgående en litt bedre bakgrunn enn de underordnete, men at de var barn av mellomklassen er vel å ta hardt i.

## Navigatorne –overklassens barn?

Hadde navigatorne en tilsvarende utvikling med tanke på sosialbakgrunn og egenrekruttering som de andre sjømannsgruppene? Det ville være nærliggende å tro at styrmenn og skipsførere stort sett kom fra samme gode sosiale bakgrunn gjennom perioden og ikke på samme måte som andre sjømenn ble påvirket av at dampskipene overtok skipsfarten. Var dette tilfellet? Eller ble også sammensetningen av navigatorgruppen endret da moderniseringen av skipsfarten inntraff fra midten av 1800-tallet?



I Bergen var det flere navigatører som hadde maritim familiebakgrunn enn det som var vanlig blant andre sjøfolk. Ble denne egenrekrutteringen endret fra 1875 til 1911? Også for denne gruppen av sjømenn ser det ut til at det skjedde en utvikling i retning av at flere kom fra sjømannsfamilier. Av de navigatørene som giftet seg i perioden 1875-1880 var det 15,3% av navigatørene som hadde en far som arbeidet til sjøs, mellom 1906 og 1911 var denne andelen steget til 23,8%. De fleste av disse fedrene var skipsførere. [206] Men heller ikke for denne gruppen utviklet egenrekrutteringen seg konstant. Andelen varierte mellom 14,5% og 25,2% og utviklingen gikk i bølger. Det var færrest navigatører med maritim familiebakgrunn som giftet seg mellom 1885 og 1890 og flest mellom 1895 og 1900. Mellom disse periodene var det særlig andelen navigatørfedre som endret seg. Denne andelen steg fra 6,5% til 17,6%. Det var særlig andelen skipsførerefedre som økte kraftig.

**Tabell 12: Sosial rekruttering navigatører i Bergen 1875-1911.**

Farsyrke	1875-1880		1885-1890		1895-1900		1906-1911	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Skipsfører	14		6		23		24	
Styrmann	2		3		4		5	
Funksj./selvst.	31		29		46		42	
Håndverksmester	18	54,8	9	53,6	5	78,6	6	65,1
Gårdbruker	21		27		23		43	
Maskinist					2		3	
Arbeider/håndverker	47		35		14		36	
Fyrbøter							1	
Sjømann	8		11		4		12	
Husmann	7	45,2	8	46,4	5	21,4	10	34,9
Strandsitter							1	
Fisker					2		1	
Inderst	2		6		2		2	
Ikke oppgitt	7		4		1		3	
Sum	157	100	138	100	131	100	189	100

Kilde: SAB: Dataregister: "Vigde i Bergen 1816-1911", Kirkebøker for Bergen.

Selv om navigatørene for en stor grad ble rekruttert fra de øverste sosiale lag av befolkningen var ikke denne trenden så klar i begynnelsen av perioden. Da kom omtrent 55% fra de øverste og 45% fra de lavere sosiale lag. Frem mot 1911 var forskjellen blitt større, 65% mot 35%. Også her gikk utviklingen i bølger.

Forholdet mellom navigatører som kom fra bedrestilte familier og dem som kom fra lavere kår holdt seg temmelig konstant frem til 1890-årene. Frem mot 1900 kom en mye større del av navigatørene som giftet seg fra finere familier. Det er blant annet den store forskjellen i antall skipsførerefedre som utgjør denne økningen. Andelen navigatører med skipsfører som far steg fra 4,3% til hele 17,6% i løpet av denne tiden. Andelen sank senere gradvis til 12,7%. [207] Hva som gjorde at det var så mange som både var navigatører og skipsførersønner som giftet seg akkurat mellom 1895 og 1900 er usikkert. Det er også en annen gruppe fedre som i stor grad er med på å gjøre andelen sjømenn fra byens bedre familier større, det er gruppen av funksjonærer og andre som drev selvstendig næringsvirksomhet. Disse utgjorde i løpet perioden totalt den klart største yrkesgruppen. Dette var ikke tilfellet i begynnelsen. I den første perioden var denne gruppen mindre enn både gruppen av gårdbrukere og gruppen av arbeidere og håndverkere. Neste periode viser at denne gruppen da hadde passert gruppen av gårdbrukere, men at den fortsatt lå en del under de med arbeider- og håndverksfedre. Fra 1895 til og med 1900 hadde absolutt flest av navigatørene som giftet seg funksjonærbakgrunn. Dette gjaldt hele 35,1 prosent av personene. I siste periode er denne andelen sunket betraktelig og ligger temmelig likt med andelen bondesønner.

At en så stor del av navigatørene hadde fedre som var gårdbrukere synes jeg er overraskende. Dette var den tredje største gruppen med 18,2%. Noe som er overraskende er at denne andelen er størst i slutten av perioden. I kapittel IV har jeg regnet ut at andelen sjøfolk som ikke var født i byen sank med omtrent 8,6% fra 1875 til 1912. [208] Man skulle derfor tro at det ble færre sjøfolk med bondebakgrunn etter som tiden gikk. Ikke omvendt slik som tilfellet er her. En mulig forklaring på dette kan være at navigatørene i løpet av samme periode ble eldre. Gjennomsnittsalderen for skipsførere økte med tre år fra 39,7 år til 42,7 år fra 1875 til 1912. Det er derfor mulig at en del av dem var rekruttert til sjømannsyrket før rekrutteringen fra landsbygden sank.

En annen gruppe som hadde en sterk endring var de navigatørene som hadde arbeider- eller håndverksbakgrunn. Denne gruppen ble mindre etter hvert og følger den samme utviklingen som for utvalget generelt. I perioden hvor andelen navigatører som kom fra lavere sosiale lag var svært liten var også andelen navigatører med arbeiderbakgrunn minst, og omvendt. Navigatørene kom ofte fra bedrestilte familier, men dette gjaldt ikke alle. Det var mulig også for sjøfolk fra mindre velstående å avansere til skipsfører eller styrmann. Likevel var enkelte av dem overklassens barn.

## **”Sjømænd forener eder!” [209]**

Den sosiale bakgrunnen til sjøfolkene endret seg ettersom den teknologiske utviklingen forandret skipsfarten i Bergen. Blant annet kom flere sjøfolk i fra høyere sosiale lag og flere sjømenn kom fra sjømannsfamilier. Ble sjømannssamfunnet knyttet sterkere sammen i denne perioden? Fremveksten av de frivillige yrkesorganisasjonene kan tjene som et uttrykk for felles identitet og samhold.

På landsmøtet til Arbeiderpartiet i Bergen i 1894 ble det vedtatt at ”Sjøfolk organiserer seg på samme måte som landarbeiderne.”[210] Var dette et uttrykk for at sjømennene var sene med å organisere seg? Var de i så tilfelle det i Bergen også? Blant arbeiderne i Norge hadde det tidlig vokst frem en egen bevissthet om klasse og tilhørighet. Når det gjaldt sjøfolkene så var det nok også en hvis felles bevissthet blant dem. Men oppfattet sjømennene seg selv som en egen gruppe? Ble de en egen ”klasse” som kjempet sammen for å forbedre sine kår? For å undersøke dette vil jeg ta for meg fremveksten av de ulike sjømannsorganisasjonene som dukket opp på slutten av 1800-tallet. Var det enhet eller splittelse som preget fremveksten?

## **Organisasjonenes fremvekst i Norge.**

Fremveksten av de frivillige organisasjonene i Norge gikk i hovedsak for seg i fire intervaller. De eldste organisasjonene oppstod i tiden frem mot midten av 1800-tallet. Dette var organisasjoner av humanitær og selskapeleg art: avholdsforeninger, misjonsforeninger, bondevenn- og arbeiderforeninger. Noen år senere når denne bevegelsen også avsidesliggende bygder, særlig på Vestlandet. Mellom 1879 og 1884 organiserer de politiske partiene seg og rundt århundreskiftet kommer de landsomfattende næringslivsorganisasjonene.[211] Fulgte sjømennene også denne gradvise utviklingen?

På slutten av 1840-årene var det mange foreninger som ble dannet i Norge. Størst oppslutning fikk Marcus Thranes organisasjon av arbeiderforeninger. Etter at disse ble forbudt og slått ned ved makt ble det fra borgerlig hold startet arbeidersamfunn av opplysende og selskapeleg art. Den første egentlige fagforeningen var Den Typografiske Forening som ble stiftet i Kristiania i 1872. Enkelte av sjøfolkene var også tidlig ute, men det kommer jeg tilbake til litt senere.

I 1891 tok Arbeiderpartiet opp i sitt program et krav om at sjøfolk skulle likestilles med industriarbeiderne i lovgivningen. Arbeiderpartiets ledere var nemlig oppmerksom på at lovgivningen satte sjøfolk i en særstilling sammen med husmenn og tjenestefolk.[212] For å oppnå noe av denne likestillingen, men også bedre lønn måtte sjømennene organisere seg.

