

**BARNE-  
OG UNGDOMSARBEID  
I DEN BERGENSKE HANDELSFLÅTEN  
1800-1900**

**MARTINE JENSEN  
MASTEROPPGAVE I HISTORIE  
UNIVERSITETET I BERGEN**



Takk;

Tusen takk til veileder Camilla Brautaset for den dyktige oppfølgingen jeg har fått gjennom to år.

Takk til Jan Oldervoll, Ida Blom, Elisabeth Koren og Yngve Nedrebø for gode innspill, og svar på spørsmål jeg aldri trodde jeg skulle spørre.

Seminaret ”På Tvers av Grenser”, og en spesiell takk til Per Kristian Sebak, Dag Hustad og Arve Skjervheim.

Tusen takk Nina Hermansen, Evy Nodland, Kristine Lund og Anne-Marthe Bjønnes for korrektur og gjennomlesning.

## INNHOLD:

### KAPITTEL 1, INTRODUKSJON

1.1 INTRODUKSJON AV PROBLEMSTILLING	1
1.2 GEOGRAFISK OG TIDSMESSIG AVGRENSING	2
1.3 BEGREPSAVKLARINGER OG DEFINISJONER	3
<i>Begreper tilknyttet sjøfartsnæringen</i>	
<i>Barn og unge</i>	
<i>Barne- og ungdomsarbeid</i>	
1.4 LITTERATUR OG FORSKNINGSSTATUS	7
1.5 KILDER OG KILDEBRUK	10
<i>Innrulleringsvesenets arkiv</i>	11
<i>Digitalarkivet og de nominative folketellingene</i>	12
<i>Publisert statistisk materiale</i>	13
1.6 OPPGAVENS OPPBYGNING	15

### KAPITTEL 2, DRA TIL SJØS- KONTEKST OG RAMMEVERK FOR SYSSELSETTING I HANDELSFLÅTEN.

2.1 INNLEDNING	16
2.2 BAKGRUNN FOR EKSPANSJONEN	16
<i>Ny økonomisk kurs internasjonal</i>	17
<i>Forbedringer av kommunikasjoner</i>	18
2.3. ARBEIDSKRAFTEN I DEN NORSKE HANDELSFLÅTEN	20
2.3.1 "Det er en dårlig kok som ikke akter å bli kaptein"	21
2.3.2 Proffesjonalisering av sjømannsyirket	23
2.3.3 Statelige reguleringer av sjøfartsnæringen	24
2.4 OPPSUMMERING	26

### KAPITTEL 3,OMFANG AV BARN OG UNGE I DEN BERGENSKE HANDELSFLÅTEN 1800-1900

3.1 INNLEDNING	27
3.2 1800-1846	28
3.3 1865-1900	33
3.4.KOMPARATIVE ANALYSER	39

3.4.1 Lokale komparasjoner	40
<i>Mannskapslister 1800 i komparasjon Folketelling 1801</i>	40
<i>Folketellingen i komparasjon med skipslister 1875 og 1900</i>	40
3.4.2 Regional komparasjon	42
<i>Bergen 1801 sammenlignet med Tønsberg og Arendal 1801</i>	43
<i>Bergen sammenlignet med Tønsberg og Arendal 1865</i>	45
3.4.NASJONALE KOMPARASJONER	49
3.5 OPPSUMMERING	52
KAPITTEL 4, HVA VAR ÅRSAKENE TIL AT BARN OG UNGE DRO TIL SJØS?	
4.1 INNLEDNING	53
4.2 OPPDRAGELSE GJENNOM ARBEID	53
<i>”På rett kjøll?”</i>	56
4.3 BARN OG UNGE I SJØFARTSNÆRINGEN I ET FAMILIE-ØKONOMISK PERSPEKTIV	60
4.4 YRKESMOBILITET – ”DAGENS FØRSTEREISGUTT ER MORGENDAGENS SKIPPER”	64
4.5 HANDELSFLÅTEN SOM VEI TIL AMERIKA	66
4.6 DEN SENE ALDERSREGULERINGEN AV SJØFARTSNÆRINGEN	69
4.7 SKYVE OG TREKKE – SAMVIRKENDE FAKTORER	72
KAPITTEL 5, BARNE- OG UNGDOMSARBEID SOM HISTORISK FENOMEN PÅ 1800-TALLET	
5.1 INNLEDNING	73
5.2 BARNE- OG UNGDOMSARBEID SOM ET SAMFUNNSFENOMEN	73
5.3 HISTORISKE TOLKNINGER AV BARNE OG UNGDOMSARBEID I NORGE PÅ 1800-TALLET	75
5.3.1 Fortiden på fortidens premisser	75
5.3.2 Barne- og ungdomsarbeid i industrien	76
5.3.3 Barne-og ungdomsarbeid i jordbruksnæringen	78

5.3.4 Barne-og ungdomsarbeid i tjenesteytende næringer	78
5.4 BARN OG UNGE I DEN BERGENSKE HANDELSFLÅTEN SOM HISTORISK FENOMEN	80
6.OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	81
KILDER	84
LITTERATUR	88
TABELLVEDLEGG	93

## TABELLER;

2.1 Prosentandel damptonnasje av flåtens totale tonnasje i den nordatlantiske flåten, 1850-1900	19
3.1 "Nufarende sjømenn fordelt på alder etter deres første reise"	50
3.2 "Alder sjømrnn begynte at fare"	50
4.1 Fars stilling Bergen 1801-1900	61
4.2 Barn og unge i den bergenske handelsflåten rekrutert fra Familier hvor mor var enke	61
4.3 Fars stilling Tønsberg og Arendal 1801-1900	62
5.1 Alder og Livstilling, i hvilket Arbeidet begynnder	74

## FIGURER;

3.1 Antall og andel barn og unge i den bergenske handelsflåten 1800-1846	31
3.2 Andel sjømenn registrert uten aldersopplysninger 1800-1846	33
3.3 Antall og andel barn og unge i den bergenske handelsflåten 1865-1900	37
3.4 Sammenligning av antall barn og unge Mannskapslister 1800 og Folketelling 1801	41
3.5 Sammenligning antall barn og unge Folketelling og Skipsliste 1800-1865	42
3.6 Sammenligning andel barn og unge Folketelling og Mannskapslister 1800 og 1801, Bergen, Tønsberg og Arendal	44
3.7 Sammenligning andel barn og unge Folketelling 1865, Bergen, Tønsberg og Arendal	45
3.8 Skipstonnasje Tønsberg, Arendal og Bergen, 1865	46
3.9 Sammenligning andel barn og unge Folketelling og Skipsliste 1900, Bergen, Tønsberg og Arendal	46
3.10 Skipstonnasje i Tønsberg, Arendal og Bergen, 1900	48
3.11 Andelen barn og unge i den bergenske handelsflåten 1800-1900	51
4.1, Barn og unge tatt hånd om av Redningsforeningen i Bergen 1842-1900	58
4.2, Antall barn og unge i bergenske handelsflåten og antall barn og unge tatt hånd om av Redningsforeningen 1846-1900	59







# KAPITTEL 1, INTRODUKSJON

## 1.1 INTRODUKSJON OG PROBLEMSTILLING

I perioden fra 1874 til 1880 undersøkte Jacob Neumann Mohn omfanget av barnearbeid i Norge.<sup>1</sup> Grunnlaget for hans undersøkelser var norsk industristatistikk, og Mohn ønsket å sammenligne omfanget av barnearbeid i norsk industri med tilsvarende statistikker fra England, USA og Sverige. Resultatet av hans arbeid ble tre sentrale publikasjoner om barnearbeid utgitt i tidsrommet fra 1874 til 1880.<sup>2</sup>

Mohn trakk frem at ekspansjonen av de nye industrinæringene skapte nye behov for arbeidskraft, og at dette førte til et økende omfang av barnearbeid i industrien. Senere historiske fremstillinger om barnearbeid i denne perioden har langt på vei fulgt Mohn sin vektlegging av barnearbeid i industrinæringen. Forskningslitteraturen viser langt mindre fokus på de tradisjonelle næringene generelt, og de tjenesteytende næringene spesielt.

Sjøfartsnæringen var både en tradisjonell og tjenesteytende næring, og det er nettopp barne- og ungdomsarbeid i denne næringen jeg ønsker å undersøke i denne masteroppgaven. Tilsvarende undersøkelser har ikke blitt gjort tidligere for den norske sjøfartsnæringen, og forhåpentligvis vil oppgaven kunne bidra med å synliggjøre barn og unges arbeidsinnsats i den ”usynlige” tjenesteproduksjonen.

Utgangspunktet for analysen er kildematerialet for den bergenske handelsflåten for utvalgte år i det 19. århundre. I løpet av 1800-tallet opplevde norsk sjøfartsnæring en voldsom ekspansjon målt i både form av fraktinntekter, tonnasje og sysselsetting.<sup>3</sup> Veksten i sjøfartsnæringen må sees i sammenheng med fremveksten av en verdensøkonomi og gjennomslaget for økonomisk liberalisme. Storbritannias valg av å oppheve Navigasjonsakten i 1849, med effekt fra 1850, markerte et viktig vendepunkt for internasjonal skipsfart. Dette innebar en liberalisering av

---

<sup>1</sup> Jacob Neumann Mohn hadde et godt rykte for seg å være nøyaktig og grundig i sine undersøkelser, og at han var unik egenskap til å lese tall. Han hadde en utbredt kjennskap til økonomiske og sosiale forhold i landet, og han var aktiv i datidens filantropiske virksomheter, og en ivrig arbeidersamfunnsmann. Han holdt en rekke foredrag om barnearbeid rundt om landet. Høvik, 1979, s. 103f

<sup>2</sup> Søybye, 2001a, s. 24

<sup>3</sup> I perioden 1825-1878 ble handelsflåtens tonnasje nesten 15-doblet, og sysselsettingen i næringen økte fra omtrent 7 000 til 60 000 mann, [www.ssb.no](http://www.ssb.no), Historisk statistikk, Handelsflåtens størrelse, 1800-1999, <http://www.ssb.no/histstat.no/aarbok/ht-101240-417-html>. (lest mai 2007)

frakt til og fra Storbritannia, som på dette tidspunktet var verdens største handelsnasjon. Åpningen av det britiske fraktmarkedet fikk store virkninger for samtlige sjøfartsnasjoner – også Norge. Norsk skipsfart fikk i denne perioden sitt store kommersielle gjennombrudd. I 1878 målte handelsflåten 1,5 millioner nettotonn, noe som representerte den tredje største handelsflåten i verden.<sup>4</sup>

Formålet med denne oppgaven er å søke ny kunnskap om et fenomen som er lite belyst innen sjøfartshistorie så vel som barndomshistorie. Samtidig vil analysen dra store vekslers av etablert kunnskap fra begge disse disiplinene. Kildematerialet er rikholdig, og målet med masteroppgaven vil derfor være å bruke denne informasjonen til svare på følgende problemstillinger;

- i) Hvor stort var omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten på 1800-tallet?
- ii) Hva var de viktigste årsakene til at barn og unge dro til sjøs?
- iii) Hvordan kan vi se på barne- og ungdomsarbeid i sjøfarten som et historisk fenomen?

## 1.2 GEOGRAFISK OG TIDSMESSIG AVGRESNING

Undersøkelser og analyser av barn og unges innsats i sjøfartsnæringen for hele landet vil være svært tidkrevende, og det har derfor vært nødvendig med en geografisk avgrensning. Oppgaven tar som nevnt utgangspunkt i handelsflåten for Bergen, mens Tønsberg og Arendal vil danne utgangspunktet for oppgavens komparative perspektiv.

Det forekommer en kildemessig lakune i forhold til det kvantitative materiale for årene 1847-1864. Dette har naturlig nok lagt føringer på oppgavens periodisering og tilnærming.<sup>5</sup> Analysen frem til og med 1846 bygger på lokale kilder, mens analysen fra 1865 og utover bygger på de nominative folketellingene. Slike brudd i en informasjonsserie er en utfordring som historikere ofte blir stilt overfor. Desto lengre en går tilbake i tid, jo større blir sannsynligheten for brudd i en eventuell informasjonsserie. Årsakene til slike brudd må søkes i samtiden. I dette tilfellet har trolig omleggingen av innrulleringssystemet, som ble vedtatt i

---

<sup>4</sup> Hodne og Grytten, 2000, s. 268

<sup>5</sup> Denne lakunen gjelder også for andre sjøfartsbyer som for eksempel Tønsberg og Arendal.

1860, spilt en viktig rolle.<sup>6</sup> For historikeren medfører et slikt brudd en utfordring gjennom å være bevist på at det er det samme man fenomenet man undersøker selv om kildematerialet er forskjellig. Hensikten med denne oppgaven er å se de lange linjene i forholdet til omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten, og ikke variasjonene fra år til år. Dette vil derfor være mulig, selv om det mangler informasjon for et tidsintervall rundt midten av århundret.

Periodene 1800-1846 og 1865-1900 vil danne utgangspunkt for den empiriske analysen, mens oppgaven forklaringsmessig vil strekke seg frem til 1923. I 1923 kom den nye sjømannsloven som blant annet medførte regulering av barn og unges alder i sjøfartsnæringen - flere tiår etter tilsvarende reguleringer for industrisektoren.

Til nå har jeg redegjort for oppgavens tematiske, geografiske og tidsmessige avgrensning. Videre i kapittelet vil jeg presenterer ulike begreper tilknyttet sjøfartsnæringen som vil bli benyttet i oppgaven, samt redegjøre for begrepene *barn* og *unge* og *barne -og ungdomsarbeid*. Deretter vil jeg gi et bilde av forskningsstatusen innen de to fagtradisjonene, og en presentasjon av kildematerialet oppgaven bygger på. Helt til slutt vil jeg redegjøre for oppgavens oppbygning og struktur.

### **1.3 BEGREPSAVKLARINGER OG DEFINISJONER**

I forhold til problemstilling og videre analyser er det nødvendig med en begrepsavklaring for uttrykk relevant for *sjøfart*, en problematisering av begrepene *barn* og *unge*, samt en diskusjon rundt fenomenene *barne- og ungdomsarbeid*.

Mens *skipsfart* forstås som næringsvirksomhet tilknyttet rederiet, er *sjøfart* å anse som et videre begrep da det er knyttet til flere sektorer, som for eksempel utenrikshandel og passasjertrafikk. Videre vil verft, seilmaker og andre binæringer også anses som en del av sjøfartsnæringen.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Det kan tenkes at denne omleggingen ble gjort på bakgrunn av mangelfull informasjon om handelsflåtens mannskaper i årene før.

<sup>7</sup> Definisjonene er basert på Thues definisjoner fra Bergen og sjøfarten, 1980, s. 14

Når det gjelder begreper tilknyttet flåten er det nødvendig å skille mellom *skipsflåten* og *handelsflåten*. Skipsflåte vil i denne sammenhengen bli forstått som landets totale flåte, mens handelsflåten vil bli forstått som den delen av flåten som kun ble brukt til internasjonal frakt, og som seilte under norske flagg.

### ***Barn og unge***

Det historiske perspektivet hjelper oss til å se begrepene *barn* og *unge* som en sosial konstruksjon, hvor barn og unge har blitt oppfattet forskjellig til ulike tider og i ulike samfunn.<sup>8</sup> En kan ikke entydig fastslå i historieskrivingen hva som gjør barn til barn, eller på hvilket tidspunkt i livet barn går fra å være barn til ungdom og deretter til voksne. Overgangen til de ulike aldersgrupperingene har med andre ord variert avhengig av tid, sted, kjønn, klasse og etnisitet.<sup>9</sup>

Denne nødvendige historiseringen i forhold til begrepene har skapt debatt i historiske analyser av barn og unge. Linda Pollock og Ludmilla Jordanova har kritisert denne manglende historiseringen blant de ulike fremstillingene innenfor barndomshistorie. Pollock og Jordanova mener at mange barndomshistorikere er *etnosentriske* i sin tilnærming. Dette innebærer at historikerne bedømmer fortidssamfunnets menneske ut fra sine egne normer og vurderinger, og dermed underkjenner den interesse og de følelser barna i det før-moderne samfunnet var gjenstand for.<sup>10</sup> Ifølge Jordanova er det sammenhengen i tid og sted, og ikke alderen, som har vært avgjørende for om et barn ble regnet som et barn eller en voksen. Det er imidlertid et trekk ved vår kultur at det vestlige barnet har fått universell betydning og gyldighet.<sup>11</sup>

Den historiske utviklingen er viktig å legge til grunn som et premiss i historiske undersøkelser om barn og unge. Videre må denne utvikling taes hensyn til når en skal definere barn og ungdom ut fra fysiologiske kriterier. Som endring i forståelsen av begrepene, har også de fysiologiske kriterier betydning for hvordan samfunnet ser på som barn og ungdom. Tidligere ble barn ansett som voksne ved konfirmasjonsalder, noe som ikke er gjeldende i dagens samfunn. Videre vil det være problematisk å avgrense med henhold til konfirmasjonsalder, da denne varierer gjennom århundret.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> Grambo, 1984, s. 169

<sup>9</sup> Schrumpf, 1997, s. 14

<sup>10</sup> Schrumpf, 1997, s. 15

<sup>11</sup> Schrumpf, 1997, s. 14

<sup>12</sup> I følge Arne Sollis doktorgradsavhandling "Livsløp-familie-samfunn: endringer av familiestrukturer i Norge på 1800-tallet", varierte alderen ved konfirmasjon. Solli, 2003, s. 246

For å få en forståelse av hvordan barn og unge ble oppfattet som i den tiden en ønsker å undersøke, kan en søke til samtidige materiale i form av publikasjoner angående barn og unge, samt filantropisk arbeid rettet mot barn og unge. Av lokale filantropiske bevegelser i Bergen kan jeg vise til Redningsforeningen og deres arbeid som var rett mot barn mellom 9 og 18 år.<sup>13</sup>

I min avgrensning i forhold til barn og unge vil jeg støtte meg på undersøkelser av fenomenet fra samtiden og jeg vil vise til Jacob Neumann Mohns undersøkelser, Arbeiderkommisjonens rapport og Bilag til Arbeiderkommisjonens rapport, sosialstatistikk, er alle samtidige utgivelser som tar for seg barn og unges arbeidskraft.<sup>14</sup>

I *Angaaende Børns og unge Menneskers Anvedelse til Arbeid udenfor hjemmet* definerte Jacob Neumann Mohn barn som de i skolepliktig alder eller som ikke var konfirmerte. Videre grupperte han barn i tre aldersgrupper – barn under 10 år, 10 til 12 år og barn mellom 12 og 15 år.