## **Sjømannsorganisasjonene.**

Å starte organisasjoner for sjømenn var ikke like enkelt som for arbeidere i land. Det første problemet man støtte på var at aktuelle medlemmer ikke var til stede. Aktive sjøfolk var jo til sjøs store deler av året og kunne vanskelig engasjere seg i organisatorisk arbeid. Det var derfor ofte tidligere sjømenn som startet opp og drev disse foreningene. I tillegg ble foreningene ofte åpnet for folk som ikke egentlig var sjømenn.[213] Det ble også startet egne kvinneforeninger, der sjømannskonene kunne engasjere seg. Kvinneforeningene fungerte som regel som syforeninger, der man produserte gevinster til utlodninger. På denne måten kunne de skaffe ekstraintekter til hovedforeningen og eventuelle understøttelsesfond for etterlatte. At sjømennene var spredt på mye mindre enheter

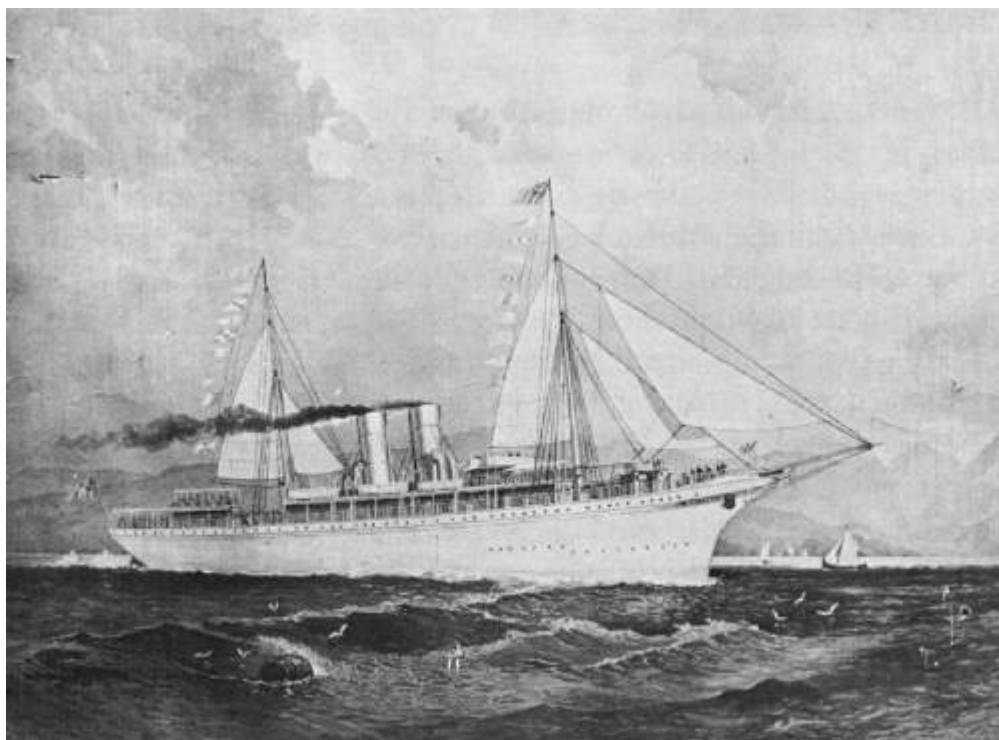
enn andre arbeidere førte også til at det var vanskeligere å skape en felles identitet og fellesskapsfølelse.

Fremveksten av sjømannsorganisasjonene fra slutten av 1800-tallet og fremover viser at sjøfolk har oppfattet seg selv som sjøfolk, men at de i enda sterkere grad hadde sin identitet knyttet til at de var: maskinister, matroser, styrmenn eller kokker. De identifiserte seg på denne måten mest med dem som hadde samme stilling som seg selv om bord i skipene. Når sjøfolkene begynte å organisere seg, ble det ikke bare en stor sjømannsorganisasjon, men flere mindre foreninger som kjempet for en spesifikk maritim yrkesgruppe.

De første sjømennene som begynte å organisere seg var skipsførerne. Bergens Skipperforening ble stiftet allerede i 1867. Dette var ingen fagorganisasjon, men mer en interesseforening for utveksling av kunnskap og erfaringer om skipsfart. Foreningen hadde også et understøttelsesfond som skulle hjelpe trengende medlemmer og deres familier eller etterlatte.<sup>[214]</sup> Ved stiftelsen vektla man at det var en fordel å kun ha med skipsførere i foreningen, da dette skulle gjøre samholdet i foreningen sterkere. Selv om skipsførerne alltid hadde vært en egen stand innenfor sjømannsyrket, er dette et første tegn på den differensiering og oppsplitting som kom til å prege sjømannsstanden.

Skipperforeningen ble allerede året etter stiftelsen åpnet også for skipsmeklere og deres forretningsførere.<sup>[215]</sup> Foreningen var slik sett like mye en skipsfartsforening som en sjømannsforening. Sjømenn med lavere grader ble ikke ansett som aktuelle medlemmer. Å inkludere andre sjømenn ble først aktuelt da det i 1880 ble forsøkt startet en forening for styrmenn og matroser i Bergen. Denne konkurrerende sjømannsforeningen var ikke ønsket av Skipperforeningen og som et mottrekk ble det bestemt at også førstestyrmenn skulle få lov til å bli medlemmer i Skipperforeningen. Den konkurrerende sjømannsorganisasjonen ble med dette noe forsinket.

Utenom skipsførerne var det maskinistene og fyrbøterne som var de første sjømennene som organiserte seg. Det er et tydelig tegn på at det var "den nye tid" som skapte behovet for å organisere seg. Det er blitt hevdet at interessen for å stifte foreninger og organisere seg var større i Bergen enn i resten av landet.<sup>[216]</sup> Det at sjømennene i Bergen var foregangsmenn i denne utviklingen kan komme av flere ting. Bergen hadde blant annet lange organisasjonstradisjoner med røtter tilbake til laugsvesenet. Bergens Skipperlaug ble for eksempel opprettet i 1725. Men den kanskje viktigste forklaringen på organisasjonsiveren i Bergen i denne sammenheng er at Bergen var det stedet i Norge hvor dampskipene tidligst gjorde seg gjeldende i skipsfarten. Med dampskipene kom de nye sjømennene, fyrbøtere og maskinister. Disse nye sjømannsgruppene var yrkesgrupper som hadde mest til felles med industriarbeidere. De bergenske maskinistene var tidlig ute med å organisere seg. "Da Bergens Maskinistforening ble stiftet 27. desember 1873, var den en av de aller første fagforeninger i Norge –alene den typografiske forening i Oslo var foran, nemlig i 1872. Bergens Maskinistforening er imidlertid absolutt den eldste i Bergen."<sup>[217]</sup>



*Et godt eksempel på overgangen fra seil til damp. Seilene var en ekstra sikkerhet, dersom maskinen stanset. "D.S*

Det var også blant de nye gruppene av sjømenn de første aksjonene som minner om streik oppstod. Tidligere hadde det nok forekommet at mannskapet gjorde opprør mot skipperen, noe som i ytterste konsekvens kunne resultere i mytteri. Dette var ikke noe utbredt

problem i norsk skipsfart. Isteden for mytteri var det vanlig at norske sjømenn rømte dersom de ikke var fornøyd med forholdene om bord. I 1890 inntraff for første gang det som kan kalles en arbeideraksjon blant bergenske sjømenn. Da la fyrbøtere og kullempere som var påmønstret Englandsrutens ”Britannia” ned arbeidet og krevde høyere lønn og at mannskapet i maskinen skulle økes fra 12 til 16. Aksjonen førte ikke frem og de streikende ble arrestert for å ha brutt hyrekontrakten.[\[218\]](#) I 1912 streiket maskinistene for å få innført lønnstariffer og bemanningsavtaler for maskinbesetningen, dette var den første organiserte sjømannsstreik i norske skip.[\[219\]](#)

At det var maskinbesetningen som først organiserte seg og aksjonerte hang nok sammen med forholdene som disse sjømennene hadde om bord. Selv om sjømenn generelt ikke hadde særlig gode arbeidsforhold var det maskinbesetningen som hadde de absolutt verste. Det var derfor også dem som hadde mest å kjempe for. At det nettopp var maskinbesetningen som organiserte seg først tyder på at de tidlig fikk en felles identitet. Denne felles identiteten kan ha sitt grunnlag i at dette var nye grupper. Som nye grupper behøvde de å finne sin plass både om bord og i samfunnet ellers. Maskinistene ble ikke uten videre oppfattet som egentlige sjømenn, verken om bord, eller i samfunnet generelt. For å finne sin plass ble det derfor viktig å stå sammen. Utfra dette ønsket om å skape identitet vokste så tanken om foreninger og organisasjoner.

Lenge var det ikke klare grenser mellom skipsførerens og maskinistens myndighetsområde. Ofte ble maskinisten behandlet som en underordnet av skipsføreren, selv om maskinisten egentlig var offiser. Dette gav seg blant annet utslag i at maskinisten hadde samme lugarer og kosthold som de underordnede. Det er derfor mulig å se stiftelsen av maskinistforeningen ikke bare som et uttrykk for lønnskamp, men også at maskinistene ønsket å hevde seg i forhold til skipsførerne.[\[220\]](#) Det var særlig dette ønsket om å hevde seg ovenfor skipsførerne som gjorde at det i Bergens Maskinistforening ble arbeidet for å få stiftet en landsforening for maskinister. Utslagsgivende her var at et rederi i 1898 hadde pålagt kapteinene å inspisere kjelens innvendige tilstand hver gang maskinisten hadde hatt kjelerengjøring. Et innlegg i *Norsk Maskintidende*, som var bladet til Bergens Maskinistforening, uttrykte det slik: ”Et mer direkte angrep på maskinistenes selvstendighets- og ansvarsfølelse har vel neppe forekommet.”[\[221\]](#) Dette er første gangen tanken om samarbeid mellom maskinister i større sammenheng opptrer. Få år senere, den 16. august 1901, ble Det norske maskinistforbund stiftet.

Bergen Fyrbøterforening ble stiftet i 1889, men ble ingen stor suksess til tross for at den hadde en lønnet agitator som forsøkte å verve medlemmer i alle dampskip som kom til Bergen fra utlandet. Etter få år ble foreningen lagt ned. En ny fyrbøter forening ble først opprettet i 1906.[\[222\]](#) Ved stiftelsen av denne ble det pekt på at problemene den første fyrbøterforeningen kom av at man da hadde konsentrert seg om fyrbøtere i utenriksfart. Den nye foreningen satset derfor på å få med fyrbøtere i innenriksfarten også.[\[223\]](#)

I 1890 ble Bergens Sjømandssamfund stiftet. Det var planene om denne foreningen som i 1880 gjorde at skipsførerne hadde åpnet skipperforeningen for styrmenn. I utgangspunktet var dette en forening for alle grader av sjøfolk, men i denne foreningen ble styrmennene de dominerende og i 1911 ble navnet forandret til Bergens Styrmandsforbund.[\[224\]](#) Om man skal trekke noen poeng ut av denne omorganiseringen av Sjømandssamfundet er det mulig å tenke seg at det nettopp var differensiering av sjømannsstanden som førte til denne. At det i det hele tatt ble dannet en felles forening for alle sjømenn, må vel kunne sees som et tegn på at sjøfolkene på dette tidspunkt må ha følt en enhet. Sjømennene må for det første ha følt denne enheten i 1880 da planene om en felles sjømannsforening kom opp og fortsatt hatt denne fellesskapsfølelsen i 1890 da foreningen ble stiftet. Deretter må oppfatningene gradvis ha endret seg.

Ettersom antallet sjømenn økte ble man mer og mer bevisst sin egen identitet som fyrbøter, matros eller styrmann. Det ble stadig flere som hadde samme sjømannsstilling og på den måten ble det enklere å skape et fellesskap. At det var styrmennene som ble den dominerende gruppen i Sjømandssamfundet kan ha vært tilfeldig, men det er nok ikke tvil om at dette var den gruppen av medlemmene som hadde høyest utdanning og mest resursser. De kunne derfor forme foreningen etter sitt ønske, noe som igjen førte til at andre sjømenn ikke følte seg hjemme i foreningen lengre. Arbeiderbevegelsen var i tiden frem mot Den første verdenskrig preget av sentralisering, lokalforeninger ble lagt ned



og kollektivt meldt inn i landsforeninger.[\[225\]](#) Noe av det samme skjedde blant sjømennene. I 1912 ble medlemmene i foreningen innmeldt i Norsk Styrmandsforening og "Samfundet" ble lagt ned.[\[226\]](#)

Forholdene mellom de ulike sjømannsgruppene var ikke uproblematisk. Spesielt i Bergen ser det ut til å ha vært store motsetninger, da særlig mellom fyrbøtere og matroser. Dette kom til uttrykk da Norsk Sjømanns Forbund ble stiftet i Bergen i 1907. Lederen i Bergen Matrosforening og lederen i fyrbøterforeningen ble valgt inn i ledelsen av den nye foreningen og de tok med seg konfliktene inn her.[\[227\]](#) Som tittelen tilsier var dette en landsomfattende organisasjon. En av foregangsmennene ved stiftelsen av denne nye organisasjonen var styrmann Olaf L. Barstad fra Stavanger. Han var venstremann og var i utgangspunktet skeptisk til fagorganisasjoner, men han hadde startet Stavanger yngre Sjømannsforening og i løpet av 1907 dannet han innenfor denne foreningen grupper for matroser, fyrbøtere og styrmenn. Medlemmene i foreningen forpliktet seg til å ikke la seg forhyre under fastsatte minstetakster for hyre.[\[228\]](#) Etter hvert var det startet liknende foreninger omkring i landet og man ønsket å samle kreftene for å arbeide for høyere hyre, rimeligere arbeidstid, bedre kosthold og riksforsikring for sjøfolk. Barstads skepsis til fagorganisasjoner gav seg blant annet uttrykk i at Sjømandsforbundet ikke sluttet seg til Landsorganisasjonen. Men heller ikke denne gangen lyktes det å samle sjøfolkene i en organisasjon. Hovedtyngden av medlemmene var matroser og fyrbøtere.[\[229\]](#) Etter å ha hatt et medlemstall på hele åtte tusen i 1910, sank dette til litt over fire tusen året etter. Ved årsskiftet 1912-1913 ble Sjømandsforbundet opptatt i Norsk Matros- og Fyrbøterunion som var stiftet i Bergen i 1910. Sjømandsforbundet bestod da av noen hundre fyrbøtere og matroser.[\[230\]](#)

Norsk Matros- og Fyrbøterunion var i motsetning til Sjømandsforbundet en del av Landsorganisasjonen. Ved stiftelsen ble det vektlagt at Sjømandsforbundet ikke bygde på lønnsarbeidernes solidaritet og selvstendige aksjon som grunnlag for kampen for bedre vilkår og at det derfor måtte dannes et nytt forbund, Norsk Matros –og fyrbøterunion, på den faglige klassekamps grunn, for å fremme og verne sjømannsstandens økonomiske og sosiale interesser. Selv om navnet skulle tilsi at den kun var for matroser og fyrbøtere ble det allerede ved stiftelsen fastslått at den skulle være åpen for alle grader av sjøfolk, unntatt skipperne, styrmenn og maskinister.[\[231\]](#) Med denne organisasjonen lyktes det endelig å samle alle underordnede sjømenn i en organisasjon. Organisasjonen forhandlet frem tariffavtaler og fikk fastsatt kvalifikasjonsregler for de ulike stillingene om bord.[\[232\]](#) Tidligere hadde det vært skipsførerne som til en hver tid bestemte hvilken stilling man mønstret på i.

Det oppstod organisasjoner for de ulike sjømannsgruppene og disse kjempet til dels mot hverandre. En organisasjon som kunne ha nyansert bildet av splittelse blant sjømennene var foreningen som ble kalt Havets Sønner. Den ble stiftet vinteren 1893-94 og skulle omfatte dekk- og maskinfolk, men også stuerter og kokker fikk være med. Det er få opplysninger om denne organisasjonen annet enn at den fikk et kort liv. Økonomiske problemer førte til at foreningen ble nedlagt etter få år.[\[233\]](#)

Den gruppen av sjømenn som sist kom i gang med organisering var byssepersonalet. Først i 1902 ble Bergen Stuertforening forening stiftet. Dette var da den første stuertforening i Norge. Også denne foreningen var i starten først og fremst preget av sosialt samvær. Men foreningen begynte etter hvert å arbeide for "å samle standen om økonomiske og kulturelle fellesinteresser".[\[234\]](#) At det var byssepersonalet som sist ble organisert er ikke uventet. Dette var uten tvil den minst særegne av sjømannsgruppene, det var også dem som i minst grad ble påvirket av overgangen til damp. Stiftelsen av en stuertforening tyder på at stuertene fikk en sterkere fellesidentitet etter at de noen år tidligere fått en egen fagutdanning. Den kompetanseheving denne utdanningen førte til, gav kanskje stuertene økt status og var med å styrke stuertenes standsbevissthet.

Den første saken foreningen engasjerte seg i var nettopp økte krav til utdanning for stuerter. Krav om økt utdannelse er et tegn på at man ville verne om sin egen stand. Foreningen arbeidet også for kortere arbeidstid. En egen stuertforening er i seg selv også et tegn på den oppsplitting av sjømannsstanden som hadde funnet sted. Dette gav seg blant annet utslag i at dampskipskokkene ikke var tilsluttet denne foreningen. Disse dannet sin egen forening i 1908.

En litt smalere organisasjon som ble stiftet i Bergen samme år som stuertene var Kystruteskibenes Befalsforbund. Foreningen var landsomfattende og hadde i begynnelsen omkring 300 medlemmer fra en rekke rutebåtselskaper. Foreningen var spesielt engasjert i lønsspørsmål for styrmenn i kystfarten. Etter første verdenskrig drev foreningen først og fremst med å opprettholde fyrbelysning og kaianlegg.[\[235\]](#)

Skipperforeningen, som var den eldste av sjømannsorganisasjonene var i utgangspunktet en interesseorganisasjon. Organisasjonene til de andre sjømennene var også interesseorganisasjoner og hadde særlig i starten et sterkt selskapeleg preg. Egne leseværelser, kaféer, aldershjem og pensjonskasser og støtte til etterlatte var



hovedanliggende.[\[236\]](#) Men i tillegg ble de fagforeninger i ordets egentlig forstand. Med andre ord organisasjoner som arbeidet for å forbedre forholdene for sine medlemmer. Dette ble gjort klart allerede i §1 av lovene til Bergen Maskinistforening der det heter at man vil arbeide for å skape enhet i vilkårene for tilsetning av maskinister og for deres stilling om bord.[\[237\]](#)

Jeg har nå vist at sjøfolkene på samme måte som arbeidere i land organiserte seg fra slutten av 1800-tallet og fremover. Det var særlig de nye sjømannsgruppene som tidlig begynte å organisere seg, med Bergens Maskinistforening som den første. Fremveksten av de ulike sjømannsorganisasjonene er et uttrykk for den økende differensieringen i sjømannsstanden som fant sted ettersom kravene til utdanning og kompetanse steg innefor de ulike sjømannsyrkene frem mot århundreskiftet. Differensieringen gjorde de enkelte sjømannsgruppene mer bevisst på sin egenart noe som viser igjen ved fremveksten av de enkelte organisasjonene. Sjømannsorganisasjonene som ble stiftet kjempet alle for å bedre forholdene til sjøs, men de kjempet i utgangspunktet kun for sin egen gruppe. Selv om det ble forsøkt å danne foreninger der alle sjømenn kunne være medlemmer lyktes dette lenge ikke. Først ved opprettelsen av Norsk Matros –og Fyrbøterunion i 1910 klarte man og samle de underordnede sjøfolkene i en organisasjon. Fremveksten av organisasjonene viser at sjømennene ble mer spesialiserte, denne spesialiseringen økte også ved at de formelle kravene til sjøfolk ble høynet etter at dampskipene overtok skipsfarten.