Arbeiderkommisjonen av 1885 var den første undersøkelsen i Norge som ble gjennomført for å kartlegge fabrikkarbeidernes arbeidsforhold. I 1888 forelå kommisjonens rapport, samt et lovutkast til statlige reguleringer av arbeidskraften i næringen. I loven ble det fremmet forslag om regulering av barn og unges arbeidskraft. Her blir barn definert til å omfatte de fra 14 år og nedover, mens ungdom blir definert som ”unge Mennesker under 18 år”. I følge rapporten trengte denne aldersgruppen, i likhet med barna, hvile og mat hyppigere enn eldre arbeidere.<sup>15</sup>

*Bilag til Arbeiderkommisjonens rapport. Sosialstatistikk* fra 1900 ble utarbeidet av Anders Kiær og Eugene Hansen.<sup>16</sup> Rapporten gir uttrykk for hvordan den nye arbeiderkommisjonen hadde en langt bredere tilnærming enn tilsvarende kommisjon 15 år tidligere. Dette innebar blant annet at langt flere næringer ble undersøkt. I analyser vedrørende barn og unge skiller statistikken mellom aldersgruppene 6 til 13 år, og 14 til 19 år.<sup>17</sup>

---

<sup>13</sup> Harris, 1994, s.19

<sup>14</sup> Jacob Neumann Mohn *Angaaende Børn og unge Menneskers Anvedelse til Arbeid udenfor hjemmet*, 1878, Arbeiderkommisjonens rapport 1888, Kiær og Hansen, Bilag til Arbeiderkommisjonens rapport, sosialstatistikk,

<sup>15</sup> Arbeiderkommisjonens Indstilling I, 1888, s. 30

<sup>16</sup> Anders Kiær var direktør for Statistikk sentralbyrå. Han blir omtalt som samtidens ledende statistiker, og har publisert en rekke statistikker om norsk og internasjonal sjøfart. Hansen var utdannet pastor, og hadde blant annet jobbet i Sjømannsmisjonen.

<sup>17</sup> Kiær og Hansen, 1900, s. 20f

Mens Mohn avgrenset sine undersøkelser av barnarbeid til å se på barn under konfirmasjonsalderen, skilte Rapporten fra Arbeiderkommisjonene og sosialstatistikken mellom barn og unge. Dette viser at det i samtiden ikke bare var en interesse av å kartlegge barns arbeidskraft, men også ungdommens arbeidsinnsats og arbeidsvilkår.

I tråd med de nevnte undersøkelsene, har jeg i denne oppgaven valgt å skille mellom de to aldersgruppene barn og ungdom. *Barn* vil denne oppgaven bli definert til og med fylte 15 år, mens de i alderen 16 til 18 år vil bli definert som *unge*. Begge aldersgruppene vil bli sett under ett i analysene, og omtalt som *barn og unge*. Gjennom å inkludere både barn og unge, skiller denne undersøkelsen seg fra majoriteten av historiske analyser av ikke-voksnes arbeidskraft. I historiske analyser viser det seg å være en tilnærmet entydig fokusering på barnarbeid, og ungdomsarbeidet blir i liten grad undersøkt. Systematiske historiske undersøkelser som kombinerer fenomenene barnarbeid og ungdomsarbeid kjenner jeg ikke til. Dette er spesielt overraskende i forhold til de store variasjonene vi finner av den aldersmessige defineringen av barn i ulike fremstillinger av barnarbeid. I flere arbeider er barn helt opp til 16 år tatt med i undersøkelsene.<sup>18</sup> Dermed kan det se ut som at det som i samtiden ble vurdert som unge, blir definert som barn i historiske analyser.

### ***Barne- og ungdomsarbeid***

Som barn og ungdom, må også begrepet barne- og ungdomsarbeid sees i lys av den historiske utviklingen. Og i den sammenheng er det nødvendig med en redegjørelse av begrepet *arbeid*, samt, *barne- og ungdomsarbeid*.

I dagens samfunn blir begrepet arbeid forstått synonymt med lønnsbasert arbeid. I artikkelen ”Nødvendig arbeid – skiftende definisjoner og praktiske konsekvenser” viser Ida Blom hvordan en slik forståelse av begrepet kan legge hindringer for analyser av historiske prosesser i tidligere samfunn. Dette gjelder spesielt i det tradisjonelle agrarsamfunnet med et økonomisk system basert på selvberging. Selve begrepet lønnsarbeid er et produkt av endrede økonomiske og sosiale forhold.<sup>19</sup> Blom fremhever historikerens behov for en operasjonell definisjon av arbeid som dekker både arbeidsforholdene i det før-industrielle samfunnet og i det industrielle samfunnet. For å finne en slik definisjon, viser Blom til arbeidet gjort av Rådet for Humanistisk Forskning og deres definisjon:

---

<sup>18</sup> Jamfjør Rahikainen, 2004, s. 11

<sup>19</sup> Lønn er en målbar størrelse. Konsekvensen av å definere arbeid som lønnsbasert arbeid, er følgelig at det da blir et målbart fenomen, som også kan underlegges kvantitative teknikker.

”Med arbeid menes den virksomhet hvorved individer gjennom omforming av omgivelsene opprettholder sin eksistens. Virksomheten bærer opp av bestemte intensjoner. I arbeidet ligger bestemte ”forventinger” knytt til resultatet av omforming. Videre foregår arbeidet innen gitte sosiale kontekster.”<sup>20</sup>

Blom argumenterer for at definisjonens fordel er at den gir en nyansering og presisering av begrepet arbeid i forhold til hva som til ulike tider og i ulike samfunn betraktes som nødvendig for å opprettholde individers eksistens.<sup>21</sup> I analyser av barne- og ungdomsarbeid i fortidssamfunnet er det behov for en nyansert definisjon ikke bare med henhold til lønn, men også i forhold til endring i forståelsen av barne- og ungdomsarbeidet som har funnet sted. Barnearbeidet blir i dagens vestlige samfunn oppfattet som negativt for barnet, og blir forbundet med utnyttning av billig arbeidskraft.<sup>22</sup> Dette står i kontrast til 1800-tallets oppfattelse av barne- og ungdomsarbeid hvor arbeid ble sett på som en del av oppdragelsen og de yngres innsats inngikk som en del av familieøkonomien. En nærmere redegjørelse av dette vil jeg komme tilbake til i kapittel 4.

Manglende definisjoner av barne- og ungdomsarbeid skaper problemer på den måten at man ikke kan analysere eller måle noe som ikke er definert, og følgelig kan uklarheter avspeiles i historiefremstillingene.

I denne analysen vil barne- og ungdomsarbeid vil bli forstått som det arbeid barn og unge gjorde på arbeidsmarkedet, et arbeidsmarked som var tilknyttet handelsflåten. Barna blir i denne undersøkelsen knyttet til et marked styrt av kapital, og på denne måten blir barn og unges arbeid tilknyttet en økonomisk verdi.<sup>23</sup>

## 1.4 LITTERATUR OG FORSKNINGSTATUS

Som nevnt innledningsvis eksisterer det lite kunnskap om barn og unges innsats i sjøfartsnæringen. ”Barn i skipsfarten” er den eneste kjente litteraturreferansen, som tar for seg

---

<sup>20</sup> Blom, 1985, s. 8

<sup>21</sup> Ibid, s. 7f

<sup>22</sup> ”States Parties recognize the right of the child to be protected from economic exploitation and from performing any work that is likely to be hazardous or to interfere with the child's education, or to be harmful to the child's health or physical, mental, spiritual, moral or social development.” FN s definisjon av barnearbeid, artikkel 32 I Convention of the Right of the Child

<sup>23</sup> Min definisjon bygger på Rahikainens definisjon av barnearbeid i boken, *Centuries of child labour*, Rahikainen, 2004, s. 11



omfanget av barns arbeidskraft i den norske sjøfartsnæringen i det 19. århundret.<sup>24</sup> Søybye viser til den omtalte Sosialstatistikken fra 1900, og hevder at gutter i alderen 6 til 13 år ble anvendt hyppigere i første del av norsk skipsfarts stores ekspansjonsperioden.<sup>25</sup>

Siden temaet er lite undersøkt både i sjøfartshistorien og forskning angående barne- og ungdomsarbeid, er det nødvendig med en presentasjon av forskningsstatus innefor begge disiplinene.

Det monumentale verket *Den norske sjøfarts historie*, redigert av Jacob S. Worm-Müller, blir ansett som standardverket innen norsk sjøfartshistorie. Verket ble utgitt i årene 1922-1951. Det består av seks bind, løper over 3 200 sider og tar for seg norsk sjøfartshistorie fra jernalder og frem til begynnelsen av 1900-tallet. Verket har tematisk stor spennvidde, men nevner ingenting eksplisitt om barn og unge i sjøfartsnæringen. I forhold til mannskapsforhold blir alder for førstereise nevnt, men ingen ting utover dette blir sagt om barn og unge i næringen. Dette bør sees i sammenheng med at verket ble skrevet før sosialhistoriens gjennombrudd, og må sees i lys av historieskrivningen som rådet på 1920-tallet. Av ettertiden har verket blitt omtalt som ”kvalitetsmessig varierende”, og preges til dels av store innslag av anekdoter.<sup>26</sup>

Sjøfartshistorie skrivningen har i stor grad vært preget av en økonomisk tilnærming, hvor undersøkelsene i stor grad er blitt utført på rederinivå. Av analyser med en bredere tilnærming, kan jeg trekke frem Ole Gjølberg *Økonomi, teknologi, historie: analyse av skipsfart og økonomi 1866-1913 fra 1979*.<sup>27</sup> Gjølberg sitt arbeid har blitt omtalt som banebrytende innen norsk sjøfartsforskning, særlig gjennom det store innslag av kvantitative metoder og den makroøkonomiske tilnærmingen.<sup>28</sup> Berit Eide Johnsen sin avhandling *Rederistrategi i endring. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern til stål. 1875-1925*, et annet eksempel på banebrytende forskning av nyere karakter.<sup>29</sup> Her gir hun en regional analyse av Agder-regionenes skipsfart, hvor det blant annet søkes forklaringer på næringens tilbakegang mot slutten av 1800-tallet, samt den sene overgangen til dampskip.

---

<sup>24</sup> ”Barn i skipsfarten” inngår i artikkelen ”1894 annus horribilis” om skipsforlis i perioden 1851-1998. Imidlertid bør det påpekes at Søybyes artikkel gir en ukorrekt referering i forhold til Sosialstatistikken tidsmessige avgrensning. Mens Sosialstatistikken er tidmessig avgrenset til ”før 1855” referer Søybye til ”før 184”. Søybye, 2001, s. 123

<sup>25</sup> Søybye, 2001, s. 123

<sup>26</sup> Thowsen, 1972, s. 18

<sup>27</sup> Gjølberg, 1979

<sup>28</sup> Eide Johnsen, 1998

<sup>29</sup> Eide Johnsen, 1998, s. 97



I forhold til mannskaper og mannskapsforhold har litteraturen i stor grad vært preget av undersøkelser angående sjømenns hyrer, hvor diskusjonen i hovedsak har dreid seg om hvor lave egentlig de norske sjømannshyrene var.<sup>30</sup> Tilsvarende debatt finner man også internasjonalt, og den må sees i lys av mangel på systematiske, empiriske observasjoner i kildematerialet. I Norge er det derimot et godt empirisk grunnlag for slike undersøkelser. Materialet finnes i Wedervang-pris og lønnshistoriske arkiv, lokalisert ved Norges Handelshøyskole i Bergen. Lewis R. Fischer og Helge W. Nordvik har gått gjennom dette materialet systematisk, og har konkludert med at etter internasjonal standard var Norge et lav-lønnings land, men dette endret seg etter 1870.<sup>31</sup>

Som nevnt finnes det ingen systematiske undersøkelser av barn og unge i norsk sjøfart. Derimot finnes det en rekke eksempler av undersøkelser om alders sammensetningen i næringen hvor blant annet Harald Hamre, Inge Eikeland og Johs B. Thue har undersøkt alders sammensetningen i ulike perioder av 1800-tallet, og i ulike deler av landet.<sup>32</sup>

Historieskrivning om barn og unge må sees på som en del av sosialhistorien som hadde sitt utspring på begynnelsen av 1900-tallet. Men det var først rundt 1970-tallet at sosialhistorien gikk fra å være i opposisjon til å bli i en etablert historikertradisjon.<sup>33</sup> Mens tidligere historieskriving la særlig vekt på politiske og økonomiske perspektiver, tilførte sosialhistorien nye emner. Nå stod folkets *historie*, eller *historie nedenfra* sentralt.<sup>34</sup> Nye emner og felt ble av interesse for historikerne - også barn.<sup>35</sup>

---

<sup>30</sup> Hodne, 2000, s. 111

<sup>31</sup> Fischer og Nordvik, 1987, s. 61ff

<sup>32</sup> Inge Eikeland, *Fra seil til damp. Sjømannsamfunn i endring, Bergen 1875-1912*, 2000 og Johs B. Thue *Bergen og sjøfarten 1800-1860*, 1979, Harald Hamre "Unge menn under seil. Sjøfolk i Arendalsflåten og Stavangerflåten i seilskipsfartens storhetstid" i *Sjøfolks hverdag* (red.) Berit Eide Johnsen, 1989.

<sup>33</sup> Kaldal, 2002, s.6

<sup>34</sup> Ibid, s.17

<sup>35</sup> Temaer relatert til barn og barndom hadde vært belyst tidligere, men da ikke innen et vitenskaplig rammeverk eller i form av en akademisk sjanger. I denne sammenheng er det særlig et verk som skiller seg ut, *Emiliè*, som ble utgitt i 1762 av den franske filosofen og forfatteren Jean-Jaques Rousseau. *Emiliè* skiller seg ut ved å være en pedagogisk avhandling i romanform, og boken var banebrytende i form av å stille viktige spørsmål om barns stilling i samfunnet. Myndighetene i Paris forbød boken kort tid etter at den ble utgitt, og Rousseau måtte flykte fra Frankrike. Årsaken til at boken ble forbudt var i midlertidig ikke hva som ble sagt om barn og barndom, men at han i deler av boken gikk imot eksisterende religionssyn.

Internasjonalt er pioneren innen barnehistorisk forskning er franskmannen Phillippe Ariès, og hans bok *L'enfant et la vie familiale sous l'Ancien Regime* fra 1960.<sup>36</sup> Med boken om barndommens historie var han med på å utvikle mentalitetshistorien. Denne retningen innebar en analyse av kollektive mentaliteter i nær sammenheng med sosiologiske og materielle forhold.<sup>37</sup> Ariès bok har en sentral plass i historieskrivingen om barndom, men samtidig har Ariès blitt kritisert for å ha en etnosentrisk tilnærming.<sup>38</sup>

I de historiske fremstillinger av barnearbeid kan skille mellom to ulike perspektiver; kulturell og økonomisk-tilnærming. Ved en kulturell tilnærming vektlegges barna som aktører innenfor en lokalstruktur i et barne- og familiehistorisk perspektiv.<sup>39</sup> Innenfor denne tilnærmingen står identitet og identitetskapning sentralt. Søkelyset rettes mot sosiale relasjoner og sosial organisering, og barn og unges arbeidskraft blir innenfor en kulturell analyse sett i lys av et mikrohistorisk perspektiv.<sup>40</sup>

Innenfor en økonomisk tilnærming blir den økonomiske betydningen av barn og unges arbeid vektlagt, og innenfor dette perspektivet kan vi skille mellom to hovedtilnærminger; familie-økonomisk og marxistisk. Det familie-økonomiske perspektivet setter i likhet med den marxistisk-økonomisk tilnærmingen fokus på den økonomiske betydningen av barnearbeid. I et marxistisk-økonomisk syn vektlegges imidlertid samfunnet som årsak til barnearbeid. Det var ikke foreldrenes valg at barna måtte arbeide, men de økonomiske faktorene som tvang foreldrene til å sende barna i arbeid.<sup>41</sup> I et familie-økonomisk perspektiv blir barna vektlegges som en del av et økonomisk og sosialt mikro-felleskap.<sup>42</sup>

## 1.5 KILDER OG KILDEBRUK

For å kunne svare på problemstillingene vil det være nødvendig å søke kilder som inneholder personopplysninger om norske sjøfolk fra den aktuelle perioden. Informasjon om alder vil være

---

<sup>36</sup> Ariès er kulturhistoriker, med omfattende kunnskaper innen sosiologi, biologi, politikk og økonomi. Han tilhører Annalèsskolen

<sup>37</sup> Kaldal, 2002, s. 32

<sup>38</sup> Ariès hevdet at barndommen forstått som en egen fase i livet, er en "oppfinnelse" fra 1600-tallet. Etter hans syn ble barn i middelalderen betraktet som voksne i miniatyr, og det var først ved overgangen til 1600-tallet at man begynte å se på barndommen som en egen periode hvor barn fikk status som barn. Blom, 2004, s. 11

<sup>39</sup> Schrupf, 1997, s. 11ff

<sup>40</sup> Korsvold, 1998, s. 11

<sup>41</sup> Olsson, 1979, s. 13

<sup>42</sup> Rahikainen, 2004, s. 14

den bærende forutsetningen for analyser, samt opplysninger om påmønstring eller stilling ombord. I forhold til informasjon om alder blir historikeren stilt ovenfor et særskilt troverdighetsproblem, da det kan tenkes at den alderen personene er oppført med ikke stemmer med vedkommendes reelle alder. Mulige årsaker til avviket kan være at personen bevisst har oppgitt feil alder ut fra andre hensyn. Videre kan spriket mellom reell alder og oppgitt alder komme av at vedkommende ikke visste sin alder.<sup>43</sup>

For å finne frem til mulige årsaker til avviket er det viktig å se informasjonen kilden gir i lys av kildens kontekst, og forklaringer kan finnes i en kombinasjon av samtid, historie og kilder. Som premiss for mine undersøkelser må jeg legge til grunn for at den alderen personen er oppført med også er den reelle alderen, men om avvik skulle oppstå vil det være nødvendig å søke svar i kildens kontekst. For å kunne søke svar på samtidens holdninger til barn og unge i sjøfartsnæringen vil kvalitativt materiale som stortingsforhandlinger, lover og avismateriale bli benyttet.

Vurdering av kildene må sees i lys av den etablerte problemstillingen, hvor det er nødvendig å vurdere materialets validitet og reliabilitet. *Validiteten* vurderes på bakgrunn av de opplysninger materialet gir, samt om kilden gir den informasjon som kan gi svar på problemstillingen. *Reliabiliteten* er knyttet til spørsmål omkring kildens troverdighet, og i vurderingen vil flest mulige opplysninger virke sammen for å avgjøre materialets reliabilitet. Eksempler på spørsmål som kan være til hjelp i en slik vurdering er; Hvem har utført registreringen? Med hvilken hensikt ble informasjonen tatt ned? Er det offentlige eller private interesser som står bak registreringen? Hva ble registrert, og hvorfor? Er materialet blitt benyttet tidligere? Og viktigst, hvor nøyaktig kan en dømme registreringen og da en nøyaktighet i forhold til nærhet i tid og ”mangler” i kilden?

### ***Innrulleringsvesenets arkiv***

Fra Innrulleringssjefens arkiv, lokalisert på Statsarkivet i Bergen, er det ”Liste på det söinnrullede mannskap” som danner utgangspunktet for den kvantitative analysen av omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten frem til midten av århundret. Disse mannskaplistene er knyttet til kommersielle interesser, og strekker seg fra 1788 til 1846. Kilden inneholder informasjon om handelsskip tilknyttet både innenriks- og utenriksfarten. Her gis det informasjon om skipets navn, størrelse og hvor det er ”hjemmehørende”. Om

---

<sup>43</sup> Kjeldstadli, 1999, s. 237

mannskapet gies det informasjon om navn, alder, stilling og hyre, samt en referanse til innrulleringsprotokollene.<sup>44</sup>

Registreringen i de ulike innrulleringsprotokollene ble gjort av militære grunner, men i perioden i fredstid stod mannskapet fritt til å mønstre på handelsflåten. Denne dualismen mellom militære og kommersielle interesser, gjør at det er to ulike instanser som har stått for registreringen – men der kildene av militært opphav også gir viktig informasjon for kommersielle aspekter ved handelsflåten.

Protokollene inneholder opplysninger som navn, alder og stilling. Kildene varierer imidlertid i presentasjonen av alder, hvor vedkommende kan være oppført med fødsels- eller dåpsdato, eller alder. På bakgrunn av materialets formål antar jeg at informasjonen i protokollene gir, er troverdig. Jeg vil anta at det var et sterkt ønske om korrekte opplysninger om den mannelige befolkningen i forhold til utskrivning til krigstjeneste. Jeg har i arbeidet med kildene heller ikke funnet indikasjoner som tyder at jeg bør tvile på å tvile på materialets troverdighet.

Mens Mannsapslistene ble ført av skipperen på skuten, ble innrulleringsprotokollene ført av lokale myndigheter. På bakgrunn av referansen til innrulleringsprotokollen, og dens formål, vil jeg tro at det var vanskelig å oppgi uriktige personopplysninger, da det i samtiden eksisterte lister som muliggjorde kontroll av personopplysningene som ble gitt. Nærmere bruk og problemer med mannsapslistene som kilde vil jeg redegjøre for i sammenheng med analysen i kapittel 3.

### ***Digitalarkivet og de nominative folketellingene***

Ved reskript av 28.november 1800 ble det utsendt en kongelig befaling om å holde folketelling i Danmark, Norge og på Island den 1.februar 1801. Resultatet var den første nominative folketellingen her i landet. Det vil si den første tellingen som inneholdt navn og personopplysninger, som yrke og alder, for hver enkelt innbygger.<sup>45</sup> Videre ble det gjennomført nominative folketellinger for hele landet i 1865, 1875, 1885 og 1900. For 1875-

---

<sup>44</sup> Innrulleringsprotokollene vil bli benyttet som supplement om det skulle være nødvendig å kryssjekk informasjonen som "Liste på det söinnrullede mannskap" gir. Jeg vil komme nærmere tilbake til dette i kapittel 3.

<sup>45</sup> [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), (lest mai 2006)

tellingen er det egne skipslister for Bergen og Arendal, mens for 1900- tellingen eksisterer det skipslister for hele landet. 1801-, 1865- og 1900- tellingene er digitalisert og tilgjengelig i digitalarkivet. For 1875-tellingen er det kun folketellingen og skipslistene fra Bergen som er digitalisert.

Tidspunktet for den første nominative folketellingen, 1801, var neppe tilfeldig. Denne tellingen la trolig grunnlaget for at folketellingen skulle bli en innarbeidet institusjon. Likevel skulle det gå 64 år til den neste nominative tellingen. Dette må sees i lys av den vanskelige politiske situasjonen rundt 1814, som medførte til opphevelsen av den dansk-norske unionen og ny sentraladministrasjon for Norge.

Folketellingen 1801 representerte et skifte i forhold til statens holdning til statistikk. 1700-tallets byråkrati hadde en interesse av å holde offentlig statistikker over landet hemmelig, da dette var tall som røpte landets egentlige styrke, som ikke måtte komme i fremmede makters hender. Utover 1800-tallet ble det imidlertid en slags kappestrid om hvem som kunne produsere de mest bindesterke fremstillingene av landets statistikk i motsetning til 1700-tallet.<sup>46</sup>

Folketellingene er mye brukt i historiske analyser, men det forekommer likevel ingen generell vurdering av materialet som kilde. Kildekritikken i slike analyser er i stor grad knyttet til arbeidets egen problemstilling. Selv om av folketellingene er ofte brukt, er det helt problemfritt å bruke materialet. Det må taes i betraktning at menneskelige feil kan ha oppstått under registreringsarbeidet, eller uproffesjonalitet av de som utførte registreringen.<sup>47</sup>

### ***Publisert statistisk materiale***

Interessen for statistikk tiltok i løpet av 1800-tallet, og da særlig etter opprettelsen av Tabellkontoret. I den sammenheng øker omfanget av statistiske undersøkelser utarbeidet på statelig initiativ. I forhold til min problemstilling er det tre kjente statistikere og deres arbeid jeg kan benytte meg av. Disse er den nevnte Jacob Neumann Mohn og hans undersøkelser av barnearbeid, samt Anders Kiær og Eugene Hansens sosialstatistikk og Hansens

---

<sup>46</sup> Soltvedt, 2004, s. 45f

<sup>47</sup> En nærmere vurdering og hvordan jeg har brukt tellingene i forhold til problemstillingen vil jeg redegjøre for i kapittel 3.

sjømannsstatistikk. Disse tre ulike statistikkene viser videre at det var en interesse for barne- og ungdomsarbeid i samtiden, men at denne formen for arbeidskraft ble satt inn i en større sammenheng og en generell interesse for arbeidervern.

*Bilag til den parlamentariske Arbeiderkommisjonens indstilling, sosialstatistikk* ble utarbeidet av Anders Kiær og Eugène Hansen, og ble utgitt i 1898-1899.<sup>48</sup> I motsetning til Arbeiderkommisjonens rapport fra 1888, som kun tar for seg forholdene i industrien, tar sosialstatistikken for seg flere yrkesgrupper, inkludert sjømenn. Sosialstatistikken ble definert som et bilag til Arbeiderkommisjonens Indstilling, og kan forstå som ledd i et bredere studium av arbeiderklassens forhold. Tallene bygde på undersøkelser gjort i utvalgte byer og landsdistriktene, og omfattet totalt 80 000 personer. Personene ble registrert ved en telleseddel som inneholdt spørsmål om blant annet tellingssted, fødselsår, fars stilling, og året vedkommende begynte å arbeide. Kiær og Hansen utarbeidet ut fra informasjonen de samlet inn, statistikker om ulike yrkesgruppene- inntekten og den alderen den registrerte personen begynte i lønnet arbeid.

*Statistiske opplysninger om Norske sjømænd* av Eugène Hansen kom ut i 1900.<sup>49</sup> I forordet redegjør Hansen for prosessen fra starten på innsamlingen av materialet i 1893 og frem til utgivelsen. Sjømannsstatistikken ble gjort på grunnlag av ønsket opplysninger om "Sjøfolks Sygdoms-, Ulykkes-, og Alderdomsforsikring".<sup>50</sup> I innledningen gjør han rede for materialet undersøkelsen bygger på, hvilke steder tellingene ble gjort og hvor mange personer tellingen omfattet. Den statistikken som vil være mest aktuell i forhold til min oppgave vil være "den Alder da Sjømænd begynder at fare."<sup>51</sup>

I begge statistikkene kommer formålet tydelig frem i innledningen. Dermed ser vi at ingen av statistikkene hadde som formål å kartlegge barnearbeid i sjøfarten i seg selv. Vi finner da heller ikke begrepene 'barnearbeid' eller 'ungdomsarbeid' i noen av disse publikasjonene. I de analysene blir det i stedet fortrinnsvis referert "den Alder da Sjømænd begynder at fare"<sup>52</sup> og "Alder og Livsstilling, i hvilken Arbeidet begynder."<sup>53</sup>

---

<sup>48</sup> Kiær og Hansen, 1898-1899.

<sup>49</sup> Hansen, 1900

<sup>50</sup> Ibid, s. 3

<sup>51</sup> Ibid, s. 12

<sup>52</sup> Ibid, s. 3

<sup>53</sup> Kiær og Hansen 1889, s. 2

## 1.6 OPPGAVENS OPPBYGNING

I kapittel to vil det redegjøres for veksten av norsk sjøfartsnæring i lys av liberalismens gjennomslag, samt bli gitt et bilde av handelsflåten som arbeidsplass. I den sammenheng vil stillingshierarkiet om bord bli presenteret, noe som igjen vil bli sett i forhold til tiltakende profesjonaliseringen av sjømannsyrket og de lovbeskyttelser sjømenn hadde som yrkesgruppe på 1800-tallet. Kapittelets hensikt vil være å gi en forståelse av konteksten og rammeverket for barne- og ungdomsarbeidet i sjøfartsnæringen i det 19. århundre.

Kapittel 3 inneholder oppgavens empiriske analyse. Her vil omfanget av barn- og unge i den bergenske handelsflåten bli kartlagt. Videre vil funnene bli satt inn i et komparativt perspektiv, hvor det vil bli utført komparasjon på tre nivåer – lokalt, regionalt og nasjonalt. I den lokale analysen ønsker jeg å sammenligne det ulike materialet fra Bergen. En komparasjon innenfor et regionalt perspektiv vil bli utført i forhold til sjøfartsbyene Tønsberg og Arendal. Avslutningsvis vil barn og unge i den bergenske handelsflåten bli sammenlignet med nasjonale undersøkelser av fenomenet.<sup>54</sup>

I kapittel 4 vil jeg belyse mulige årsaker til at barn og unge arbeidet i sjøfartsnæringen. Analysen vil bygge på den klassiske *push* og *pull*- modellen kjent fra migrasjonsforskningen. Årsakene til at barn og unge dro til sjøs må sees på som mange og samvirkende, og både kulturelle, samfunnsmessige og økonomiske faktorer vil bli tatt hensyn til i kapittelets diskusjon.

Avslutningsvis, i kapittel 5 vil jeg se barne- og ungdomsarbeid i den bergenske handelsflåten som et historisk fenomen. Barne- og ungdomsarbeidet vil her bli sett i lys av barne- og ungdomsarbeid som et samfunnsfenomen, og ettertidens tolkninger av barne- og ungdomsarbeid.

---

<sup>54</sup> Hansen, 1900, Bilag til Sjømandskomiteens indstilling, statistiske opplysninger om norske sjømænd, deres fartstid, invaliditet, ulykkesrisiko, etc.

## **KAPITTEL 2, DRA TIL SJØS – KONTEKST OG RAMMEVERK FOR ARBEID OM BORD**

### **2.1 INNLEDNING**

Ved begynnelsen av det 19. århundre kan det norske samfunnet karakteriseres som et tradisjonelt jordbrukssamfunn. Nærmere 90 prosent av befolkningen var sysselsatt i de typiske bygdenæringene jordbruk, skogbruk og fiske.<sup>55</sup> I løpet av århundret gikk derimot landet gjennom flere moderniseringsprosesser, og ved inngangen til et nytt århundre var næringsstrukturene blitt endret. For bondesamfunnet medførte moderniseringen overgangen til et mer effektivt jordbruk, og en gradvis økonomisk endring fra selvbergingsøkonomi til markedsøkonomi.<sup>56</sup> Fra midten av 1800-tallet opplevde man en ekspansjon i de nye industrinæringene. Antall industribedrifter økte, og i byene ble det etablert fabrikker. Fabrikkene gav arbeidsplasser for både voksne og barn. Særlig i fyrstikk- og tobakksindustrien var mange barn sysselsatt.

Også i den norske handelsflåten opplevde man en voldsom ekspansjon gjennom århundret, og da særlig etter 1850. I denne perioden ble Norge en av verdens ledende sjøfartsnasjoner. Ekspansjonen bygde først og fremst på tradisjonell seilskuteteknologi. Utenriksfarten ble arbeidsplass for flere tusen sjømenn, hvor også barn og unges arbeidskraft ble benyttet. For bedre å kunne se barn og unges plass i denne næringen på 1800-tallet ser jeg det nødvendig med en kontekstualisering av den norske skipsfarten i det 19. århundre. Kapittelet er todelt. Første del vil ta for seg bakgrunnen for den norske suksessen til sjøs, mens i andre del vil handelsflåten som arbeidsplass bli redegjort for. Stikkordene vil være stillingshierarki om bord, profesjonalisering sjømenn som yrkesgruppe og statlige reguleringer av sjømannsyret.

### **2.2 BAKGRUNN FOR EKSPANSJON**

”Vor Ære og vor Magt har hvide seijl os bragt” skrev Bjørnstjerne Bjørnson i diktet ”Den norske sjømann”.<sup>57</sup> Sitatet referer både til samtidens og ettertidens fremstilling av den norske sjøfartsnæringen, med sterke innslag av nasjonalromantisk symbolverdi. Videre blir perioden

---

<sup>55</sup> Danielsen mfl., 1991, s. 192

<sup>56</sup> Hodne og Grytten, 2000, s. 59

<sup>57</sup> Sitatet er hentet fra Bjørnstjerne Bjørnsons hyllest til den norske sjømann i diktet med samme tittelen, ”Den norske sjømann” fra 1868. Bjørnson, 1868



omtalt som *gullalderen for norsk sjøfart, sjøfartseventyret* og *de hvite seils storhetstid*.<sup>58</sup> Denne nasjonalromantiske holdningen må sees i lys av Norges internasjonale suksess som sjøfartsnasjon. Veksten i utenrikssektoren må sees i sammenheng med fremveksten av en verdensøkonomi og gjennomslaget for økonomisk liberalisme rundt 1850.

### ***Ny økonomisk kurs internasjonalt***

Under 1600- og 1700-tallets merkantilisme ble statens styrke målt ut fra hvor stort overskudd av edle metaller som var i statens eie. For å øke statens rikdommer, ble en rekke næringsprivilegier, men også skatter, innført. For sjøfartsnæringens vedkommende var Storbritannias vedtak om Navigasjonsloven fra 1651 et eksempel på merkantilistisk økonomisk politikk. Denne loven hindret et tredje land å frakte varer til og fra Storbritannia. Først i 1849, med virkning fra 1850, ble Navigasjonsakten opphevet. Denne opphevelsen har blitt sett på som et avgjørende gjennombrudd for økonomisk liberalisme i Storbritannia, samt et frislipp for den internasjonale sjøfartsnæringen da de ulike statene nå kunne frakte varer uavhengig av varenes geografiske opprinnelse.

Opphevelsen av Navigasjonsakten forklarer imidlertid ikke veksten i norsk skipsfart før 1850. I perioden etter 1814 er det først og fremst endringer i andre institusjonelle rammevilkår som forklarer norsk skipsfarts ekspansjon. Dette gjaldt særlig de handelspolitiske avtalene som ble inngått i 1820-årene. For det første fikk gjorde avtalen om gjensidige mestbegunstigelse at Norge og Sverige fikk samme vilkår i handelen med Storbritannia. For det andre innebar *Mellomriksloven* av 4. august 1827 at norske og svenske skip stod fritt til å konkurrere om frakter til og fra de to landene. Det var kombinasjonen av disse to avtalene som hadde størst konsekvens for norsk skipsfart gjennom at norske skip kunne frakte varer i handelen mellom Storbritannia og Sverige. Dermed stod norske skip fritt til å frakte det stadig økende kvantumet av svensk tømmer som ble solgt til Storbritannia.<sup>59</sup>

På det europeiske kontinentet var det økt etterspørsel etter svensk og norsk tømmer spesielt på 1830-tallet. Samtidig økte den norske eksporten av tømmer og trelast til det britiske markedet fra 1842 som følge av opphevelse av imperiepreferanser og tilhørende nedskalering av tollsatsen på europeisk tømmer i Storbritannia. Frakten av norsk og svensk tømmer la

---

<sup>58</sup>Lignede former uttrykk er gjennomgående i de ulike fremstillinger av norsk sjøfart på 1800-tallet, blant annet finner vi eksempler på dette i Aksel Zachariasen *Fra trellekår til frie menn*, 1950 s. 50

<sup>59</sup> Hodne og Grytten, 2000, s. 109f

grunnlag for en ekspansjon av den norske handelsflåten allerede før 1850. Da Navigasjonsakten ble opphevet, hadde Norge derfor allerede en betydelig handelsflåte, og dermed kapasitet til å gå inn som internasjonal transportør av store bulkvarer mellom fremmede havner.<sup>60</sup>

### *Forbedring av kommunikasjoner*

Veksten i det internasjonale behovet for skipsfartstjenester må videre sees i lys av etableringen av jernbanen, forbedringer av kommunikasjoner som telegrafene, samt teknologiske forbedringer av skip og navigasjonsutstyr.