## Spesialisering og økende krav til utdanning.

I tillegg til organiseringen viser også de lovmessige kravene til ulike sjømannsyrker og fremveksten av de ulike sjømannsskoler at sjømannsstanden ble mer spesialisert frem mot 1912. Hvilke sjømannsyrker var det som først fikk krav om utdanning? Når kom disse kravene? Hvorfor kom disse kravene? Var det sjømennene selv som ønsket økt kompetanse, eller var det samfunnet som satte premissene?

### Lovgivning.

Til tross for at skipsfarten er en svært gammel og viktig næringsvei i Norge, var det lenge få formelle krav til hvilke fagkunnskaper skipsførere og styrmenn måtte ha. For å ha en slik stilling måtte man gå opp til eksamen, men det var ikke spesielle krav til hva en slik eksamen skulle omfatte. Det var også en del som førte skip uten å ha avlagt eksamen. Dette gjaldt særlig mindre skip i kystfart langs Norge og i Norden. Først etter at den norske skipsfarten virkelig begynte å vokse i omfang og etter at dampskipene gjorde sitt inntog kom de formelle kravene om økt kompetanse. Dette gjaldt i første rekke navigasjon. Senere kom det også krav til maskinister og stuerter.

I 1894 krevde Bergens Skipperforening at det ved lov måtte bli bestemt at fører av passasjerfartøy med betalende passasjerer eller i leiet tjeneste skulle ha styrmannspatent. Årsaken til dette kravet var den lite betryggende måten som førerposter på fjorddampskipene ble besatt på. I følge skipperforeningen kunne da hvemsomhelst, som i en hvis tid hadde arbeidet som matros om bord i et slikt skip, ansettes som skipsfører. Eneste kravet var at han fremla attest for orden og edruelighet, og at denne ble påtegnet av kontrollkomisjonens medlemmer.[\[238\]](#) Dette var ikke tilfredsstillende og derfor kom det krav om at dette måtte bedres.

Etter slike påtrykk trådte i 1840 den første loven om navigasjonseksamen i kraft. Denne loven kom som sagt fordi det var store mangler i den tidligere eksamenspraksisen. Kongen grunn gav denne nye loven på følgende måte: ”Da vi have fundet, at de for Navigations Examinationsvæsenet nu gjældende Regler i flere Henseender kunne trænge til Forandringer og Forbedringer, og at de i det Hele ikke ere saa omfattende, som Sagens Beskaffenhed fordrer [...]”[\[239\]](#)

Det ble i innstillingen til loven særlig lagt vekt på at det var menneskers sikkerhet som krevde økte krav til navigatørens kunnskaper. ”[...] det Offentlige Ret til ved passende Foranstaltninger at søge at sikre Søemandens Liv i mod de Farer, der kunne opstaae af Skibsførerens Ukyndighed.”[\[240\]](#) Man vektla også den betydning det hadde for landet som helhet at skipsfarten ble spart for ulykker. I §1 av loven ble det påbudt at enhver sjømann måtte bestå ”Den almindelige Styrmanssexamen” for å få lov til å fare som styrmann eller skipsfører. Det ble også satt opp

meget konkrete krav om hva kandidatene skule prøves i ved eksamen (§2). Minstekravet for å gå opp til eksamen var fylte 17 år og at man hadde vært på minst en sjøreise (§12). Fra 1857 ble det krav om at man måtte ha 18 måneders fartstid i seilskipsfart for å få utstedt styrmannspatent.[\[241\]](#) Denne loven var med små endringer gjeldende helt frem til 1891. Da kom en ny lov som økte og differensierte kravene til dem som skulle bli styrmenn. Det ble innført tre ulike eksamener: Alminnelig Styrmannseksamen, dampskipsstyrmannseksamen og frivillig skipperseksamen.[\[242\]](#) Loven ble kritisert selv om den var en forbedring fra den gamle, blant annet ved at kravet om fartstid økte fra "mindestens en Søreise" til 6 måneder. Kritikken kom i særlig grad fra Bergen. Den nye loven endret nemlig ikke det gamle kravet om 18 måneders fartstid med "råseiler". Dette var et krav man i Bergen lenge hadde hatt problemer med å oppfylle, siden det her nesten utelukkende fantes dampskip. Kravet forsvant først ti år senere i 1901.[\[243\]](#)

Man fant etter hvert ut at kravene som ble stilt til de norske navigatørens praktiske og teoretiske utdanning lå langt under de kravene som ble stilt i andre land. Dette førte til at en lov ble innført 7. april 1906.[\[244\]](#) Med denne loven ble kravene hevet ytterligere. Sjømennene måtte nå være over 21 år og ha utdanning fra navigasjonsskole, samt ha minst 30 måneders fartstid etter fylte 15 år, for å bli styrmenn.[\[245\]](#) For å bli styrmann eller skipsfører på dampskip måtte man ha tjenestegjort i minst 12 måneder på dampskip og for å bli offiser på seilskip måtte man ha 18 måneders fartstid på seilskip. Kravene til fartstid varierte også etter hvor store skip man fikk tillatelse til å føre. Eksamensordningen ble også endret. Den frivillige skipperseksamen man hadde hatt tidligere ble fra nå av obligatorisk. I tillegg ble det innført en frivillig høyere skipsførereksamen. Ved eksamenene skulle styrmennene prøves i norsk, engelsk, navigasjon, sjømannsskap og styringsreglene. Skipsførerne skulle i tillegg til dette prøves i maskinlære, handelslære og sjørett, samt sunnhets- og sykepleie.[\[246\]](#)

Etter hvert som dampskipene ble mer og mer vanlig ble det også vedtatt egne lover for dampskip. Den første loven kom i 1866 og omhandlet hvem det var som kunne ha ansvar på dampskip. Her blir for første gang formelle krav til maskinistene omtalt. I loven het det: "Ingen maa overtage Tjeneste som Fører eller antages som Maskinist paa Passagerdampskib, med mindre han er i Besiddelse af Vidnesbyrd om fornøden praktisk Indsigt og Paalidelighet. Vidnesbyrddet maa være udstedt af troværdig og sagkyndig Mand samt være forsynet med Paategning fra en Tilsynskommision om, at det af samme er befundet antageligt".[\[247\]](#) Denne loven tyder på at loven som trådte i kraft i 1840 ikke ble fulgt. I loven fra 1840 stod det klart at man måtte bestå en eksamen for å ta hyre som skipsfører eller styrmann. I denne loven ser det ut til at kravet om eksamen ikke er nevnt, det kan selvsagt bety at dette kravet var så selvfølgelig at det ikke var nødvendig å nevne eksplisitt, men det virker uansett litt rart.

Man ble stadig mer klar over hvilken fare dampmaskinene kunne utgjøre dersom de ikke ble skjøttet riktig. Da kravet om en attest fra en "troværdig og sakkyndig Mand" ikke ble ansett som nok ble det fra ulike hold arbeidet for at også maskinistene måtte bestå en eksamen for å bevise sine kunnskaper. I 1889, omtrent 50 år etter den første loven om navigasjonseksamen, kom så endelig "Loven om maskinister paa dampfartøier af handelsmarinen."[\[248\]](#) I tillegg ble det året etter utarbeidet et meget detaljert reglement for eksamen for maskinister. I reglementet ble det listet opp svært detaljerte krav til hva en maskinist måtte ha kunnskap om for å få lov til å arbeide som maskinist på dampskip med større motor enn 75 hestekrefter. Loven delte maskinistene inn i to ulike grupper, maskinister av 1. klasse og maskinister av 2. klasse. De to klassene hadde ulike krav til alder og praksis. Det var også forskjell på hvilke stillinger maskinister i de to klassene kunne mønstre på i. Mens maskinistene i 1. klasse kunne arbeide som første maskinist på skip av alle størrelser, kunne en maskinist i 2. klasse kun arbeide som første maskinist på dampskip med motor på under 200 hestekrefter. For å ta eksamen av 1. klasse måtte man ha tjenestegjort som maskinist av 2. klasse i minst 24 måneder. Loven innført også krav om verkstedpraksis og fartstid.



*Maskinbesetningen i ukjent bergensdamper ca. 1900. Maskinsjefen med lommeur og hvit snipp til venstre, maskingutten lengst bak. (Bergens Sjøfartsmuseum).[\[249\]](#)*

Myndighetene innførte stadig flere krav til de ulike sjømannsgruppene. Men disse kravene gjaldt ikke alle sjømenn. Lovgivningen konsentrerer seg om er de gruppene med mest ansvar. Med andre ord de sjøfolkene som kunne påføre størst skade dersom de gjorde noe feil, navigatører og maskinister. At det var disse gruppene som var viktigst påvirket også fremveksten av sjømannsskolene.