Jernbanen kortet ned reise- og frakttiden, og har av ettertiden blitt omtalt som den industrielle revolusjonens barn. Dette referer til de enorme konsekvenser utbyggingen av jernbanen fikk for regional og internasjonal kommunikasjon og handel. Små regioner ble blant annet integrert i handelsnettverk, og områder i innlandene ble lettere tilgjengelig, noe som igjen gav tilgang til nye markeder.<sup>61</sup> Sammen med frihandelen og den nye industriens masseproduksjon medførte dette økt verdenshandel. Den økte verdenshandelen skapte igjen et større behov for varetransport mellom kontinentene, som bidro til vekst i den internasjonale skipsfartsnæringen.

Når det gjaldt informasjonsutveksling var det telegrafnettet som skulle revolusjonere sjøfartsnæringen i forhold til tid. Den første undersjøiske telegrafkabelen bandt England og Frankrike sammen i 1850, og allerede i 1866 var det telegrafisk forbindelse mellom Europa og USA. I Norge ble telegrafvesenet opprettet i 1855. Telegrafene gjorde det blant annet lettere for rederen hjemme å holde kontakten med skipene i fremmede havner. Imidlertid må en ha i minne at all kommunikasjon ikke ble transformert av telegrafene da den i begynnelsen var dyr å benytte.<sup>62</sup>

I løpet av 1800-tallet ble også skipsfartsteknologien modernisert. Omleggingen fra seilskip til dampskip skulle på sikt revolusjonere næringen. I Norge kom ikke denne omleggingen før mot slutten av århundret, og i forhold til andre nordatlantiske sjøfartsnasjoner, som tabell 2.1 viser, kom omleggingen sent.

---

<sup>60</sup> Ibid, s. 109f

<sup>61</sup> Osterhammel, 2005, s. 67ff

<sup>62</sup> Kaukainen, 2001, s. 21

**Tabell 1.1, Prosentandel damptonnasje av flåtens totale tonnasje i den nord-atlantiske flåten, 1850-1910**

Stat	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910
Storbritannia	3	7	12	27	63	79	91
USA	2	2	7	14	30	40	56
Tyskland	1	3	5	11	62	71	84
Norge	0	1	1	2	10	35	59
Canada	2	2	3	5	7	19	34
Frankriket	2	6	12	20	61	60	64
Italia	0	2	2	5	24	60	64
Sverige	1	3	4	9	26	50	76
Spania	1	3	11	18	60	83	91
Russland	-	-	13	15	26	50	76
Holland	1	2	3	12	46	76	89
Danmark	1	2	4	14	38	69	85
Finland	0	1	1	3	10	15	22
Belgia	4	3	17	55	94	97	98
Hellas	-	-	1	3	16	48	69

Kilde; Fischer og Nordvik, 1986, s. 531

Denne sene overgangen har blitt begrunnet ved at nordmenn var konservative, samt at Norge skal ha vært et kapitalfattig land. Dette blir tillagt betydning fordi dampskip var mye mer kapitalkrevende enn seilskip. Senere forskning vektlegger imidlertid den sene overgangen til damp gjennom at det syntes rasjonelt for nordmenn å satse på seil. Det lønnet seg rett og slett ikke å gå over til dampskip. Dette av tre ulike forhold; for det første hadde Norge gode forutsetninger for å drive seilskipfart. For det andre var innsikten i metallurgi, jernskip og dampkraft mindre utviklet, og Norge manglet kull. For det tredje var skipsfarten integrert i lokale, regionale, økonomiske og sosiale strukturer, og en overgang til damp ville forutsette omfattende omlegginger.

I Bergen var forholdene annerledes, og det var denne byen som var raskest ute med en dampflåte i Norge. I Bergen dominerte fiskehandel, og byen var et naturlig sentrum for passasjertrafikk. I slike typer fart spilte tid og presisjon større rolle enn i frakt av trelast. Hensynet til fart, regularitet og forutsigbarhet var da også noen av de viktigste årsakene til at dampteknologien utkonkurrerte den gamle seilskuteteknologien.<sup>63</sup>

Med overgangen til dampskip skjedde det også en endring i organiseringen av skipenes eierskap. Tidligere *partrederer* ble erstattet med *aksjeselskap*. Dampskipene krevde større

---

<sup>63</sup> Bergh mfl, 1983, s. 119

kapitaltilgang, og et økende behov for risikospredning enn de gamle seilskutene.<sup>64</sup> I partrederiet eide hver partshaver sin del uavhengig av de andre, og eieren kunne selge eller pantsette sin part av skuten akkurat når det passet. Dermed var det ingen felleskapital for skuten. Organisasjonene var knyttet til et bestemt skip, og da skipet ble solgt eller forliste, opphørte rederiet å eksistere.<sup>65</sup>

Den norske handelsflåtens ekspansjon på 1800-tallet bygde altså i hovedsak på den tradisjonelle seilskuteteknologien, men også her ble det gjennomført forbedringer som først og fremst medførte høyere effektivitet. Blant annet ble skipene større, og trelastdragere ble erstattet med klipperseilere.<sup>66</sup> Det skjedde også store fremskritt innen navigasjon og kartografi. Konstruksjonen av kronometer og kompass ble forbedret. Samtidig ble det bygd fyrårn, bøyer, flere nye havner og moloer, noe som medførte at en nå kunne seile langs kysten om nettene. Reisetiden på langfarten ble forkortet ved Suez-kanalens åpning i 1869 og Panama-kanalen i 1914. Med de nevnte teknologiske forbedringene ble sjøtransporten både sikrere, raskere, mer effektiv og langt mer forutsigbar.

Videre førte den økte satsingen på langdistanse til langt større kapasitetsutnyttelse da skipene var i fart i større deler av året, noe som igjen førte til at sjøfarten ble mindre sesongavhengig.

## **2.3 ARBEIDSKRAFTEN I HANDELSFLÅTEN**

Rekrutteringen til sjømannsykket var god, og kan sees i sammenheng med overskuddet av arbeidskraft, landets lange kystlinje og flyttestrømer. I løpet av århundret opplevde Norge en voldsom vekst i befolkningen. Mens Norge i 1815 var et tynt befolket land med 900 000 innbyggere, hadde landet allerede innen 1882 passert 2 millioner innbyggere. Befolkningsøkningen må sees i sammenheng med et markant fall i mortaliteten, som følge av økonomiske og medisinske forbedringer. Blant annet ble mattilskuddet rikere på grunn av større innenlandsk produksjon. I 1810 ble det innført tvungen vaksinasjon mot kopper, samt at bedre hygiene reduserte dødeligheten av epidemiske sykdommer.<sup>67</sup> Befolkningsveksten førte til flytting, og innenlands gikk flyttestrømmen fra fjellbygdene og byer og tettsteder, samt

---

<sup>64</sup> Hodne, 1981, s. 146

<sup>65</sup> Eide Johnsens, 1998, s. 95.

<sup>66</sup> Klipperseilerne var smidigere og hurtigere på grunn av at den skrånende baugen pløyde vannet lettere enn de rettbaugede dreggene. Videre ble treskipene erstattet med jern- eller stålskip.

<sup>67</sup> Danielsen, mfl, 1991, s. 193

kystområdene.<sup>68</sup> Videre opprevede man en voldsom utvandringssølge til USA i det 19.århundre. Masseutvandringen fra viser fire topper. I løpet av den første bølgen i årene 1866-1873 dro 111 000 personer til USA, noe som tilsvarer 59 prosent av fødselsoverskuddet.<sup>69</sup> Neste topp inntraff i 1879-1893 hvor 250 000 dro til USA, noe som tilsvarer 60 prosent av fødselsoverskuddet. Den tredje bølgen kom i tiåret 1900-1910, hvor 200 000 utvandret dro, noe som igjen representerte 60 prosent av fødselsoverskuddet<sup>70</sup>

De norske skipperne hadde tidlig på 1800-tallet et dårlig rykte når det gjaldt hurtighet og punktlighet. Dette endret seg i samsvar med flåtens ekspansjon. Spesielt i forhold til behandling av frakten fikk det norske mannskapet et godt ry; ”We don’t charter your ships, we charter your captains” uttalte en amerikansk frukteksportør.<sup>71</sup>

### **2.3.1 ”DET ER EN DÅRLIG KOKK SOM IKKE AKTER Å BLI KAPTEIN”**

Et skip er det sosiologene kaller en *totalinstitusjon*.. En totalinstitusjon kjennetegnes ved at grensen mellom arbeid, fritid og privatlivet er brutt ned. I tillegg ledes flertallet av et lite, men mektig mindretall.<sup>72</sup> Skuten var preget av en sterk hierarkisk rangordning, en ordning en fant igjen i nær sagt alle forhold ombord.<sup>73</sup> I dette hierarkiet kan vi snakke om en todeling, hvor de tre øverste stillingene, skipper, styrmann og navigatør, var offiserer, mens resten omtales som mannskap. Denne gruppen bestod av seilmakere, tømmermenn, matroser, kahyttsvogtere og dekksgutter.<sup>74</sup> Yrkesmobiliteten var knyttet til kunnskap og fartstid.

Skipperen var eneherskeren, og omtalte ofte seg selv som ”master next to God” på skuten.<sup>75</sup> Videre hadde han ansvaret for å ansette mannskapet, og for at skipet var i sjødyktig stand. Under reisen fungerte skipperen både som prest, lege, advokat og foretningsmann.<sup>76</sup> For en skipper var det klare krav om navigasjonskunnskap. Slik sett var skipperne en gruppe erfarne sjømenn med lang fartstid, men det forekom at ”uskolerte” med kortere fartstid ble skippere.<sup>77</sup>

---

<sup>68</sup> Ibid, s. 123

<sup>69</sup> Hodne og Grytten, 2000, s.130

<sup>70</sup> En fjerde topp kom i 1920 årene, men ble dempet ved at innvandringsrestriksjoner ble satt i verk i USA. Ibid s. 130

<sup>71</sup> Bergh mfl, 1983, s. 112

<sup>72</sup> Thue, 1979,s.191

<sup>73</sup> Gøthesen, 1982, s.40

<sup>74</sup> Jamfør Gøthesen, 1982, s. 17ff

<sup>75</sup> Witt, 2001, s. 237

<sup>76</sup> Gøthesen, 1982, s. 43

<sup>77</sup> Eikeland, 2000, s. 30

Styrmannen var nestkommanderende ombord, og disiplinen på skuten var i stor grad avhengig av styrmannens dyktighet. Fartstid og styrmannssertifikat (patent) var et krav for å bli hyret som styrmann. Med økt innslag av langfart, ble det i tillegg stadig vanligere å ha med egen navigatør. Krav om navigasjonkunnskaper ble imidlertid ikke lovfestet før i 1840. Videre ble det først i 1906 et krav at styrmenn skulle ha utdanning fra navigasjonsskole, samt ha minst 30 måneders fartstid etter fylte 15 år.<sup>78</sup>

Mannskapet bestod som nevnt av ulike yrkesgrupper hvor gruppen fagarbeidere, bestående av tømmermenn og seilmakere, ble betraktet som særegne grupper. De hadde, i motsetning til resten av mannskapet, som oftest hatt læretid på land. Mens tømmermennene hadde hatt læretid på skipsverft, hadde seilmakerne sin læretid på seilloftene. Tømmermenn finner vi på de fleste skuter, mens seilmakerne finner vi først og fremst på skuter i langfarten.<sup>79</sup>

Matrosene utgjorde den største gruppen sjømenn på 1800-tallet. Mens en dyktig matros ble høyt verdsatt på skuten, ble han ikke akseptert like høyt sosialt på land. Der ble han omtalt som "en sjøens proletar uten boklig lærdom".<sup>80</sup> Vi kan snakke om tre grupper innenfor matrosyrket; jungmann/lettmatros, matros og båtsmann/bestemann. Videre skilles det mellom befarne og fullbefarne matroser. For å bli en fullbefaren matros måtte man kunne riggingsarbeid, vedlikehold av rigg, kjenne alle tauverk, takling og kledning av tauverk, kunne alle spleiser, knoper og stikk, samt være en god rommann.<sup>81</sup> Tidsaspektet fra en gutt gjorde sin første reise til han ble matros varierte, mellom to til fire år var å anse som normalt.<sup>82</sup> Båtsmann var siste steget i karrieren innenfor matrosgruppen, og det var kun de dyktigste i matrosyrket som fikk denne stillingen. Båtsmannen var en slags formann ombord. Han var underlagt skipperen, men var mannskapets sjef.<sup>83</sup>

Førstereisguttene finner vi i stillingene nederst i hierarkiet som kokk, kahyttsgutt, dekksgutt eller skipsdreng. Noen formelle krav om bestemte forkunnskaper ble ikke stilt, men en stor andel av førstereisguttene kom fra miljø hvor sjøfarten hadde en sterk posisjon. Det hendte ofte at guttene lekte i skip i opplag, Dette gav forkunnskaper om navn på seil og tau, og de kunne finne fall, gordinger og gitauger allerede før deres første reise. For de som ble rekruttert

---

<sup>78</sup> Ibid, s.29

<sup>79</sup> Gøthesen 1982, s. 33

<sup>80</sup> Ibid, s. 26

<sup>81</sup> Ibid1, s. 29

<sup>82</sup> Ibid, s. 30

<sup>83</sup> Ibid, 1982, s. 30

fra innenlandsdistriktene var ikke erfaringsgrunnlaget det samme. Det er eksempler på historier om bondegutter, som idet sjøen slår over rekka, sa følgende ”nå renner vannet over skigarden”.<sup>84</sup> Uansett erfaringsgrunnlag, opplevde nok de fleste den første reisen som særdeles tøff hvor sjøsyke, pryl og mobbing ble en del av den nye hverdagen.<sup>85</sup>

En gruppe sjømenn som befant seg litt utenfor det tradisjonelle skipshierarkiet var *volontørene*. Dette var ofte svært unge gutter, som regel ikke mer enn 8-9 år på sin første tur, men som i tidlig alder var bestemt for en karriere til sjøs.<sup>86</sup> Ofte var disse sønner av skipsførere eller redere. De mottok ikke lønn for arbeidet, men opparbeidet seg en fartstid som kom godt med når de skulle ta videre utdanning.<sup>87</sup> Denne gruppen sjømenn ble opphørte imidlertid med profesjonaliseringen av sjømannsyirket.

### **2.3.2 PROFESJONALISERING AV SJØMANNSYRKET**

Til tross for at skipsfarten var en svært gammel næringsvei i Norge, var det lenge ingen formelle krav til hvilke fagkunnskaper de ulike sjømannsgruppene skulle ha. Opprinnelig var sjømannsyirket et yrke med liten formell utdanning. Opplæringen fikk man ombord på skuten av eldre og mer erfarne sjømenn. Dette var imidlertid ikke gratis. Betaling skjedde i form av de godene mannskapet hadde om bord, for eksempel smørrasjonene eller ved tjenester som vasking av klær og lignende. Videre var det tradisjon for at førstereisguttene spanderte på sine skipskamerater ved landlov, den såkalte ”*hønsing*”. Dette ble dels oppfattet som betaling for hva han hadde lært, samtidig som det var en erstatning for alt det gale han hadde gjort.<sup>88</sup> Imidlertid finnes det eksempler på offentlige utnevnte navigasjonsmestere som drev navigasjonsundervisning, men det vanligste var at navigasjonskunnskaper ble tilegnet underveis. I andre halvdel av 1800-tallet endret dette seg, da det ble etablert utdanningsinstitusjoner for sjømenn. Etableringen av sjømannskolene må sees i sammenheng med regjeringens og Stortingets initiativ til generell utdanning, hvor utdanningstilbudene ble utvidet både i bredden og i dybden, og hvor staten i den sammenheng bevilget midler til spesialskoler for sjøfart, jordbruk og håndverk.<sup>89</sup> Videre kom skolene som følge av de nye

---

<sup>84</sup> Eriksen, 1963, s. 19

<sup>85</sup> Ibid, s. 18f

<sup>86</sup> Nedrebø, 1999, s.4

<sup>87</sup> Eikeland, 2000, s. 28

<sup>88</sup> Eriksen, 1963, s. 23

<sup>89</sup> Hodne og Grytten, 2000, s. 150f

markedene, og at nye farvann økte kravene til navigasjonskunnskap. I tillegg krevde endringer innen navigasjonsteknologien økt kunnskap.

Den første spesialskolen for sjømenn kom i 1845, da landet fikk den første sjømannskolen i Kristiania. I Bergen finner vi lignende utdanningsinstitusjon for sjømenn fra 1853. I Tønsberg ble sjømannskolen grunnlagt i 1859 og i Arendal var det sjømannskole fra 1881.

Med dampskipene ble en ny gruppe sjømenn etablert, *maskinistene*. I den sammenheng ble det opprettet egne maskinistiskoler for sjømenn. Alt i 1855 kom Horten Tekniske Fagskole, og ved Marineverftet i Horten ble også flere maskinister utdannet. Bergen, som ledet an i omleggingen til dampskip, fikk sin egen maskinistiskole først i 1885 ved etableringen av Bergen Maskinistiskole. Frem til 1885 ble maskinistene i Bergen utdannet ved institusjonene i Horten. Selv om det ble etablert skoler for sjømenn og maskinister tok det lang tid før det eksisterte noen formelle kunnskapskrav for yrkesgruppene. Ikke før i 1889 kom den første loven som fastsatte konkrete fagkunnskaper for maskinistene. Det eksisterte imidlertid ingen formelle krav til navigasjonskunnskapene hos før innføringen av Sjømannsloven av 1923.

For skipskokkene var det seg annerledes. Her var staten tidlig ute med å fastsette kunnskapskrav for yrkesgruppen. Fra å være en gruppe bestående av uerfarne og ufaglærte førstereisgutter, ble dette en faglært gruppe bestående av eldre gutter. I motsetning til maskinistene som fikk utdanning på grunn av sikkerhet, var det nye krav om kosthold og hygiene som lå til grunn for de såkalte stuertskolene. Lenge hadde kostholdet vært en underprioritert oppgave ombord, men etter hvert ble man mer klar over sammenhengen mellom kostholdet og de mange sykdommer sjøfolk led av. Alt i Sjømannsloven fra 1860 forelå det uspesifiserte formuleringer om kosthold til sjøs, og i 1879 ble det av medicinaldirektøren utarbeidet et eget spisereglement for handelsskip. Videre ble det ved kongelig resolusjon i 1895 innført et offentlig kostholdsreglement.<sup>90</sup>

### **2.3.3 STATLIGE REGULERINGER AV SJØFARTSNÆRINGEN**

I 1872 gav britiske Samuell Plimsoll ut boken "Our Seamenn". Gjennom en rekke eksempler i boken avslørte han hvor usle forholdene kunne være ombord skutere. Boken var bakgrunnen for at det ble nedsatt en stor kongelig kommisjon i Storbritannia, "Royal Commision on

---

<sup>90</sup> Eikeland, 2000, s. 104f



Unsaeworthy Ships”. Formålet var å sikre at forholdene på skip ble bedret. Resultatet ble en ny lovgivning for sjøfartsnæringen ”Merchant Shipping Act” av 1875.<sup>91</sup> Året etter var Samuelt Plimsoll på besøk i Norge, hvor han deltok på et sjøfartsmøte i Tønsberg. Dermed ser vi at den norske næringen kjente til Plimsolls arbeid. Likevel finner vi ikke lignende sjømannskommisjoner i Norge før i 1890-årene, og det er først med Ssjømannsloven av 1923 at sjømenn som yrkesgruppe ble beskyttet gjennom en egen lov.<sup>92</sup>

Etter å ha hatt en felles sjørett med Danmark i 300 år, fikk Norge sin egen sjøfartslov i 1860, og loven bygger i stor grad på de gamle sedvanene. Imidlertid ble loven forholdsvis raskt foreldet. Dette må sees i lys av endringen i de internasjonale handelsforholdene og utviklingen av skipsteknologien.<sup>93</sup>

20.juli 1893 det vedtatt en ny lov om sjøfart. Den tok imidlertid bare for seg den private sjørett, og kan ikke tolkes som lov for sjømannsstanden. Samtidig finner vi innslag av Plimsolls arbeider i lovens § 87, gjerne også omtalt som ”plimsoll-paragrafen”. Denne paragrafen skulle sikre mannskapet mot risikoen ved å gå ut med sjøudyktige skip. Andre rettigheter mannskaper fikk med sjøfartsloven av 1893 var retten til å forlange umiddelbar avskjed dersom skipets destinasjon var til en havn hvor det var utbrutt ”en voldsom og almenfarlig farsott av kolera, gulfeber eller pest.”<sup>94</sup> Dette må sees på bakgrunn av de høye dødsfallene i sjøfartsnæringen på grunn av sykdommer, og da spesielt beriberien og den høye forlisprosenten i 1880-årene.<sup>95</sup>

I 1891 ble det nedsatt en sjømannskomisjon. Kommisjonens oppgave var å utrede spørsmålet om en sykeforsikring og en ulykkesforsikring, redegjøre for en pensjonsordning for sjøfolk, samtidig som den skulle se på hygieniske forhold til sjøs. Gunnar Knudsen ble kommisjonens formann, og den tidligere sjømannspresten Eugene Hanssen ble dens sekretær.<sup>96</sup> Likevel skulle ikke sjømenn få lov om ulykkesforsikring før i 1911 – og som nevnt kom det ikke en egen sjømannslov før i 1923, hvor også arbeid i sjøfartsnæringen ble aldersregulert.<sup>97</sup>

---

<sup>91</sup> Tønnesen, 1951 s. 132f

<sup>92</sup> Ibid, s.123

<sup>93</sup> Ibid, s. 58

<sup>94</sup> Tønnesen, 1951, s. 123ff

<sup>95</sup> Beriberien var en sykdom som brøt ut blant sjøfolk som hadde vært i sjøen en tid. Sykdommens årsak var mangel på B-vitamin, som igjen skyldes det økte omfanget av preservert mat etter kostholdsreglementet i næringen. Ibid, s. 130f

<sup>96</sup> Zachariasen, 1950, s. 124

<sup>97</sup> Eikeland, 2000, s. 26

## **2.4 OPPSUMMERING**

Norges internasjonale suksess til sjøs på 1800-tallet må sees i lys av den internasjonale veksten i verdenshandelen, økt økonomisk liberalisering og endringer i de institusjonelle rammevilkårene. Ekspansjonen av den norske handelsflåten skapte et behov for økt arbeidskraft, og hvor også barn og unges arbeidskraft ble benyttet. I det neste kapitlet vil jeg søke å kartlegge hvor stort omfanget av barne- og ungdomsarbeidet i den bergenske handelsflåten var.

## KAPITTEL 3, OMFANGET AV BARN OG UNGE I DEN BERGENSKE HANDELSFLÅTEN 1800-1900.

### 3.1 INNLEDNING

I denne delen av oppgaven ønsker jeg å kartlegge omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten, og om mulig identifisere trender i utviklingen gjennom århundret. Jeg vil også se på barn og unge sin deltakelse i den bergenske handelsflåten i et komparativt perspektiv. En komparativ analyse vil bidra til å styrke forståelsen av omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten, samt være nyttig i forhold til vurdering av empiriens reliabilitet for Bergen.

Siden det ikke er gjennomført systematiske undersøkelser av omfanget av barn og unge i sjøfartsnæringen i Bergen tidligere, har jeg måttet lokalisere, registrere og analysere materialet som ligger til grunn for kapittelets analyse. De empiriske undersøkelsene for perioden 1800 til 1846 er basert på ”Liste på det söinnrullede Mannskap” fra Bergen i årene 1800 til 1846.<sup>98</sup> For perioden 1865 til 1900 danner de tre nominative folketellingene fra 1865, 1875 og 1900 utgangspunkt for analysen. I forhold til oppgavens komparative perspektiv vil materiale fra Folketellingene og annet materiale fra Innrulleringssjefens kontor, omtalt i kapittel 1, bli benyttet.<sup>99</sup>

Komparasjon vil i kapittelet bli utført på tre nivå. Lokalt vil ulikt materiale for Bergen bli sammenlignet. I den regionale komparasjonen vil vi se på omfanget av barn og unge i forhold til omfanget av barn og unge i handelsflåtene i Tønsberg og Arendal. Siste ledd i komparasjonen vil være i et nasjonalt perspektiv, hvor Eugene Hansens publiserte statistikk *Statistiske opplysninger om norske sjømæn* fra 1900 vil bli benyttet.

Kapittelet er todelt. Første del redegjøre for omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten. Deretter følger analysens komparative del.

---

<sup>98</sup> Lokalisert på Statsarkivet i Bergen, Arkivet etter Innrulleringssjefen, ”Mannskapslister for Bergen”, 1800, 1810, 1820, 1830, 1840, 1846, L. nr. 51, 209, 214, 218, 223, 227.

<sup>99</sup> [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), Folketellingene 1801, 1865 og 1900 for 1301- Bergen, 0705 Tønsberg og 0903 Arendal, Folketelling 1875 1301 Bergen, Skipslister for bergenske skip i utenriksfarten, samt 1900 skipslistene for hele landet. Innrulleringsrullene lokalisert i Innrulleringssjefens kontor, Statsarkivet i Bergen.

### 3.2 1800-1846

Arkivet etter Innrulleringssjefens kontor lokalisert på Statsarkivet i Bergen inneholder materiale som gir opplysninger om sjøfolk i perioden 1800-1846. Materialet er av både militær og kommersiell karakter. Innrulleringsprotokollene ble ført for å få oversikt over den mannelige delen av befolkningen som kunne tjenestegjøre i sjømilitæret, mens "Liste på det søinrullede mannskap", som videre vil bli omtalt som mannskapslister, var av kommersiell karakter. Mannskapslistene gir informasjon om skip som forlot Bergen havn for innen- og utenriksfart. Denne dualismen i arkivets materiale må sees i lys av at sjøfolk på 1800-tallet var under sjømilitærets jurisdiksjon, og på den måten var en del av orlogsflåten, men at de i fredstid stod fritt til å mønstre på i handelsflåten.

Mannskapslistene var standardiserte skjema, som ble fylt ut av skipperen på skuten. Listene ble ført før avreise, og overlevert til innrulleringssjefen ved hjemkomst. Formålet med denne ordningen var at listene skulle være mest mulig korrekte i forhold til opplysninger om skipets mannskap. Dermed ble det mulig å foreta korrigeringer av listene underveis. Flere av listene indikerer slike endringer. Blant annet finner vi eksempler på mannskaper som er lagt til eller strøket ut.<sup>100</sup> I flere lister blir det i tillegg gitt eksplisitt informasjon om hvorfor mannskap er lagt til eller strøket fra listen. De to hyppigste grunnene til at folk er strøket skyldes enten dødsfall eller rømming. Sjømenn som rømte blir først og fremst forbundet med masseemigrasjonen til USA som for alvor startet i 1860-årene. Det å ta seg hyre på handelsskip var for mange en alternativ måte å ta seg til USA. I årene 1871 til 1915 rømte 41 500 menn fra norske skip til Amerika, ved å hoppe av skipene i Amerika eller i europeiske havner, for deretter å ta seg videre til Amerika.<sup>101</sup> Problemet med rømte mannskaper strekker seg i midlertidig lenger tilbake i tid.<sup>102</sup> I amtmannens femårsberetning fra 1846-50 ble det beklaget at i tillegg til de 32 personene som offisielt hadde utvandret, hadde også 94 sjøfolk dratt fra Jarlsberg og Laurvigs Amt. Dette er en problematikk også Kiær tok opp i innledningen til *Folkemengdens bevegelse for tiåret 1856-1865*, hvor han konstantere at 6 000 personer, hovedsakelig sjøfolk, hadde rømt fra sine båter i "fornemlige engelske og amerikanske havner".<sup>103</sup>

---

<sup>100</sup> Listene er ført etter stillingshierarkiet om bord, med styrmannen oppført først i listen og kahyttgutt eller dreng nederst på listen. Dermed er det mulig å se om en av høyere rang er oppført i ettertid.

<sup>101</sup> Sjøbye, 2001, s. 4

<sup>102</sup> Jeg kjenner ikke til systematiske undersøkelser av rømming i perioden før 1865. Men mannskapslistene gir klar indikasjon på at det forekom også i perioden 1800-1846.

<sup>103</sup>C.No 1, Tabeller vedkommende Folkemængdens Bevægelse i Aarene 1856-1865

Selv om mannskapslistene i prinsippet ble oppdatert, forekommer det likevel mangler ved enkelte av dem. Opplysninger som hyppigst ble utelatt i listene var informasjon om *alder* og *hyre*. Siden sjømennene i mannskapslistene står oppført med en referanse til Innrulleringsprotokollene, kan jeg finne aldersinformasjonen i dette materialet. For perioden 1800-1846 kan vi skille mellom tre ulike innrulleringsprotokoller; *Hovedruller*, *Ungdomsruller* og *Ekstraruller*. Dermed kan dette materialet benyttes som et supplement til mannskapslistene i de tilfeller hvor aldersopplysninger ikke er registrert.<sup>104</sup> Aldersopplysninger om de yngste i flåten, finner vi imidlertid i Ungdomsruller og Ekstraruller. I Ungdomsrullene finner vi informasjon om alle gutter i Bergen. I disse rullene ble guttene registrert den dagen de ble født. Formålet med denne tidlige registreringen må sees i sammenheng med materialets militære funksjon og det var et ønske om å få en oversikt over de unge menn i byen som tilhørte den sjømilitære jurisdiksjonen så tidlig som mulig. Etter fylte 17 år ble guttene overført til Hovedrullen, som inneholder informasjon om tjenestedyktige menn i alderen 17 til 50 år. Mens vi i Ungdomsrullen og Hovedrullen finner de som var tjenestedyktige oppført, inneholder Ekstrarullen informasjon om menn som ikke var kapable til sjømilitærtjeneste på grunn av alder eller andre årsaker. I denne protokollen finner vi derfor hovedsakelig de under 17 år og de over 50 år oppført.<sup>105</sup>

Med utgangspunkt i mannskapslistene, supplert med korresponderende lister fra Innrulleringssjefens kontor, har jeg systematisert og registrert informasjonen i en database for bruk til oppgavens empiriske analyse. Databasen er den første i sitt slag, og registeringsarbeidet har vært en arbeidskrevende prosess. Jeg har derfor ansett det nødvendig med en avgrensning i forhold til antall observasjonsår. Målet med kildeinnsamlingen er å kunne analysere barne- og ungdomsarbeid i handelsflåten i et langt tidsperspektiv. Jeg er derfor primært interessert i de underliggende trender, og ikke konjunkturbaserte svingninger fra år til år. For mitt formål har jeg derfor valgt å basere meg på observasjonsår med tiårig intervall. På bakgrunn av avgrensingen i tid har jeg innhentet kildemateriale for årene 1800, 1810, 1820, 1830, 1840 – samt for 1846 – som er det siste år i serien av mannskapslister. Totalt inneholder databasen personopplysninger som blant annet navn, stilling og alder for 5 217 sjømenn som seilte i utenriksfarten, fordelt på 634 skip hjemmehørende i Bergen.<sup>106</sup> For

---

<sup>104</sup> Statsarkivet i Bergen har Hovedruller fra årene 1800, 1805-1808 og 1809. Videre har Bergen Ekstraruller for 1800, samt perioden 1805-1840. Ungdomsruller for 1805-1839.

<sup>105</sup> Nederebø, Yngve, <http://home.online.no/~fnbred/sjoman.htm>, (lest 14.mai 2007)

<sup>106</sup> Databasen inneholder to tabeller; ”skip” og ”personer”, hvor det er litt opprettet en relasjon mellom de to tabellene med skipsnummer som felles primærnøkkel.

å gjøre søkene i databasen enklere har jeg kodet informasjon om alder, stilling og informasjon om hyre.<sup>107</sup>

Siden alle personopplysninger om mannskapet er registrert kan databasen sees på som en kombinasjon av informasjon kategorisert som *cross-section* og *paneldata*.<sup>108</sup> På grunn av utvalget med intervaller på ti år, vil det være mest naturlig å omtale materialet i databasen som *cross-section data*. Siden jeg har registrert personopplysninger som navn, alder, og henvisning til innrulleringsprotokollene vil det være mulig å følge mannskapet gjennom listene. På den måten kjennetegnes informasjonen også som *paneldata*. Dermed kan jeg for hvert tiår følge en person dersom han skulle gå igjen i listene, og på den måten rekonstruere en persons reiser og eventuell mobilitet i stillingshierarkiet.

Av de 5 217 registrerte sjømenn i perioden 1800-1846 er 690 av mellom 7 og 18 år.<sup>109</sup> I relativ verdi utgjør disse 13,22 prosent av den totale sjømannsstanden i perioden.<sup>110</sup> Figur 3.1 viser fordelingen av barn og unge både i absolutt og relativ verdi. Antall barn og unge leses på venstre akse, mens barn og unge som relativ andel av det totale antallet sjømenn registrert alder leses på høyre akse;

---

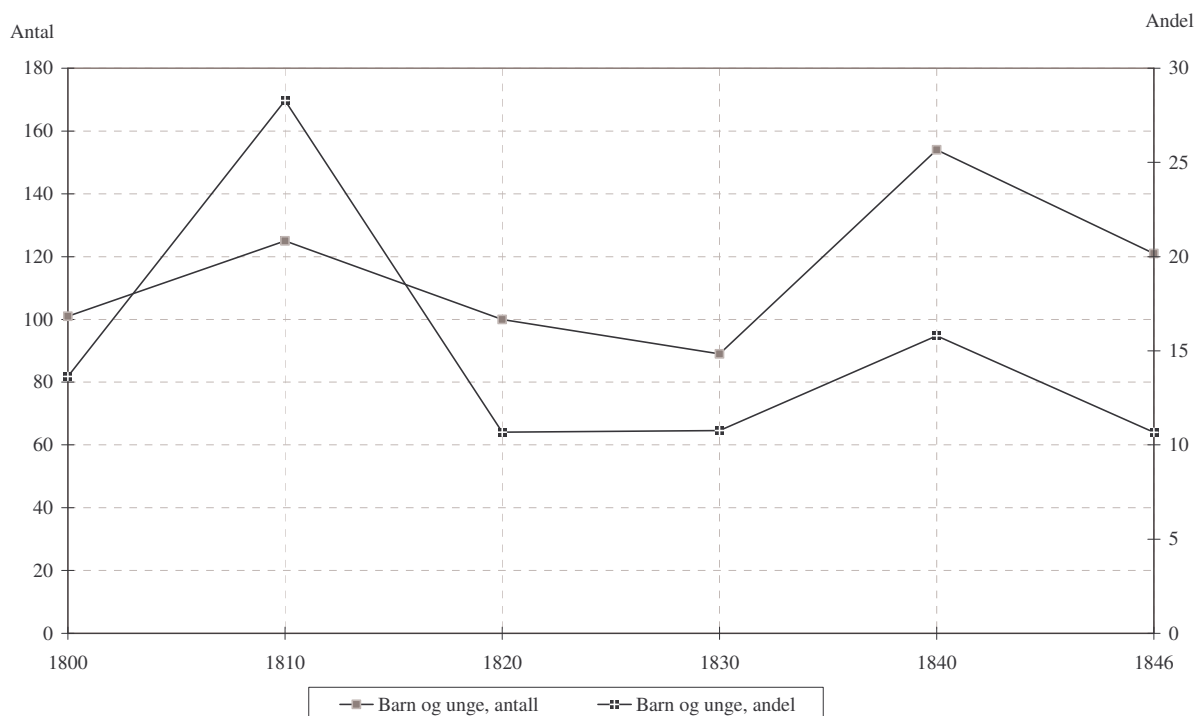
<sup>107</sup> Alderen er kodet i etter aldersgrupperingen i tråd med definisjonen av barn og ungdom redegjort for i kapittel 1. Stillingene er blitt kodet i tråd med stillingshierarkiet jeg presenterte i kapittel 2. Hyreopplysninger er blitt klassifisert i to grupper; de oppført med hyre og de oppført uten hyre i mannskapslistene.