## Sjømannsskoler.

Sjømenn har i svært lang tid hatt behov for å ha en teoretisk bakgrunn for å kunne navigere skip på alle verdens hav. Allerede i 1684 ble det derfor av byens styre opprettet en offentlig navigasjonsskole i Bergen. En skole som i følge Ludvig Holberg var Nordens største.[\[250\]](#) Skolen ble drevet av en offentlig utnevnt navigasjonsmester. Da den siste av disse døde i 1820 opphørte skolen å eksistere.[\[251\]](#)

Norges første egentlige sjømannsskole i moderne forstand ble opprettet i Kristiania i 1845.[\[252\]](#) Bergen fikk sin offentlige sjømannsskole åtte år senere i 1853. Her ble det undervist i navigasjon, norsk, engelsk, regning, sjømannsskap, handelslære og geografi. Skolens første lærer i navigasjon og sjømannsskap var løytnant i marinen, noe som skapte problemer da han ble innkalt til orlogstjeneste.[\[253\]](#) Etter å ha levd en omflakkende tilværelse flyttet de i 1894 til Olav Ryesvei 35 på Møhlenpris hvor de var frem til de i 1903 flyttet inn i nybygget på Nordnes. De norske sjømannsskolene ble først å fremst opprettet for å dekke det stadig økende behovet for styrmenn. Behovet for styrmenn økte i takt med veksten i norsk skipsfart. Skolene vokste frem i kjølvannet av den nye navigasjonsloven om trådte i kraft i 1840. Loven sa ikke noe om kontroll med undervisningen, eller lærernes kvalifikasjoner. Men man oppdaget snart at mye av den private undervisningen ikke holdt mål. Utfra dette vokste kravet om sjømannsskoler og antall sjømannsskoler økte. Det var ikke krav om at man måtte ha fulgt undervisningen på en av disse for å kunne gå opp til styrmannseksamen. På samme måte som det hadde vært tidligere var det nok at den enkelte kandidat mente at han hadde tilegnet seg nok kunnskap på egenhånd før han tok eksamen. De private skolene og lærerne hadde en svært høy strykpersent.[\[254\]](#)

Skipperforeningen i Bergen var en av pådriverne for å skaffe også de yngste sjømennene en grunnleggende utdanning i godt sjømannsskap. Forslag om dette ble drøftet i foreningen i årene fra 1868, men resultater av drøftingene uteble. Etter å ha undersøkt hvordan skoleskip ble drevet i utlandet opprettet man et "Fond til opprettelse av et lærlingeskip i Bergen".[\[255\]](#) I 1897 var man kommet så langt at man kunne begynne undervisning på skoleskipet "Björgvin". "Björgvin" var et såkalt stilleliggende skoleskip og hadde kapasitet til 35 elever. Byens første seilende skoleskip het "Alfen" og ble gitt til skoleskipsinstitusjonen av kjøpmann Giertsen i 1904. "Alfen" ble i 1923 avløst av "Statsraad Lehmkuhl".[\[256\]](#)

At særlig skipsførerne ivret etter at Bergen skulle få skoleskip lå nok først og fremst i at de så fordeler for sin egen del. Etter å ha vært på skoleskip ville flere av de yngste sjøfolkene ikke trenge så mye innføring når de mønstret på for første gang. Dette ville spare skipperne for mange bekymringer og resten av mannskapet for mye arbeid og frustrasjoner. Det var i første rekke det øvrige mannskapet som hadde ansvaret for å lære førstereisguttene godt sjømannsskap. Men også denne grunnutdanningen for sjømenn, som skoleskipene gav kan sees som et uttrykk for et stadig økende krav om kompetanse og kunnskap for sjøfolk omkring forrige århundreskifte.

En gruppe sjømenn som virkelig trengte utdanning var maskinistene. De hadde en ansvarsfull jobb som krevde gode tekniske fagkunnskaper. Også på dette området engasjerte Bergens Skipperforening seg. De uttalte i 1883: "Et grundig kjendskap til maskinens bruk og arbeidsmaate er av den høieste vigtighed, da ukyndige maskinister kan foraarsake de betydeligste tap saavel av kapital som menneskeliv. Det er derfor absolutt nødvendig, at der opstilles den fordring til maskinisterne, at de skald underkaste sig eksamen i sit fag."[\[257\]](#) En del maskinister var utdannet ved Marineverftet i Horten, og ved Horten tekniske skole, som kom i gang i 1855.[\[258\]](#) Men dette var ikke nok. For å møte stadig økende krav om fagkunnskap ble derfor Bergen Maskinistiskole stiftet i 1885. Noen få år senere, i 1889, kom den første loven som fastsatte konkrete fagkunnskaper for maskinistene.[\[259\]](#)

Det var daværende styrer av Sjømannsskolen i Bergen, A.W. Müller, som først lanserte ideen om en egen maskinistiskole i Bergen. Müller ønsket i utgangspunktet en egen maskinistklasse ved sjømannsskolen, men det gikk styret ved skolen imot. Styret mente at man skulle vente med å opprette en slik klasse til den kommende loven ville tre i kraft.[\[260\]](#) Bystyret derimot støttet Müllers forslag og vedtok i 1885 å opprette en egen maskinistiskole, og man startet opp med undervisning i Den tekniske skoles bygning.[\[261\]](#) Skolen ble knyttet til Den tekniske skolen fordi formannskapet mente at det her fantes både lærekrefter og utstyr som trengtes for å utdanne maskinister. Man så i utgangspunktet heller ikke noen grunn til at en slik skole skulle knyttes til Sjømannsskolen, "[...] da der dog ikke af Maskinister fordres Navigationskundskaber, og Undervisningen i en Maskinistklasse ikke udelukkende bør anlægges for Dampskibs-maskinister, men ogsaa for andre, for hvem nøiere Kjendskab til Dampmaskiners Brug og Indretning er af Vigtighed, navnlig for Maskinister ved Fabrikker og Værksteder."[\[262\]](#) Maskinistiskolen var kommunal og mottok fra starten ingen statsstøtte, dette kom først i 1890.[\[263\]](#)

Skolen ble med andre ord opprettet ikke bare for maskinister i skipsfarten, men for alle maskinister. Det var derfor ingen krav om fartstid for å ta kurset. På skolen ble det undervist i norsk, regning, geometri, fysikk, maskinlære og maskintegning. Undervisningen varte i fire måneder med 36 undervisningstimer per uke, eller 10 timer i uken på kveldstid i sju måneder. Komiteen som innstilte forslaget for kommunestyret uttrykte det slik: "Vi maa paa det bedste anbefale Oprettelsen af en Maskinistiskole, hvoraf utvivlsomt vil resultere store Fordele for saavel Dampskibsfarten som for Industrien i Almindelighed."[\[264\]](#)

En annen gruppe sjømenn som tidlig fikk sin egen utdanningsinstitusjon i Bergen var stuertene. Etter forslag fra Bergen Skipperforening vedtok kommunestyret i 1895 å opprette Bergens Stuertskole.[\[265\]](#) Skolen startet opp i 1896 og holdt til i leide lokaler på Sjømannsskolen.[\[266\]](#) Stuertskolen ble ledet av et styre som ble valgt av kommunestyret, men skolen var ikke kommunal på samme måte som maskinistiskolen. Skolen var fra starten av basert på både statlige og kommunale midler.[\[267\]](#) At stuertene fikk egen utdanning hadde lite å gjøre med sikkerhet, men desto mer å gjøre med de økte kravene til hygiene og kosthold som vokste frem. Det hadde lenge vært slik at matlagingen ikke var noe prioritert oppgave om bord. Ofte var det førstereisgutter som ble satt til å lage mat. Man ble etter hvert klar over at de mange sykdommene som sjøfolk led av kom av dårlig tilberedt mat og lite variert kosthold. Den nye sjømannsloven som kom i 1860 inneholdt kun runde formuleringer om kosthold. Der stod det bare at det var skipperens plikt å påse at skipet ved avseiling var "forsvarlig forsynt med mat og proviant."[\[268\]](#) De mange klagene på kosten i tillegg til sykdommene førte til at medicinaldirektøren utarbeidet et eget spisereglement for handelsskip i 1879[\[269\]](#) og at det i 1895 ved kongelig resolusjon ble innført et offentlig kostholdsreglement.[\[270\]](#) Diskusjonen om kosthold gav også støtet til at det offentlige gav sin første bevilgning til opplæring av stueter.[\[271\]](#)

Som nevnt ovenfor var det ikke stuertene eller skipskokkene, men Bergens Skipperforening som gikk inn for å starte Bergens Stuertskole. Skipperforeningen fulgte opp etter at Norsk Skibsførerforening i 1893 og 1894 hadde gått inn for opprettelsen av stuertskoler i Norge. Det er nok ikke tvil om at skipsførerne så det som et gode å ha godt utdannede folk i byssa, både for sin egen og for mannskapets del. Det er nok ikke umulig at sjøfolk har klaget på den maten de har blitt servert.





Det første kullet som ble uteksaminert fra Bergen Stuertskole i 1896.[\[272\]](#)

Rundt århundreskiftet var skoletiden ved stuertskolen 3 måneder og for å bli opptatt var det krav om 12 måneders fartstid og oppnådd 18 års alder.[\[273\]](#) Skolen drev også egne kurs for eldre kokker og stuerter som hadde arbeidet en stund, men som ikke hadde formell utdanning. Det ble gitt undervisning i tilberedning av egnet proviant, vask, orden og økonomi, regnskap, skriving og annet.[\[274\]](#) Gjennom denne utdanningen økte stuertene sin kompetanse og fikk muligens både høyere lønn og status. At det var krav om fartstid for å bli tatt opp ved skolen viser at man ikke ønsket at hvem som helst skulle kunne bli stuerter. På denne måten vernet man om sin egen stand.

Det ble opprettet ulike sjømannsskoler i Bergen rundt århundreskiftet. Selv om de holdt til i samme lokaler var de fortsatt adskilte enheter. Det var med andre ord både nærhet og avstand mellom de ulike sjømannsgruppene når det gjaldt utdanning. Noe som er særlig interessant er at det i stor grad var skipsførerne som tok initiativ til opprettelsen av skolene. Man kan altså til en viss grad si at ønsket om økt kompetanse kom i fra sjøfolkene selv. Likevel må det presiseres at ønsket ikke kom i fra de underordnede sjøfolkene, men fra deres sjefer. Skolene kom etter som det ble klart at sjøfolkene trengte utdanning for å kunne utføre en sikker og god jobb. Det var særlig navigatørene og maskinistene som trengte mer kunnskap.