<sup>108</sup> Med *cross-section* forstår vi innhenting av et datamateriale som baserer seg på et utvalg i et gitt tidsrom. Med *paneldata* forstår vi et datamateriale der det er mulig å følge samme observasjonsenhet over tid.

<sup>109</sup> 10.juni 1846 hyret 7 år gamle Johan H. Røster som dreng på skuten "Paquet Fortuna" bestemt til Rotterdam. Det er ingen indikasjon i mannskapslisten at drengen hyret sammen med far eller bror, og dermed dro alene.

<sup>110</sup> Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskapalister for Bergen", 1800, 1810, 1820, 1830, 1840, 1846, L.nr, 51, 209, 214, 218, 223, 227.

**Figur 3. 1, Andel og antall barn og unge i bergenske handelsflåten 1800-1846**



Kilde: Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskapslister for Bergen", 1800, 1810, 1820, 1830, 1840, 1846, L. nr. 51, 209, 214, 218, 223, 227.

Grafen illustrerer utviklingen i perioden, og indikerer at andelen barn og unge var høyest i 1810. Da utgjorde denne gruppen hele 28,3 prosent, nesten en tredjedel av sjømenn i den bergenske handelsflåten. Samtidig tilsier grafen at andelen barn og unge aldri sank under 10 prosent i perioden. Målt i absolute tall, var det imidlertid 1840 som var toppåret med 154 registrerte sjømenn under 18 år.

Som nevnt viser 1810 seg som det observasjonsåret hvor barn og unge målt i relativ verdi var høyest. Samtidig viser 1810 seg som det observasjonsåret hvor det er færrest å registrerte sjømenn totalt. Dette er sannsynligvis en konsekvens av Danmark-Norges involvering i Napoleonskrigene, hvor Danmark-Norge gikk fra å være en nøytral part i konflikten til å bli en involvert part på fransk side i 1807. Dette fikk konsekvenser for norsk sjøfartsnæring ved at britene startet en aggressiv offensiv mot norske handelsskip i et forsøk på å kvele norsk skipsfart og utenrikshandel. Offensiven startet 2. september 1807, og i to dager bombarderte den britiske flåten København med kanoner og raketter. Bombardementet endte med at britene beslagla og ødela hele den dansk-norske flåten som på tidspunktet lå i København. Denne episoden har av ettertiden blitt omtalt som "flåteranet". Bakgrunnen for ranet var frykt for at den dansk-norske flåten skulle ende i Napoleons hender, og dermed bli brukt mot

Storbritannia. Videre konfiskerte Storbritannia alle danske og norske skip som lå i britiske havner. Til sammen gikk omtrent 300 av de norske 1 500 handelsskipene tapt.

Konflikten fikk virkning for sjømenn som yrkesgruppe ved at flere norske sjømenn ble tatt til fange og satt i *prisonen*, navnet til de britiske fangeskipene. Man regner med at 7 000 norske sjømenn ble tatt til fange av britene under denne konflikten.<sup>111</sup> Hvor mange sjømenn som ble tatt til fange fra Bergen er uklart, men mannskapslistene viser en betydelig reduksjon i antallet sjømenn og antall skip i 1810. Reduksjonen av antall sjømenn i handelsflåten kan også sees på som en følge av dualismen tilknyttet sjømannsyrket, hvor sjømenn både var tilknyttet til orlogsflåten og handelsflåten.

Fra å være en av landets største sjøfartsbyer ved begynnelsen av århundret, ble den bergenske handelsflåten kraftig redusert. Ved krigens opphør bestod den bergenske handelsflåten kun av 117 skip, mot 345 skip i 1806.<sup>112</sup> Involveringen i krigen, og Storbritannias mål om å svekke den norske handelsflåten, medførte vanskelige tider for utenriksfarten - noe som påvirket sysselsettingen i næringen. Samtidig gjorde krigen sjømannsyrket til et mer risikabelt yrke, både gjennom faren for krigshandlinger og gjennom risikoen for å bli tatt til fange.

1830 skiller seg ut i form av at en stor gruppe sjømenn er oppført i listene uten alder. Det er vanskelig å se noen umiddelbare årsaker til hvorfor dette antallet er så høyt dette året. Det vi kan konstantere er at antallet registrerte sjømenn uten aldersopplysninger berører både kildens validitet og reliabilitet.

Validiteten er relevant fordi manglede opplysninger sier noe om kildens kvalitet gjennom registrering av opplysninger den gir seg ut for å måle. Reliabiliteten til kilden blir dermed påvirket av dette. Figur 3.2 viser sjømenn i Bergen registrert uten opplysninger om alder;

---

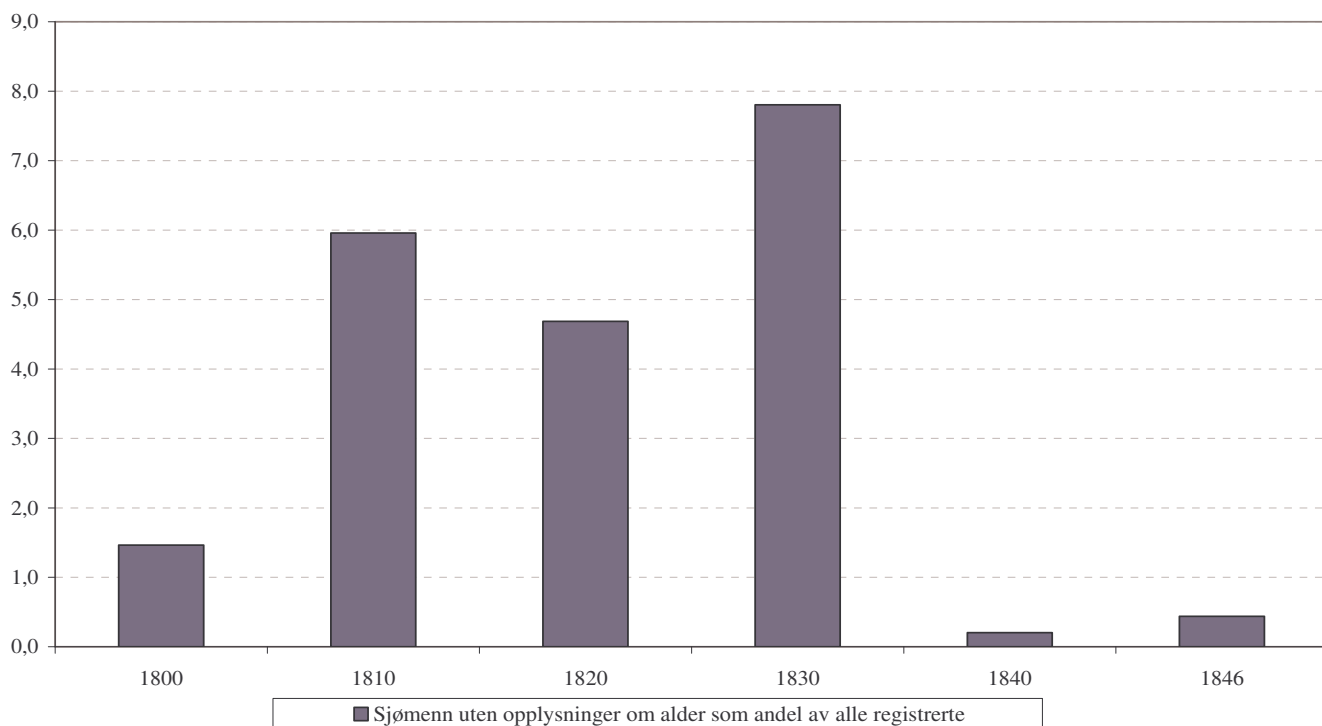
<sup>111</sup> Dyrvik og Fældbæk, 1996, s. 96

<sup>112</sup> Pettersen, 1970, s. 72f



**Figur 3.2, Andel sjømenn registrert uten aldersopplysninger 1800-1846**

Prosent av antall registrerte sjømenn



Kilde, Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskapslister for Bergen", 1800, 1810, 1820, 1830, 1840, 1846, L. nr. 51, 209, 214, 218, 223, 227.

Som nevnt eksiterer det parallelt kildematerialet, som kan benyttes i de tilfeller hvor ikke mannskapet er oppført med alder. Imidlertid viste det vanskelig å finne sjømenn fra mannskapslistene i Ungdomsrullen og Ekstrarullen. Årsakene til den problematiske kombinasjonen av materialet kan komme av at de som var oppført i mannskapslisten var hjemmehørende i andre distrikt og dermed oppført i Ungdomsruller tilhørende sine respektive distrikter. Videre kan det forekomme at de er oppført med feil referanse i Mannskapslistene, eller at det under registreringsarbeidet, har blitt registrert feil.<sup>113</sup>

Selv om det er mangelfulle opplysninger for deler av mannskapet utgjør aldri disse over 8 prosent av samlet antall registrerte sjømenn. Dette bør kunne sies å være relativt lavt, og en akseptabel feilkilde i den grad at omfanget er for lite til å påvirke resultatet i denne oppgaven i en gitt retning. Jeg har ikke funnet noe i kildene som tilsier at det var noen aldersgrupper som

<sup>113</sup> Etter registrering har materialet blitt dobbeltsjekkert så langt som mulig får få mest korrekte opplysninger om den bergenske handelsflåten.

var spesielt utsatt med hensyn til mangelfull registrering av alder. Gruppen uten aldersinformasjon vil imidlertid bli utelatt fra videre beregninger.

I perioden 1800-1846 ser vi at andelen barn og unge varierer gjennom perioden, og vi kan konstantere en topp i 1810. I de to påfølgende observasjonsårene synker andelen barn og unge, mens i 1840 kan vi konstantere en økning igjen. Videre viste mannskapslistene at barn helt ned i syvårsalderen var sysselsatt i sjøfartsnæringen. Hvordan var representasjonene av barn og unge i sjøfartsnæringen i andre halvdel av 1800-tallet?

### 3.3 1865-1900

Mens det empiriske grunnlaget for første del av 1800-tallet bygger på materiale fra Innrulleringsvesenets arkiv, finnes det ikke lignede materiale for tiden etter 1846 i samme arkiv. Det empiriske grunnlaget for Bergen i perioden bygger derfor på de tre nominative folketellingene fra 1865, 1875 og 1900. Før jeg presenterer mine funn vil jeg redegjøre for bruken av folketellingene som kilde, samt presentere premissene lagt til grunn for søkene i tellingene.

I forhold til aldersopplysninger i folketellingene fra 1865 og 1900 bør det påpekes at den oppførte alder ikke samsvarer med dagens oppfattelse av alder. Mens alder i dag blir oppgitt ved fylte år, dvs. som alder oppnådd ved siste fødselsdag, ble alder i de to tellingene registrert etter løpende år. Med andre ord, folketellingene viser alder i form av påbegynte leveår, mens det i dag regnes antall fylte år.<sup>114</sup> Følgelig har jeg i registreringsarbeidet korrigert for dette, slik at alder blir målt etter samme prinsipper for alle år, og i henhold til dagens forståelse av alder.<sup>115</sup> Videre, med tanke på bruk av tellingenes aldersopplysninger, må en ta hensyn til tellingstidspunktet for de tre tellingene. Mens 1865- og 1875-tellingene ble utført ved begynnelsen av året, ble 1900-tellingene gjennomført ved årets slutt.<sup>116</sup> Dermed er de registrert i 1900 nærmere neste fødselsår enn de registrert i 1865 og 1875, og i realiteten eldre.

I folketellingenes instruksjoner skilles det mellom *hjemmehørende* – det stedet de registrerte hadde som bosted, og *tilstedeværende* – det stedet de registrerte oppholdt seg på tellingstidspunktet. Innbyggerne i Norge skulle registreres på det stedet hvor de hørte

---

<sup>114</sup> [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), "Folketeljinga 1801, 3.3 Alder" (lest 12.mars 2007)

<sup>115</sup> Det er imidlertid ikke kjent hvor utbredt denne måten å registrere alder på var på 1800-tallet. En kan ikke se bort fra at ulike registreringsmåter for alder har blitt benyttet i folketellingene.

<sup>116</sup> Datoene som tellingene ble utført på var ;natten mellom 31.desember og 1.januar 1865, 3.januar 1875 og 3.desember 1900

hjemme, ikke på det stedet hvor de faktisk oppholdt seg. Dermed er sjøfolk i de årene det eksiterer skipslister parallelt med folketellingene registrert i begge de to kildene. Vurdering av reliabiliteten i disse de to kildene vil jeg komme tilbake til i sammenheng med presentasjon av empirien fra kildene.<sup>117</sup>

Søkene i de tre folketellingene er alle utført etter samme avgrensning, og nedenfor følger en redegjørelse av de yrkesgrupper tilknyttet sjøfartsnæringen som er blitt registrert.

Yrkesgruppene *tømmermenn, drenger og seilmagere*, må presiseres da det ikke er selvsagt at disse gruppene jobbet på skute. ”Tømmermennene” var en stor og kompleks gruppe, og var fagarbeidere som med like stor sannsynlighet kan ha jobbet på land som på havet. Derfor har jeg kun registrert de tømmermenn oppført med presisering som for eksempel *skipstømmermend* eller *tømmermand paa reysen*.

*Dreng* kan man forstå som samtidens betegnelse på lærling, og dekker også arbeid utført både på land og til havs. På samme måte som for tømmermenn, har jeg kun registrert de som er oppført med spesifisering til sjøfart, som for eksempel *skipsdreng* og *dreng paa reysen*.

Når det gjelder *seilmagere* finnes det ikke eksempler på at det i kilden presiseres at en seilmaker var *seilmager paa reysen*. Likevel var det slik at seilmakere kunne jobbe på skuter, skipsverft eller på seilmakerloft. Jeg har ikke utført noen avgrensning til gruppen seilmakere. På bakgrunn av den informasjon mannskapstestene gir, er hensyn tatt til at det var vanlig å ha med en seilmaker på reisen. Jeg at de oppført som seilmakere var sysselsatt på skuten. For gruppen *seilmagerdreng* har avgrensingen blitt gjort ut fra andre kriterier. I motsetning til *seilmagerne* var dette en gruppe lærlinger innen seilmagerfaget, og som oftest hadde lærlingene sin læretid på land i et seilmakerloft. Av den grunn er gruppen *seilmagerdrenger* ikke tatt med i registreringen, da det er liten sannsynlighet for å finne dem i handelsflåten.<sup>118</sup>

Det stadige større innslag av dampskip i den norske handelsflåten mot slutten av århundret medførte nye stillinger innen sjøfartsnæringen - *maskinister, fyrbøtere, kullempere*, og *tjenestepersonell*. Stillingene illustrerte videre en modernisering av den norske handelsflåten og en yrkesspesialisering i sjøfartsnæringen. Hva var disse nye yrkesgruppene? I likhet med

---

<sup>117</sup> [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), Folketellinga 1801, ”3.2 Heimstad og opphaldsstad” (lest 12.mars 2007)

<sup>118</sup> Gøthesen, 1982, s. 36

tømmermenn må *maskinistene* anses på som en stor og kompleks gruppe fagarbeidere som i like stor grad kunne jobbe på land som til sjøs. Av den grunn er kun tømmermenn oppført med en presisering som indikerer en tilknytning til sjøfart tatt med i min registrering. En slik presisering kan være ”maskinist med dampskip”, ”dampskipsmaskinist” eller ”maskindreng”.

*Kullempere* og *fyrbøtere* var også store yrkesgrupper med tilknytning til ulike sektorer. Dermed gjelder kriteriene ved innhenting av informasjon at tilknytningen til sjøfarten blir eksplisitt presisert.

Yrkesgruppen ”tjenestepersonell” er en samlebetegnelse for flere yrker bestående av blant annet *dampskiptjenere*, *salonggutter*, *dampskippiker* og *restauratører*. Betegnelsen ”tjenestepersonell” oppstod som følge av de nye tilbudene til passasjerene dampskipene skapte. Denne yrkesgruppen med ”sjømenn” var først og fremst sysselsatt på rutebåter og på passasjerbåter, og kan derfor ikke anses som en del av sjømannstanden i handelsflåten. På bakgrunn av min definisjon av *handelsflåten* i kapittel 1 er ikke denne yrkesgruppen tatt med i registreringen.<sup>119</sup>

Den økte profesjonaliseringen av sjømannsyirket jeg tok opp i kapittel 2, gjenspeiler seg i folketellingene. Flere unge gutter ble oppført med stillingen *elev av styrmandskole* eller liknende, noe som indikerer at de var sjømenn under utdanning.<sup>120</sup> Denne gruppen er utelatt i registreringen, da de er å anse som studenter og ikke sysselsatte i handelsflåten.

Jeg har alt vært inne på termen *paa reysen*.<sup>121</sup> Dette er en upresis betegnelse på mannskapet i handelsflåten. I folketellingen finnes det flere eksempler på upresise betegnelser på stillinger ombord, som for eksempel *til sjøes på reysen* og *til søes*, og disse er registrert under den generelle benevnelsen *sjømenn*.