---

[\[194\]](#) W.L. Ainslie "Old Age and Thrift in Connection with the Mercantile Marine" (1899) i Burton 1988, p. 168.

[\[195\]](#) Se ovenfor kap. III, p. 23, Myhre 1978, p. 167.

[\[196\]](#) Aase 1987, p. 40, Tab. 40.

[\[197\]](#) Geelmuyden 1994, p. 106.

[\[198\]](#) Aase 1987, p. 34.

[\[199\]](#) Aase sier ikke om denne gruppen kun omfatter styrmenn.

[\[200\]](#) *Arbeidervennen*, 27.februar 1886 i Harris 1977.

[\[201\]](#) Aase 1987, p. 40.

[\[202\]](#) SAB: Dataregister: "Vigde i Bergen 1816-1911".

[\[203\]](#) 1875-1880: 74% msk., 1885-1890: 64% msk., 1895-1900: 67% msk. og 1906-1911: 64% msk.

[\[204\]](#) 310 maskinister totalt, 137 med arbeider- eller håndverksbakgrunn.

[\[205\]](#) 48 av 310 maskinister hadde gårdbruker som far.

[\[206\]](#) 55,5%: 67 skipsførere av totalt 122 sjømenn i dette utvalget.

[\[207\]](#) I mellom 1901 og 1905 hadde 15,7% av navigatørene skipsfører som far. (20 av 127)

[\[208\]](#) Se side 34.

[\[209\]](#) Hentet fra *Fagblad for Norsk matros- og fyrbøterunion*, nr. 1, 1911, 1. årgang i Zachariassen 1950, p. 251.

[\[210\]](#) Zachariassen 1950, p. 200.

[\[211\]](#) Nerbøvik 1993, p. 128.

[\[212\]](#) Zachariassen 1950, p. 199.

[\[213\]](#) For eksempel var Bergens Maskinistforening åpen for formenn ved maskinverksteder og maskinarbeidere med minst 4 års praksis. Rokne 1973, p. 44.

[\[214\]](#) Schjelderup 1914, p. 7.

[\[215\]](#) Pettersen 1981, p. 255.

[\[216\]](#) Zachariassen 1950, p. 201.



- [217] Rokne 1973, p. 40.
- [218] Zachariassen 1950, p. 202.
- [219] Pettersen 1981, p. 262.
- [220] DnSH II, 3.del, p. 188.
- [221] *Norsk Maskintidende* 1898, p. 143 i DnSH II, 3.del, p. 190.
- [222] Pettersen 1981, p. 264.
- [223] Zachariassen 1950, p. 212.
- [224] Nilsen 1935, p. 7.
- [225] Bull 1948, p. 202.
- [226] *Norsk Styrmandsblad* 25.årg. nr. 6, p. 7.
- [227] Zachariassen 1950, p. 218.
- [228] Zachariassen 1950, p. 211f.
- [229] DnSH II, 3. del, p. 198.
- [230] *Norsk Styrmandsblad* 25.årg. nr. 6, p. 8.
- [231] Zachariassen 1950, p. 244.
- [232] Zachariassen 1950, p. 252.
- [233] Zachariassen 1950, p. 202.
- [234] Zachariassen 1950, p. 472.
- [235] *Norsk Styrmandsblad* 25.årg. nr. 6, p. 8.
- [236] Zachariassen 1950, p. 201.
- [237] Rokne 1973, p. 43.
- [238] Schjelderup 1914, p. 37f.
- [239] Stortingets forhandlinger i året 1839, p. 646f.
- [240] Stortingets forhandlinger i året 1839, p. 656f.
- [241] Lov om Adgangen til at blive Styrmand samt til at føre Fartøi, 13.aug. 1857, §1.
- [242] Lov om navigasjonseksamener av 20. juni 1891.
- [243] Bergen Sjømannsskole 1953, p. 34.
- [244] Bergen Sjømannsskole 1953, p. 40.
- [245] Lov om adgang til at føre fartøi og blive styrmand samt om navigationseksamen m.v., 7. april 1906.
- [246] Lov om adgang til at føre fartøi ..., 7. april 1906, §22-24.
- [247] Lov angaaende Tilsyn med Dampfartøier, 4. juni 1866, §11.
- [248] Lov om maskinister paa dampfartøier af handelsmarinen, 26. juni 1889.
- [249] Bildet hentet fra Pettersen 1981, p. 261.
- [250] Bergen Sjømannsskole 1953, p. 5.
- [251] Bergen Sjømannsskole 1953, p. 5.
- [252] Tønnessen 1960, p. 20.
- [253] Bergen Sjømannsskole 1953, p. 22.
- [254] Bergen Sjømannsskole 1953, p. 25f.
- [255] Schjelderup 1914, p. 36.
- [256] Pettersen 1981, p. 112.
- [257] Schjelderup 1914, p. 35.
- [258] Rokne 1973, p. 51.
- [259] Se side 101.
- [260] *Indstillinger fra Bergens Formandskab og de dertil knyttede Repræsentantbeslutninger for Aaret 1885*, p. 221.
- [261] Rokne 1973, p. 52f.
- [262] *Indstillinger fra Bergens Formandskab .... for Aaret 1885*, p. 221.
- [263] Rokne 1973, p. 53.
- [264] *Indstillinger fra Bergens Formandskab .... for Aaret 1885*, p. 223.
- [265] *Indstillinger fra Bergens Formandskab .... for Aaret 1895*, p. 643ff.
- [266] Schjelderup 1921, p. 7f.
- [267] *Indstillinger fra Bergens Formandskab .... for Aaret 1895*, p. 643.
- [268] Lov om Søfarten, 24. mars 1860, §11.
- [269] Schjelderup 1914, p. 58.
- [270] Zachariassen 1950, p. 136.
- [271] Zachariassen 1950, p. 138.
- [272] Bildet hentet fra Schjelderup 1920, p. 15.

[273] Zachariassen 1950, p. 472.

[274] Schjelderup 1920, p. 11.



## VII. Avslutning.

Overgangen fra seilskip til dampskip som skjedde i Bergen fra midten av 1800-tallet, førte til store endringer i skipsfarten. Disse endringene påvirket også sjøfolkene hverdag. Reisene ble mer regelmessige og det ble hyppigere anløp av land. I tillegg til bedre forhold for sjøfolkene førte moderniseringen av skipsflåten til at det ble flere grupper av sjøfolk. De ble på denne måten mer spesialiserte. Spesialiseringen kom blant annet av at det ble større krav til teknisk innsikt for sjøfolk om bord i dampskipene. Staten fulgte opp utviklingen ved å vedta formelle krav om utdanning og praksis. Disse kravene var et forsøk på å trygge sikkerheten både for skip, sjøfolk, last og passasjerer.

Med denne oppgaven ønsket jeg å undersøke om sjømannsstanden endret seg som følge av at skipsfarten ble modernisert. For å finne ut dette tok jeg utgangspunkt i enkelte sentrale faktorer som kunne være med å gi et bilde av hvem sjøfolkene var. Disse faktorer var: fødested, alder, sosial bakgrunn, vigtsalder og familiestørrelse. En av mine hypoteser var at økte krav om utdanning og yrkespraksis gjorde at flere sjøfolk ble rekruttert i Bergen, eller fra de bynære områdene. Dette fordi det var her man hadde størst sjanse til å skaffe seg utdanning og praksis. Undersøkelser av folketellingene viste at den lokale rekrutteringen økte, men at økningen ikke i første rekke kom blant de sjøfolkene som trengte formell utdanning eller praksis. Det var særlig de underordnede som i større grad enn tidligere ble rekruttert fra byen. Det kan derfor se ut som om sjømannsyrket i løpet av perioden ble et vanligere yrke for bybefolkningen enn det hadde vært tidligere. Dette hadde sannsynligvis mer å gjøre med forhold i byen enn med selve overgangen til dampskip. Den geografiske rekrutteringen blant dem som ikke var født i byen ble i stor grad påvirket av de bedre kommunikasjonene i området. Bedre kommunikasjon gjorde det enklere for folk fra distriktene å reise inn til Bergen for å søke hyre.

De nye gruppene av sjømenn, maskinbesetningen, hadde ikke de samme maritime tradisjonene som andre sjøfolk. Dette antok jeg ville føre til lavere rekruttering fra sjømannsstanden. Men det viste seg at selvrekrutteringen til sjømannsyrket økte for alle grupper av sjømenn i løpet av perioden. Mest overraskende var det at dette også var tilfellet for maskinistene. Jeg har tolket dette som et tegn på at de i løpet av perioden i større grad ble integrert i sjømannssamfunnet.

Jeg har også undersøkt om sjøfolkene var aktive i lengre perioder etter at dampskipene overtok. Dampskipene gjorde at arbeidet om bord for mange av sjøfolkene ble mindre fysisk slitsomt. Det skulle derfor være mulig å holde ut som sjøfolk lengre enn tidligere. En gjennomgang av sjøfolkene alder viste at de ikke ble eldre, men yngre i løpet av perioden. En mulig årsak til at alderen gikk ned var at det i byen var stor tilgang på unge menn som ønsket å dra til sjøs. Disse ble prioritert både fordi de var fysisk sterke og ikke minst fordi de hadde krav på mindre hyre. Det er vanskelig å regne ut hvor lenge sjøfolkene egentlig var aktive, da det å være sjømann ofte ble kombinert med arbeid i land. På den måten kunne man være borte fra skipsfarten i kortere eller lengre perioder. Blant de sjømennene jeg undersøkte var det en tendens til at man kunne strekke den "yrkesaktive" perioden litt lengre i 1912 enn tidligere. Selv om gjennomsnittsalderen gikk ned var det fortsatt mulig for godt voksne menn å få hyre. Det var de sjøfolkene som hadde utdanning som ble lengst i sin tjeneste.

Med dampskipenes regelmessighet og hyppigere anløp av land antok jeg at det ble enklere å kombinere sjømannsyrket med familieliv. Dette så ikke ut til å være tilfellet i Bergen. Vigtsalderen blant sjømenn var her temmelig stabil gjennom perioden og andelen vigde sjøfolk sank. Dette kunne vært et uttrykk for at det ble vanskeligere å kombinere sjømannsliv med familieliv, men jeg har valgt å se reduksjonen i vigtsandelen som en konsekvens av at sjømenene ble yngre fra 1875 til 1912.

Ettersom færre av sjøfolkene var gift kunne man tenke seg at antall barn per sjømann sank. Det er mulig at dette var tilfellet, men undersøkelsen viser at det var flere sjømannsbarn som bodde hjemme i 1912 enn i 1875. Dette er ikke ensbetydende med at sjøfolk generelt fikk flere barn, men er et uttrykk for at sjøfolkene fikk bedret sin økonomiske situasjon. De hadde derfor mulighet til å ha flere barn boende hjemme. Den bedre økonomiske situasjonen førte sannsynligvis også til at antall familiemedlemmer som måtte arbeide sank. Folketellingenes opplysninger om koner og barns yrker er svært ufullstendige og det har derfor ikke vært mulig å undersøke nøyaktig hvordan dette ble påvirket av sjømennenes reallønnsvekst. Uansett mener jeg at sjømannshustruene har vært med å

skaffe inntekter til familien i større grad enn det kildene viser.

Jeg har også undersøkt om profesjonaliseringen som fulgte med overgangen til dampskip førte til at sjømennene ble en mer differensiert gruppe. Med overgangen til dampskip økte spesialiseringen og krav om utdanning blant sjøfolkene. De ble på den måten mer og mer knyttet til sin egen sjømannsgruppe. De enkelte sjømannsgruppene stiftet sine egne foreninger og organisasjoner. Dette tyder på at identiteten man tidligere hadde som sjømann gradvis ble avløst av en sterkere identitet som fyrbøter, maskinist, eller stuert. Slik ble nye grupper av sjøfolk dannet og sjømannssamfunnet ble mer og mer differensiert.

Sjømennene har alltid vært en svært heterogen gruppe. Avstanden fra skipsfører til dekksgutt var stor. Dette gjenspeilet seg også i boligstandarden. Denne varierte mye etter hvilken stilling sjøfolkene hadde. Skipsførere kunne bo i store, nye leiligheter på Nygårdshøyden, mens enkelte underordnede bodde med sine familier i trange, eldre boliger på Nordnes. Jeg har vist at boligstandarden ble bedret for de av sjøfolkene som rundt århundreskiftet fikk mulighet til å flytte til de områdene av byen hvor det ble bygget nye boliger. Men for dem som fortsatt ble boende i den gamle trehusbebyggelsen på Nordnes, eller i Skuteviken ble ikke forholdene særlig bedret.

Selv om boligstandarden varierte mye, bodde sjøfolk av alle grader på 1800-tallet i enkelte områder av byen og utgjorde en sosial enhet der. De som hadde mulighet flyttet etter hvert bort fra disse områdene og ble mer integrert i resten av bybefolkningen. De underordnede sjøfolkene ble stort sett boende sammen med arbeiderfamilier i de områdene av byen hvor de billigste og dårligste boligene var. På denne måten ble sjømannssamfunnet mer differensiert og de underordnede ble i enda større grad enn tidligere integrert i arbeiderklassen.

Selv om sjøfolkene lenge utgjorde en egen samfunnsgruppe i byen, ble de underordnede sjøfolkene mer og mer en del av arbeiderklassen. Mine undersøkelser viser at navigatørene hovedsakelig ble rekruttert fra bedrestilte familier, mens de andre sjøfolkene på samme måte som arbeiderne i stor grad ble rekruttert i fra arbeider- og håndverksfamilier. De bodde som regel i arbeiderstrøk og var på mange måter en del av arbeiderklassen. Tilknytningen til arbeiderklassen viste seg også i at det å være sjømann for mange kun var noe de gjorde i en periode av livet. De fleste av de underordnede sjøfolkene jeg har undersøkt fortsatte sin yrkeskarriere som arbeidere etter at de hadde endt sin karriere til sjøs. Største parten av dem som gikk i land tok yrker som verken betydde økning i sosial status eller bedret økonomi.

Det er liten tvil om at sammensetningen av sjømannssamfunnet endret seg fra 1875 til 1912, men det er vanskelig utfra kildene å slå fast i hvor stor grad endringene som fant sted kom som følge av moderniseringen av skipsfarten. Sjømannsstanden utgjorde frem til midten av 1800-tallet et eget samfunn i byen, men dette ble splittet opp som en følge av den økte spesialiseringen. Sjømennene ble mer og mer lik vanlige arbeidere. Dette toppet seg i 1912, da maskinistene gikk til den første organiserte sjømannsstreiken på norske skip. Med denne streiken tok sjømennene for alvor steget inn i arbeidernes rekker og sjømannsstanden som et eget samfunn i byen smuldret mer og mer bort.



# VIII. Kilder.

## Utrykte kilder.

### *Statsarkivet i Bergen (SAB):*

#### Dataregistre:

- "Døpte i Bergen 1816-1911".
- "Vigde i Bergen 1816-1911".
- "Døde i Bergen 1882-1911".
- Folketellingen 31. desember 1875 for Bergen og landsoknene.
- Folketellingen 1. januar 1891 for Bergen.
- Folketellingen 3. desember 1900 for Bergen.
- Folketellingen 2. febr. 1912 for Bergen (Kommunal).

#### Kirkebøker for Bergen.

#### Den norske Sjømannsmisjon

- Kirkebøker
- Sjømannsprest Ole Gustav Barmann: "Rømning og dens Årsager 1870-1908", upublisert manuskript.

#### Innrulleringssjefen i Bergen:

- Sjøfartshovedruller for Bergen krets.
- Sjøfartsannotasjonsruller for Bergen krets 1907.

#### Bergen Sjømannskontor:

- Skipsfartsrulle 1936-1940.

#### Bergen Byfogd- og byskriver:

- Panteregistre
- Pantebøker

### *Bergen Byarkiv (BBA):*



Likningsprotokoll for Bergen 1875.

Grunnlagsmaterialet til Arbeiderboligundersøkelsen 1899.

***Bergens Sjøfartsmuseum:***

Skipsfartstillingen, 31. des. 1875 (Kopi. -Original i Riksarkivet.)

## **Trykte kilder:**

*Historisk statistikk 1994- C188*, Statistisk Sentralbyrå, Oslo/ Kongsvinger 1995.

*Norges Statskalender for Aaret 1912*, Aschehoug & Co., Kristiania 1912.

*Norges Statskalender for Aaret 1875*, Udgiven af N.R. Bull, Forlagt af Alb. Cammermeyer, Christiania 1875.

*Indstillinger fra Bergens Formandskab og de dertil knyttede Repræsentantbeslutninger for Aaret 1885*,

R. Nilsens Bogtrykkeri, Bergen 1886.

*Indstillinger fra Bergens Formandskab med Repræsentantbeslutninger for Aaret 1895*,

John Griegs Bogtrykkeri, Bergen 1895.

*Folketællingen i Norge 1 december 1910*. NOS, rekke VI, nr. 77.

*Folkemængdens bevægelse 1911-1915*. NOS, rekke VI, nr. 136.

*Resultaterne af Folketællingen i Norge i januar 1876*. NOS, C.No.1.

*Bidrag til en norsk Befolkningsstatistik.* NOS. C.No.1, 1882.

*Statistisk Aarbok for Bergen 1921 og 1922,* Bergen Statistiskekontor, Beyer, Bergen 1924.

*Kongeriget Norges niende ordentlige Storthings forhandlinger i Aaret 1839, femte Deel.* ved H. Foss, Christiania 1840.

Griegs Adressebøker for Bergen, flere år.

*Almindelig norsk Lovsamling 1861-1885,* P.T. Mallings Boghandel, Christiania 1887.



## IX. Litteratur.

Aubert, Vilhelm and Oddvar Arner 1962: *The ship as a social system*, Oslo.

Bakka Jr., Dag 1994: *Fjordabåten, Sjøveiene i Hordaland og Sogn og Fjordane*, Seagull, Bergen.

*Bergen Sjømannsskole 1953, Oversikt over skolens historie og virksomhet i 100 år*, Bergen.

Bjørklund, Jarle Georg og Inger Jensen, 1989: "Norsk sjøfart 1814-1900, del I" i *Norsk Sjøfart*, bind 1, red.

Berggren, Christensen, Kolltveit, Dreyer Oslo.

Bjørklund, Jarle Georg og Inger Jensen, 1989: "Norsk sjøfart 1814-1900, del II" i *Norsk Sjøfart*, bind 2, red.

Berggren, Christensen, Kolltveit, Dreyer, Oslo.

Blydt, Jørgen 1900: *Hvorledes bor Arbeideren i Bergen? Undersøgelser foretagne af den af Bergens Formanskab nedsatte Arbeiderboligkomité*, Griegs Bogtrykkeri, Bergen.

Bull, Edvard 1948: *Arbeiderklassen i norsk historie*, Tiden Norsk Forlag, Oslo.

Burton, Valerie Christine 1988: "The Work and Home Life of Seafarers with special reference to the Port of Southampton 1871-1921", Doktorgradsavhandling, London School of Economics.