Jeg har også gjort en avgrensing i forhold til skipperstanden. De som er oppført med yrkestittelen *jægteskipper* ikke tatt med i registreringen. Dette skyldes Bergens sentrale plass

---

<sup>119</sup> Eikeland, 2000, s. 30

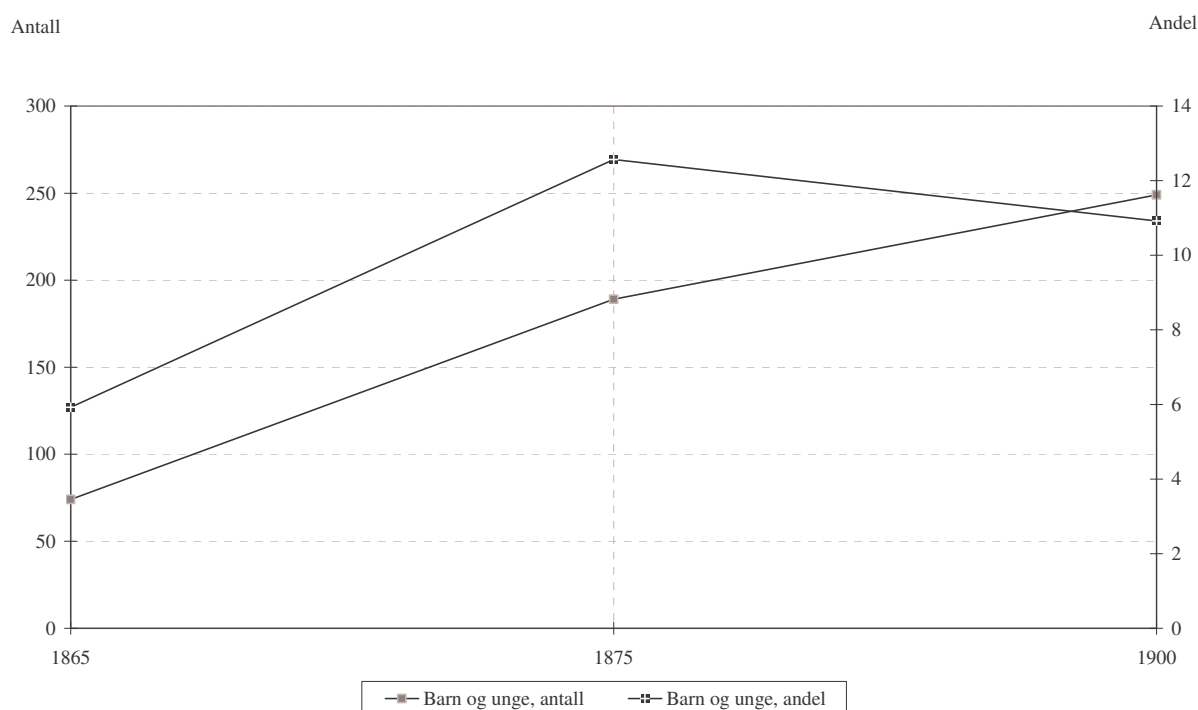
<sup>120</sup> Forskjellen på denne gruppen, og de omtalt som volontører i kapittel to er at volontørene ikke hadde teoretisk utdanning, men all kunnskapstilegnelse foregikk ombord på skuten. Videre opphører denne gruppen som sjømenn i ved midten av 1800-tallet, og det er ingen oppført som volontører med tilknytning til sjøfartsnæringen registrert i folketellingene 1865, 1875 og 1900.

<sup>121</sup> Denne termen må ikke forveksles med gruppen reisende eller fraværende da de i 1801-tellingen er oppført med termene ”reysende” og ”fraværende”.

som handelssenter av tørrfisk fra nord, og at jægteskipperne mest sannsynlig var på jektene som dro på oppkjøpsferder til nordnorske fiskevær.<sup>122</sup>

Søkene er tilpasset kildematerialet for hvert enkelte observasjonsår, da det varierer fra år til år hvordan informasjon om alder og stilling ble registrert i samtiden.<sup>123</sup> Totalt antall sjømenn i Bergen for årene 1865 til 1900 var 5 033, hvorav 517 var i aldersgruppen 6 til 18 år. Figuren 3.3 viser antallet og andelen barn og unge, hvor de absolutte tall kan leses på venstre akse, mens barn og unge som relativ andel av samlet registrert sjømannstand kan leses på høyre akse;

**Figur 3.3, Antall og andel barn og unge bergenske handelsflåten 1865-1900**



Kilde; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), folktellingen 1865 for 1301 Bergen, folketelling 1875 for 1301 Bergen, 1900-telling for 1301 Bergen.

<sup>122</sup> Thue, 1980, s.165

<sup>123</sup> Tellingen fra 1865 er blitt utført etter "Familiestilling" og "Alder". Dette fordi vi finner ingen egen rubrikk for "Stilling", men i rubrikken "Familiestilling", hvor også vedkommendes familiestilling oppført, finner jeg informasjonen om alder. For mesteparten av de å registrerte viser denne kombinasjonen av informasjon seg å være problemfri. I tellingene fra 1875 og 1900 er ikke de registrerte oppført med alder, men med fødselsår. I registreringsarbeidet av disse to tellingene er gjort etter samme mønster som for 1865. Siden de talte er oppført med fødselsår, og veldig ofte fødselsdato, er søkene etter alder gjort etter "fødselsår", og "vis alle termer" slik at ingen skulle bli oversett. I min presentasjon av statistikken har fødselsdato blitt regnet om til alder, for å kunne lettere utføre komparasjon for eksempel med 1801-tellingene.

Av graf 3.3 kan vi lese at andelen barn og unge var høyest i 1875. Her utgjorde andelen barn og unge 12,5 prosent av samlet sysselsetting i den bergenske handelsflåten. Fra 1865 til 1875 skjedde det en økning både i absolutte og relative størrelse. Den relative økningen i andelen barn og unge var på hele 112,2 prosent. Denne toppen i andelen barn og unge i den bergenske handelsflåte kan sees i lys av veksten i den norske handelsflåten og posisjonen Norge fikk som sjøfartsnasjon i internasjonal stormakt innen sjøfart. I 1878 var Norge blant verdens tre ledende sjøfartsnasjoner.<sup>124</sup> Denne veksten skapte behov for arbeidsplasser i alle stillinger. Videre var det på denne tiden ingen reguleringer av barn og unges arbeidskraft i næringen, noe som også gjorde det mulig å benytte seg av deres arbeid. Denne faktoren vil jeg drøfte nærmere i kapittel 4.

I 1900 viser grafen at andelen barn og unge i den bergenske handelsflåten går ned. Samtidig viser undersøkelser av gjennomsnittsalderen var høyere blant barn og unge.

Endringen siden folketellingen i 1875 må sees i lys av tre faktorer; moderniseringen av handelsflåten og spesialisering av sjømannsyirket, etableringen av folkeskolen, samt den økonomiske krisen Norge gikk igjennom.<sup>125</sup> Siden 1875 hadde Bergens handelsflåte gått gjennom en transformasjon gjennom omlegging til dampskip. Moderniseringen av flåten og den nye teknologien økte kravene til forkunnskaper og spesialisering hos mannskapet. Det er sannsynlig at dette har ført til at det ble mindre plass til barn og unge i den bergenske handelsflåten – derav den gjennomsnittelige høye alderen blant de registrerte i 1900-tellingen. Videre var kostholdet om bord blitt regulert. Det ble derfor stilt høyere krav til stuerten, en stilling det tidligere var vanlig at førstereisguttene hadde.<sup>126</sup>

I 1889 ble folkeskolen etablert, noe som medførte en felles utdanningslov for alle barn i Norge. Tidligere utdanningslover hadde skilt mellom by og land. Dermed hadde utdanning vært et gode som var blitt ulikt fordelt ikke bare etter stand, klasse og bosted, men også etter kjønn.<sup>127</sup> Med etableringen av den syvårige folkeskolen ble også praksisen med enhetsskolen etablert, hvor ambisjonen var en skole som skulle samle hele folket. I denne sammenheng er det viktig å påpeke Bergens lange tradisjon som utdanningsby. Alt på 1100-tallet fikk byen katedralskole, som etter reformasjonene gikk over til å bli latinskole. På 1500-tallet ble det

---

<sup>124</sup> Hodne og Grytten, 2000, s. 268

<sup>125</sup> Ibid, s. 223

<sup>126</sup> Tønnesen, 1951, s. 107ff

<sup>127</sup> Blom, 2004, s.23

etablert rene regne-og skriveskoler. Senere etablerte Hanseatene tyske skoler i byen. Bergen den byen i Norden hvor det først ble etablert en barneskole. I 1740 ble Kristi Krybbe skole opprettet for byens fattige barn, og skolen ble finansiert av Bergens velstående borgere. Skolen fungerer fortsatt som barneskole.<sup>128</sup>

Fra midten av 1870-årene gikk norsk økonomi inn i en forholdsvis lang periode med tilbakegang og stagnasjon i økonomien. Prisene sank og dermed ble det depresjon.<sup>129</sup> Krisen i norsk økonomi hadde både strukturelle og konjunkturrelle årsaker og må sees i sammenheng med den sene overgangen til dampskip i norsk skipsfart, samt sviktende etterspørsel i utlandet etter fisk og tømmer.<sup>130</sup> Videre ble det overkapasitet i næringen etter mange år med vekst i internasjonal skipsfart, og sammen med overgangen til mer regulære og effektive dampskip førte det til at frakttraktatene falt dramatisk, og næringen hadde ikke lenger det samme behovet for arbeidskraft. Dette kombinert med ny teknologi gjorde at det ikke lenger var samme behovet for arbeidskraft.

### 3.4 KOMPARATIVE ANALYSER

Ved komparasjon av ulikt historisk materiale må historikeren gjøre vurderinger i forhold til om materialet er sammenlignbart. I den sammenheng er det særskilt utfordringer historikeren blir stilt ovenfor, viktigst her er *anakronismen*.<sup>131</sup> For å kunne utføre en komparasjon av et fenomen over tid er man avhengig av at ikke innholdet endres over tid.<sup>132</sup> I kapittel en diskuterers en endret forståelse av barn og barndom fra 1800-tallet og frem til i dag. I forhold til denne komparasjonen har innholdet i begrepet ikke endret seg vesentlig gjennom i lys av samfunnsutviklingen, og dermed er en sammenligning mulig. Utfordringen er om tallene kan vurderes som representative. Med andre ord; kan jeg ut fra observasjonsårene slutte noe om omfanget av barn og unge gjennom århundret? Og lar det seg gjøre å generalisere enkelte undersøkelser til større enheter?

Jeg kan på bakgrunn av den empirien jeg har samlet ikke slutte noe om barn og unges arbeidskraft i hele den norske handelsflåten på 1800-tallet. En komparasjon mellom de tre sentrale sjøfartsbyene vil gi en større forståelse av barne- og ungdomsarbeidet i den norske

---

<sup>128</sup> Ness, 1989, s.55f

<sup>129</sup> Hodne og Grytten , 2000, s.223

<sup>130</sup> Ibid s.229

<sup>131</sup> Anakronisme er å sette historiske hendelser i et uriktig tidsforhold.

<sup>132</sup> Kjeldstadli, 1999, s. 239

sjøfartsnæringen. En komparasjon i forhold til nasjonale analyser vil gi et bilde av barn og unges arbeidskraft i den bergenske handelsflåten som et nasjonalt fenomen. Et problem viser seg i forhold til komparasjonen fra regionalt til nasjonalt nivå, da Hansens premisser for registrering av sjømenn ikke alltid samsvarer med mine. Hansen har ikke registrert kahyttsguttene. I folketellingene fra Bergen utgjorde denne yrkesgruppen den største ensartede gruppen i kategorien dreng gjennom hele perioden. At Hansen har utelatt denne gruppen kan sees i sammenheng med statistikkens formål, nemlig kartlegging av sjømenns forhold for utarbeiding av en syke- og pensjonsordning. Dermed kan det hende at Hansens statistikk avviker med hensyn til aldersopplysninger om de aller yngste i handelsflåten.

I den neste delen vil jeg sammenligne empirien. Denne delenes oppbygning vil være først en lokal komparasjon, deretter regional og avslutningsvis nasjonal komparasjon.

### **3.4.1 LOKALE KOMPARASJONER**

#### *Mannskapsliste 1800 sammenlignet med Folketelling Bergen 1801*

Mens mannskapslistene 1800-1846 gir en indikasjon på utviklingen over en periode, gir Folketellingen 1801 et situasjonsbilde i det øyeblikket registreringen ble utført. I forhold til tellingstidspunktet, 1. februar 1801, har det blitt rettet kritikk fra ettertiden i forhold til at sjømenn og fiskere har blitt registrert under andre yrker.<sup>133</sup> For sjømenn skyldes det at store deler av handelsflåten lå i vinteropplag under tellingstidspunktene, og derfor har flere sjømenn blitt registrert med andre stillinger.<sup>134</sup>

Formålet med en komparasjon av 1801-tellingen for Bergen med mannskapslister for 1800 er todelt. Primært vil komparasjonen kunne benyttes i en vurdering av materialets reliabilitet. Videre vil resultatene av komparasjonene benyttes i det neste kapittelet i hvor det vil bli redegjort for barn og unges yrkesmobilitet innenfor sjømannshierarkiet. Jeg har i den sammenheng sett om barn og unge oppført i Mannskapslisten 1800 er oppført i Folketellingen 1801 med stilling relatert til sjøfarten. På bakgrunn av premissene redegjort for i sammenheng med folketellingene fra perioden 1865-1900 har jeg i søkene i folketellingen 1801 registrert 809 menn i alderen 11 til 71 år med tilknytning til sjøfartsnæringen i Bergen. I mannskapslistene fra 1800, hvor totalt 752 sjømenn er registrert, ser vi at det er flere registrerte

---

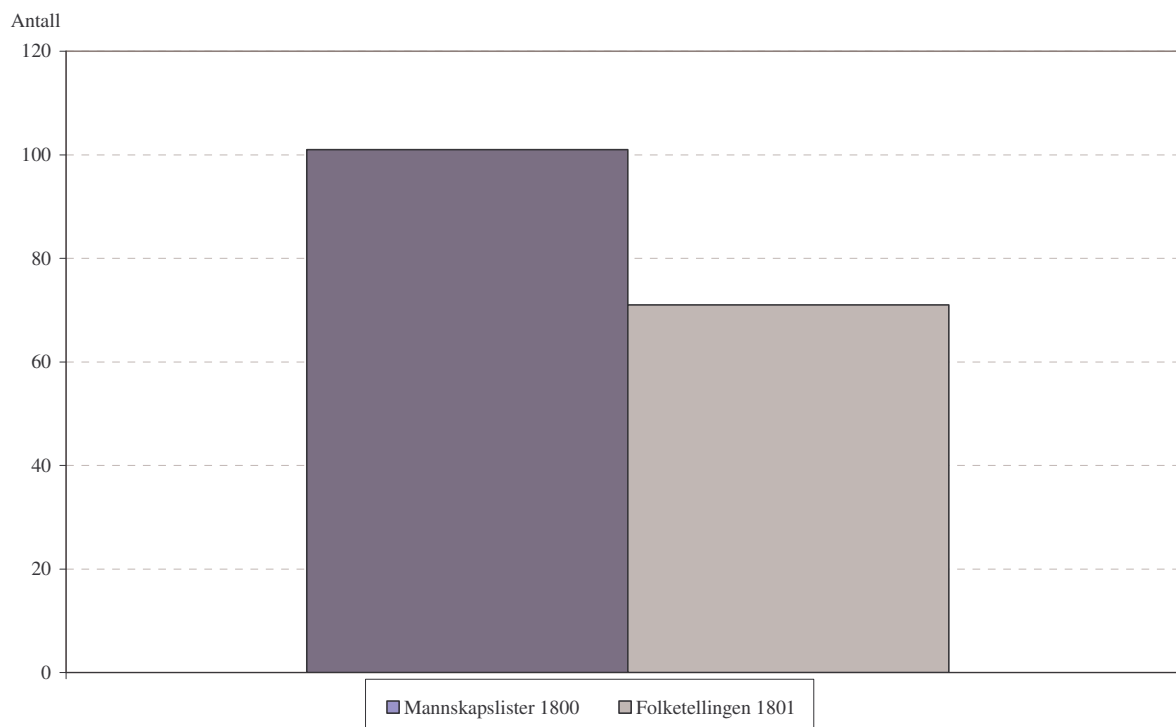
<sup>133</sup> Thue, 1980, s. 167

<sup>134</sup> Nordvik og Oldervoll, 1981, manuskript



sjømenn enn i folketellingen. 1801. Figuren nedenfor viser antallet barn og unge i den bergenske handelsflåten i det ulike kildematerialet;

**Figur 3.4, Sammenligninger av antall barn og unge i Mannskapsliste 1800 og Folketelling 1801**



Kilde; Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskapsliste for Bergen", 1800, L.nr 51 og [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), folketellingen 1801, 0903 Bergen

Diagrammet viser at antallet barn og unge registrert i 1800 var høyere enn antallet barn og unge registrert i 1801. Også i relativ verdi viser 1800 seg som det observasjonsåret med høyest andel barn og unge, hvor gruppen utgjorde 13,4 prosent av den totale sjømannsstaden. I 1801-folketellingen utgjør barn og unge 8,9 prosent av den totale sjømannsstaden. I de to kildene forekommer det et relativt avvik på 33,6 prosent. At andelen barn og unge var høyere i mannskapslistene enn i folketellingen skyldes sannsynligvis at mannskapslistene er barn og unge registrert gjennom et helt år, mens i folketellingen er de registrert på et bestemt tidspunkt.