Cederlund, Bjørklund, Lange, red.: "Första dagen till sjöss... Sjöfolk berättar för oss och för Er", Sjöhistoriska Museet.

Drake, Michael and Ruth Finnegan (eds.) , 1997: *Sources and methods for family and community historians: A handbook*, Cambridge University Press, Cambridge.

Døssland, Atle og Karl Egil Johansen, 1999: *Strilesoga, band 4.*, Eide Forlag, Bergen.

Eide Johnsen, Berit, red. 1989: *Sjøfolks hverdag*, ADH-Skrifter 1989:14, Kristiansand.

Ertresvaag, Egil 1995: *Bergen bys historie, bind III: Et bysamfunn i utvikling 1800-1920*,

Alma Mater forlag AS, Bergen.

Fischer, Lewis R. 1994: "The Efficiency of Maritime Labour Markets in the Age of Sail", i Fischer, ed.: *The Market for Seamen in the Age of Sail*, International Maritime Economic History Association, Research in Maritime History, No. 7, St. Johns Newfoundland.

Fischer, Lewis R. and Walter Minchinton, eds. 1992: *People of the Northern Seas*, International Maritime Economic History Association, Research in Maritime History, No. 3, St. Johns, Newfoundland.

Fischer, Lewis R. and Helge W. Nordvik, 1988: "Salaries of the Sea: Maritime Wages in Stavanger, 1892-1914", i Stavanger Museum Årbok 1987, Stavanger.

Fischer, Lewis R. and Helge W. Nordvik 1987a: "From Namsos to Halden: Myths and Realities in the History of Norwegian Seamen's Wages, 1850-1914", Scandinavian Economic History Review 35.

Fischer, Lewis R. and Helge W. Nordvik 1987b: "Fish and ships: The social structure of the maritime labour force in Haugesund, Norway in the 1870s", Sjøfartshistorisk årbok 1986, Bergen.

Geelmuyden, Knut 1994: "Fallende folketall i Bergen 1801-1815 - fiksjon eller realitet?" Hovedoppgave i historie – Universitetet i Bergen, Bergen.

Grønseth, Erik 1961: *Sjøfolks familieforhold og mannsadskilte mødre -notater og artikler 1955-1960*, Institutt for samfunnsforskning, Oslo.

Gøthesen, Gøthe 1990: *Sjømannsliv*, Norsk Sjøfartsmuseum/ Grøndahl, Oslo.

Hamre, Harald 1985: *Skipsfarten i Stavanger i 1870-åra, En næringsøkonomisk undersøkelse* Stavanger Museums skrifter, nr.11, Stavanger.

Hamre, Harald 1989: "Unge menn under seil –Sjøfolk i Arendalsflåten og Stavangerflåten i seilskipsfartens

storhetstid.” i *Sjøfolks hverdag*, Eide Johnsen red., ADH- skrifter 14/89, Kristiansand.

Harris, Christopher John 1977: ”Vi er ikke arbeidere –vi er håndverkssvenner”, i *Dugnad, Tidsskrift for etnologi*, nr. 4 1977.

Heggland Johannes 1975, *Tysnes –det gamle Njardarlog, bind II, 1800-1970*, Giertsen, Bergen.

Helland, Amund 1916: *Topografisk-statistisk beskrivelse over Bergen*, Aschehoug & Co, Kristiania.

Hinkkanen, Merja-Liisa 1992: “Expressions of Longing, Sources of Anxiety? The Significance of Contacts with Home for Finnish Sailors in London and Hull in the Late Nineteenth Century” i *People of the Northern Seas*, Fischer/ Minchinton, Newfoundland.

Holm, P.A. 1908: *Norsk Sjømandslovbog, Samling af Love og Forskrifter angaaende Sjøfarten*, Olaf Norlis Forlag, Kristiania.

Hubbard, William H. 1998: “Alone, yet not alone: women in Norwegian seafaring towns in the nineteenth century”, upublisert foredrag, Amsterdam 7. mars.

Jensen, Hjalmar 1913: *Sjøteknisk Haandbok*, Aschehoug & Co, Kristiania.

Kaukiainen, Yrjö 1991: *Sailing into Twilight. Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860-1914*, SHS, Helsinki.

Kolltveit, Bård og Jarle Georg Bjørklund 1989: “Norsk sjøfart i det 20. århundre” i *Norsk Sjøfart*, bind 2, red. Berggren, Christensen, Kolltveit, Dreyer, Oslo.

Myhre, Jan E. 1978: *Sagene –en arbeiderforstad befolkes 1801-1875*, Universitetsforlaget.

Nedrebø, Yngve 1989: ”En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet”, *Arkivposten*, Nr. 2, 1989.

Nedrebø, Yngve 1990: “Arkivene etter innrulleringssjefen, mønstringssjefen og sjømannskontoret i Bergen



1704-1988”, Arkivmagasinet 3/90, Riksarkivet, Oslo 1990.

Nedrebø, Yngve 1991: “Bergen -frå Skandinavias største by til strilane sin hovudstad”, i *Frå Fjon til Fusa*, Årbok for Hordamuseet og Nord- og Midhordland sogelag, 90/91.

Nerbøvik, Jostein 1993: *Norsk historie 1870-1905 -Frå jordbrukssamfunn mot organisasjonssamfunn*, Det Norske Samlaget, Oslo.

Nilsen, Nils 1935: *Norsk Styrmandsforening 1910-1935*, Oslo.

Nordvik, Helge W. 1991: “Norwegian Maritime Historical Research during the past twenty Years: A Critical Survey”, *Sjøfartshistorisk årbok 1990*, Bergen.

*Norsk Styrmandsforening 25 år, Norsk Styrmandsblad, 25 årg., nr. 6 1935.*

Pettersen, Lauritz 1970: *Bergensk sjøfart i 900 år*, særtrykk av *Sjøfartshistorisk årbok 1969*, Bergen.

Pettersen, Lauritz 1981: *Bergen og sjøfarten, III. Fra kjøpmannsrederi til selvstendig næring, 1860-1914*, Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum, Bergen.

Pettersen, Lauritz og Atle Thowsen, 1968: *Bergens skipperforening 1867-1967*, Bergen.

*Registratur sjøfartslistene folketellingen 1875*, Norsk sjøfartshistorisk forskningsfond, Bergens Sjøfartsmuseum, Bergen.

Rokne, Leiv 1973: *Bergens Maskinistforening gjennom hundre år, 1873-1973, Maskinisten –sjøfart og samfunn*, Bergens Maskinistforening, Bergen.

Schjelderup, W.M. 1917: *Bergens Skipperforening i 50 aar, Jubilæumsskrift 1867-1917*, Bergen.

Schjelderup, W.M. 1920: *Bergens Stuertskole 1896-1921, Jubilæumsskrift 1896-1921*, Bergen.

Store norske leksikon 1980: Aschehoug og Gyldendals Forlag, Oslo.

Sætra, Gustav 1996: *International Labour Market for Seamen 1600-1900. Norway and Norwegian participation*, Høgskolen i Agder Kristiansand.

Thorvaldsen, Gunnar 1996: *Håndbok i registrering og bruk av historiske persondata*, Tano Aschehoug, Oslo.

Thowsen, Atle 1983: *Bergen og Sjøfarten IV. Vekst og strukturendringer i krise, 1914-1939*. Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum, Bergen.

Thue, Johs. B. 1980: *Bergen og Sjøfarten II. Skipsfart og kjøpmannsskap, 1800-1860*. Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum, Bergen.

Torstveit, Johannes G. 1986: "Vår ære og vår makt. Ei næringsøkonomisk undersøkning av skipsfarten i Arendal i 1870-åra", Hovedoppgave UiB, Bergen.

Trysnes, Fie Skaar 1989: "Kvinner og skipsfart. Var kvinner med til sjøs? Hvordan innrettet kvinnene seg hjemme når mannen var til sjøs?", i *Sjøfolks hverdag*, Eide Johnsen, red., ADH- skrifter 14/89, Kristiansand.

Tønnesen, Johan N. 1960: *Norsk Styrmandsforening i 50 år*, Oslo.

Tønnesen, Johan N. og Nils A. Ytreberg, 1951. *Den norske sjøfarts historie (DnSH) Bind II, 3. del, Fra Klipperen til motorskipet*, (Worm-Müller red.) Cappelen Oslo.

Vigeland, Nils P. 1943: *Norsk seilskipsfart erobrer verdenshavene*, F. Bruns Bokhandel forlag, Trondheim.

Wallace, Ewabeth 1981: "Skipssamfunnet og sjømannsfamilien", ADH Seminar -ikke publisert, Kristiansand.

Weyergang- Nilsen, A 1994: *Fra seil til damp*, Solum, Oslo.

Williams, David M. and Andrew P. White, (s.a.): *A selected Bibliography of British and Irish University theses about Maritime History, 1792-1990*, International Maritime Economic History Association, Research in Maritime History, No. 1.

Zachariassen, Aksel 1950: *Fra trellekår til frie menn -Norsk Sjømannsforbund gjennom 40 år*, Oslo.

Ågotnes, Hans-Jakob 1997: "Frå handverkar til Lønnsarbeidar? Snekkarar og tømmermenn i Bergen 1801-1912", Avhandling (doktorgrad) UiB, Bergen.

Aamot, Solveig 1979: *Sjøfolks tilpasning til skipssamfunnet under skiftende familie- og samfunnsforhold*, Norges teknisk- naturvitenskaplige forskningsråd, Oslo.

Aase, Hildur 1987: "Sjømannsfamilier i Haugesund i mellomkrigstida", Hovedfagsoppgave i historie, UiB, Bergen.