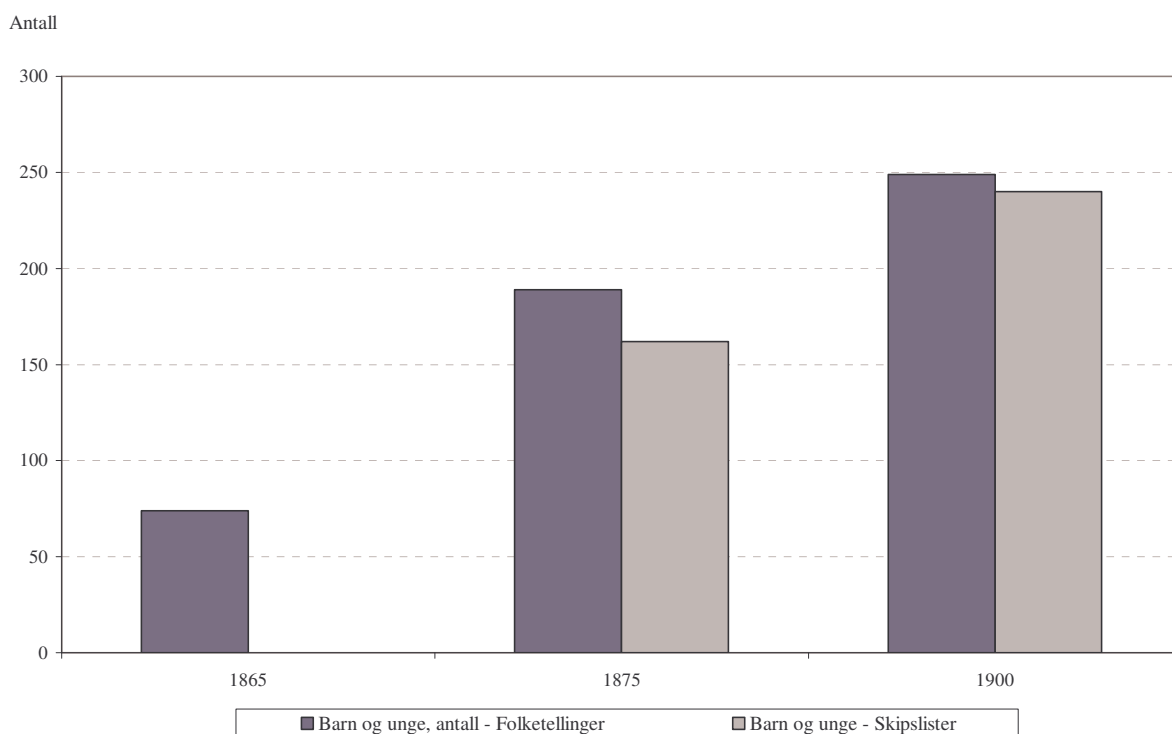
I 1800-mannskapslistene for Bergen var det registrert to barn på 10 år, mens det i folketellingen et år senere var oppført to barn på 11 år. Kan det tenkes at det er de samme guttene, og er det flere som går igjen i begge kildene? Ved søk i folketellingen 1801 etter navn fant jeg overraskende få som var oppført i mannskapslisten. Av de 101 å registrerte i 1800 var det kun seks å finne igjen i tellingen fra 1801, hvor fem var oppført med

sjøfartsrelaterte yrker. Blant disse fem var det ikke de to barna på 10 år å finne igjen. Grunner til dette kan være hjemmehørende i andre byer og distrikter, og derfor ikke er å finne i 1801-tellingen for Bergen. En annen feilkilde kan være noe som kan ha oppstått i samtiden eller under registrering av materialet.

### *Folketelling i komparasjon med skipslister*

I folketellingene fra 1875 og 1900 ble mannskapet i utenriksflåten registrert i egne skipslister. For 1875 inneholder databasen kun informasjon om bergenske skip i utenriksfarten, mens databasen for 1900 inneholder informasjon om alle norske skip i utenriksfarten. Søkene i 1875-tellingene er gjort etter de registertes alder, mens søkene i 1900-listene er først utført etter sjømanns bosted for å finne de tilhørende i henholdsvis Bergen, Tønsberg og Arendal, deretter deres alder. For Bergen ser andelen sjømenn oppført i skipslistene gruppert etter alder slik ut;

**Figur 3.5, Sammenligning antall barn og unge i Folketelling og Skipsliste 1865-1900, Bergen**



Kilde; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), 1875-telling for bergenske skip i utenriksfart og skipslister for 1900-tellingen. Folketelling 1865, 1301 Bergen. Folketelling 1875 1301 Bergen, og Folketelling 1900 1301 Bergen

Ut fra figuren kan vi lese at det er avvik i forhold til antallet barn og unge mellom folketelling og skipslistene i den bergenske handelsflåten. Hvis vi ser på andelen barn og unge totalt sett, er ikke avviket mellom de to kildene innenfor samme observasjonsår av stor betydning. Ser vi

derimot innenfor enkelte aldersgrupper, kan vi imidlertid konstantere store forskjeller.<sup>135</sup> Mens den yngste registrerte i tellingen fra 1875 er 6 år, var den yngste i skipslistene 11 år.<sup>136</sup> Aldersgruppen med hvor avviket er størst blant 16 åringene. Hele 42 stykker er registret i folketellingen, mot kun 19 oppførte i skipslistene. Ved søk etter de oppførte i skipslistene i folketellingene for samme år, fant jeg overraskende få som var oppført i begge kildene.

### 3.4.2 REGIONALE KOMPARASJONER

#### *Bergen sammenlignet med Tønsberg og Arendal 1801*

Søkene i folketellingen 1801 for Tønsberg og Arendal er utført etter de premisser lagt for søk i tellingene fra Bergen. Ved søk i tellingene er 148 sjømenn i alderen 13 til 67 år, med tilknytning til sjøfartsnæringen, registret i Tønsberg. I Arendal var 98 sjømenn i alderen 13 til 59 år tilknyttet sjøfarten registrert. Gruppert etter alder, vises fordelingen blant de yngste i flåten figur 3.6 på neste side.

I 1801 finner vi som nevnt to elleveåringer registrert som sjømenn i Bergen, men i Tønsberg og Arendal derimot, finner vi ingen barn i sjøfartsnæringen under 13 år. I den sammenheng bør det påpekes at ingen gutter eller jenter under 13 år er oppført med stillinger under rubrikken ”stilling” i de to nevnte byene. Dette er overraskende, da det er ingen grunn til å tro at barnearbeid var mindre utbredt i disse byene enn i resten av landet på begynnelsen av 1800-tallet. Spesielt i jordbruket var barns innsats viktig, og vi finner også barn som læregutter i håndverksnæringene. Eksempler på dette finner vi i 1801-tellingen fra Bergen, hvor barn er oppført under kategorien *dreng* i stillingsrubrikken. Tilsvarende eksempler finner en ikke i tellingen fra Tønsberg og Arendal. En av årsakene kan være at vedkommende som har utført registreringen har hatt ulik forståelse av barna som yrkesutøvelse eller som en del av oppdragelsen.<sup>137</sup> Dette gjenspeiler at folketellingene ikke var standardiserte, men åpne for variasjon. Eksempler på variasjon finner vi både i forhold til sted og hvem som har utført registreringen.

---

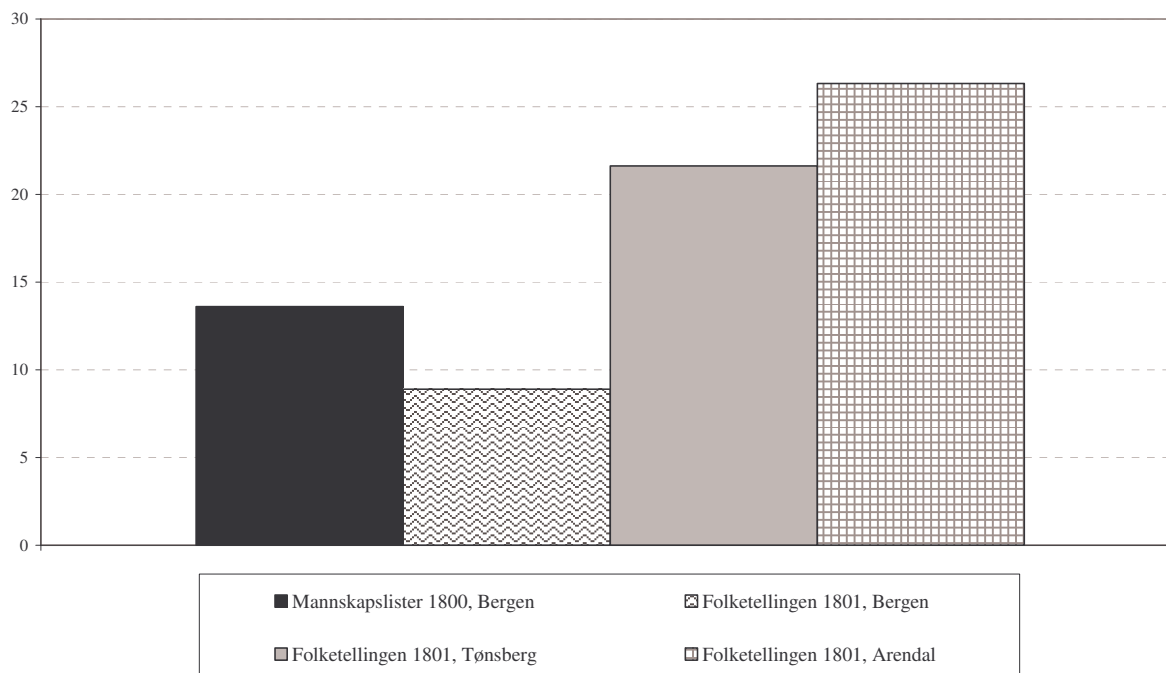
<sup>135</sup> Se tabell 5 og tabell 6 i tabellvedlegg

<sup>136</sup> Anna Uchermann 7  $\frac{3}{4}$  år er oppført i skipslistene, men kan ikke regnes med i analysen da hun ikke er sysselsatt i den bergenske handelsflåten- hun var kapteinens datter.

<sup>137</sup> Blom, 1984, s. 49

**Figur 3.6, Sammenligning andel barn og unge i folketelling og mannskapslister 1800 og 1801, Bergen, Tønsberg og Arendal**

Andel barn og unge i prosent



Kilde; Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskaapslister for Bergen", 1800 og [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), folketellingen 1801 1301 Bergen, 0705 Tønsberg og 0903 Arendal

I Bergen, Tønsberg og Arendal var den største gruppen sysselsatte 18-åringer. I Bergen var det laveste antall å registrerte sjømenn i forhold til aldersgruppene 11 år og 14 år.<sup>138</sup> Dette er ikke gjennomgående for de tre byene. En mulig årsak var at årskullet 1787 var et lite kull i forhold til kullene før og etter i Bergen, og dermed var generelt færre 14-åringer i 1801-tellingen fra Bergen enn 13- og 15- åringer. Ved søk i folketellingen viser det seg at antallet på de tre aldersgruppene var forholdsvis like, og burde derfor ikke gi noen utslag i statistikken.<sup>139</sup> Det laveste antallet 14-åringer i Bergen representerer mest sannsynlig et unntak i statistikken. Demografiske endringer er et vanligere fenomen en likhet og jevnhet, videre er det overtid man ser trender, mens de enkelte observasjonsår kan gi avvik i mange sammensatte årsaker. Samtidig operer med en små tall, som dermed blir sensitiv for variasjon og som igjen vil gi store utslag.<sup>140</sup>

<sup>138</sup> Se tabell 3 og tabell 4 i vedlegg

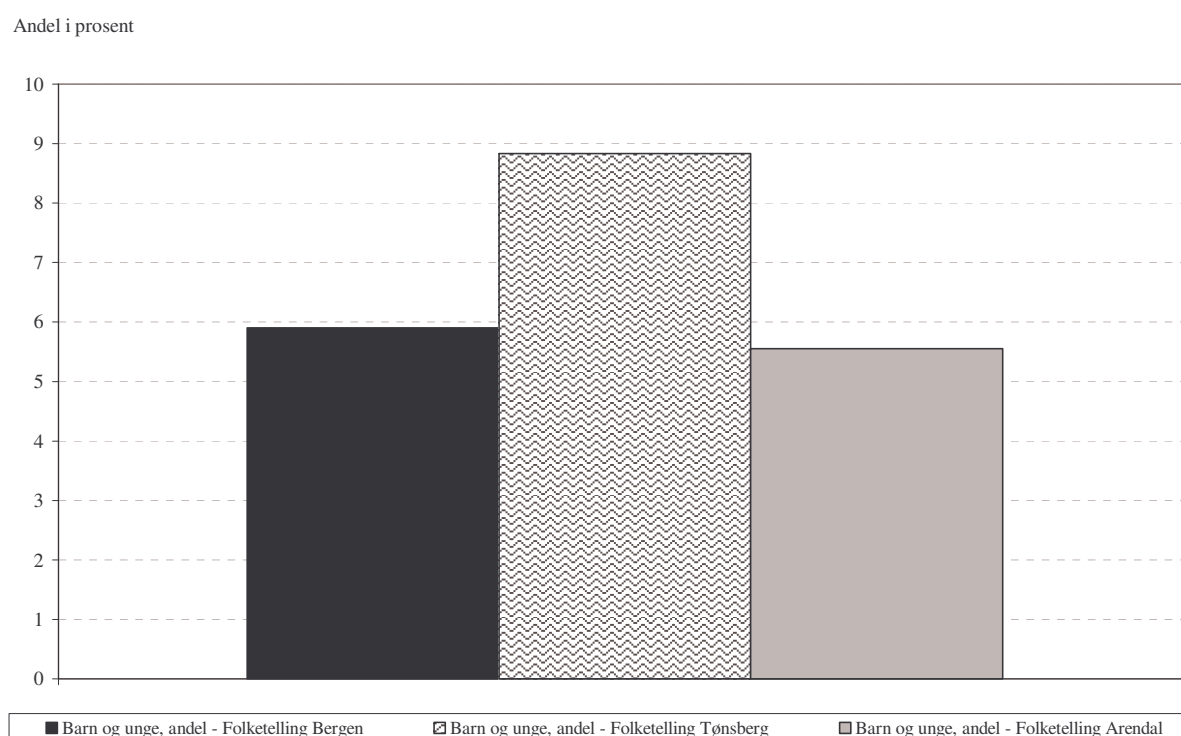
<sup>139</sup> I 1801-tellingen er det registrert 282 13 åringer, 265 14 åringer og 276 15 åringer, [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), 1801, 1301 Bergen

<sup>140</sup> For å finne ut hvor stort avvik det kan ha vært i informasjon om alder, annet materiale fra samtiden benyttes for kontroll. For Tønsberg er listene over konfirmerte i perioden 1775-1813 digitalisert og tilgjengelig på digitalarkivet. For byene Bergen og Arendal er ikke lignende informasjon tilgjengelig på digitalarkivet. For disse to byene er ikke digitalisert sekundært materiale tilgjengelig på digitalarkivet, og må derfor søkes i Statsarkivene.

### ***Bergen sammenlignet med Tønsberg og Arendal 1865 og 1900***

I forhold til antall sysselsatt og tonnasje i byene Arendal og Tønsberg i skjedde det en voldsom utvikling i de to byenes handelsflåte. Hvordan gjenspeiler barn og unge i den bergenske handelsflåten seg i forhold til denne utviklingen? Siden informasjon fra 1875 ikke er digitalisert for Tønsberg og Arendal, og jeg ikke har gjort egne digitaliseringer av det skriftlige materialet, kan jeg ikke si noe om dette året også utgjør en topp i forhold til andelen barn og unge i de to byenes handelsflåte. Derimot kan jeg si noe om utviklingen mellom de to observasjonsårene 1865 og 1900.

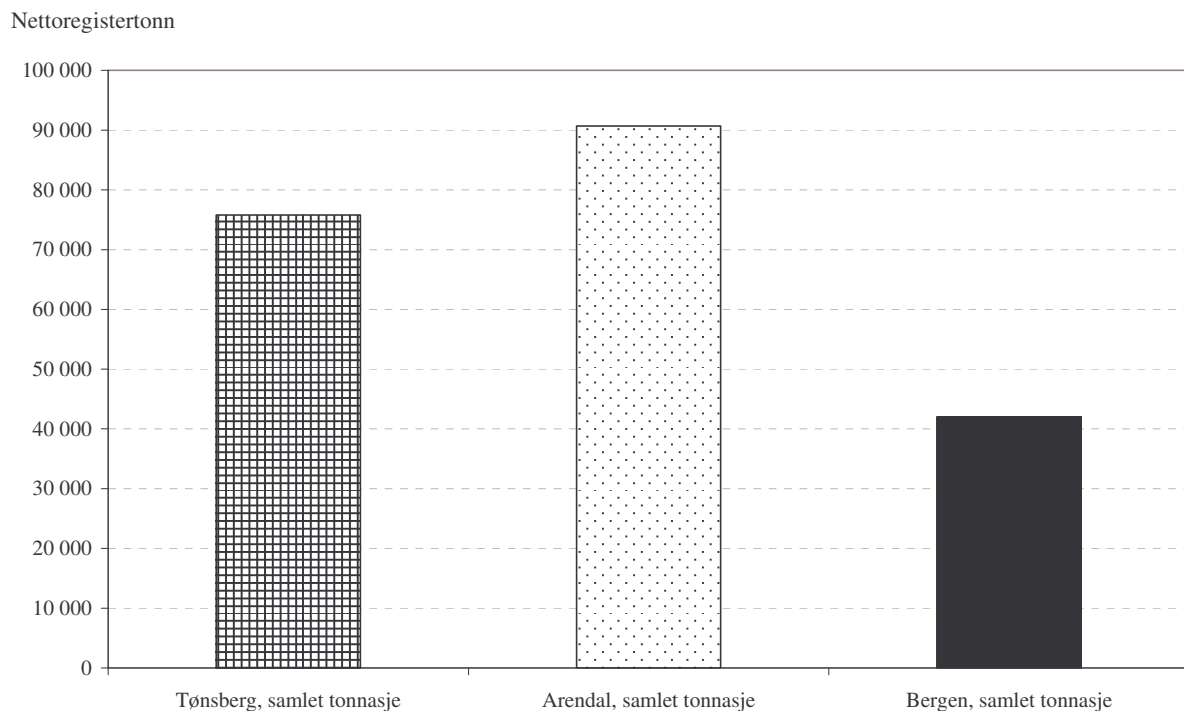
**Figur 3.7, Sammenligning andel barn og unge Folketellingen 1865, Bergen, Tønsberg og Arendal**



Kilde;www.digitalarkivet, Folketellingen 1900, 1301 Bergen, 0705 Tønsberg, 0903 Arendal

Sammenlignet med de to andre sjøfartsbyene viser figur 3.7 at andel barn og unge i Bergen er omtrent lik som andelen barn og unge i Arendal. Den relative sammenlignet med Tønsberg ser vi at andelen barn og unge i handelsflåten i denne byen – hvor 8,8 prosent av arbeidskraften i handelsflåten bestod av barn og unge. Figur 3.8 viser skipsfartstonnasjen i 1865 for Bergen, Tønsberg og Arendal.

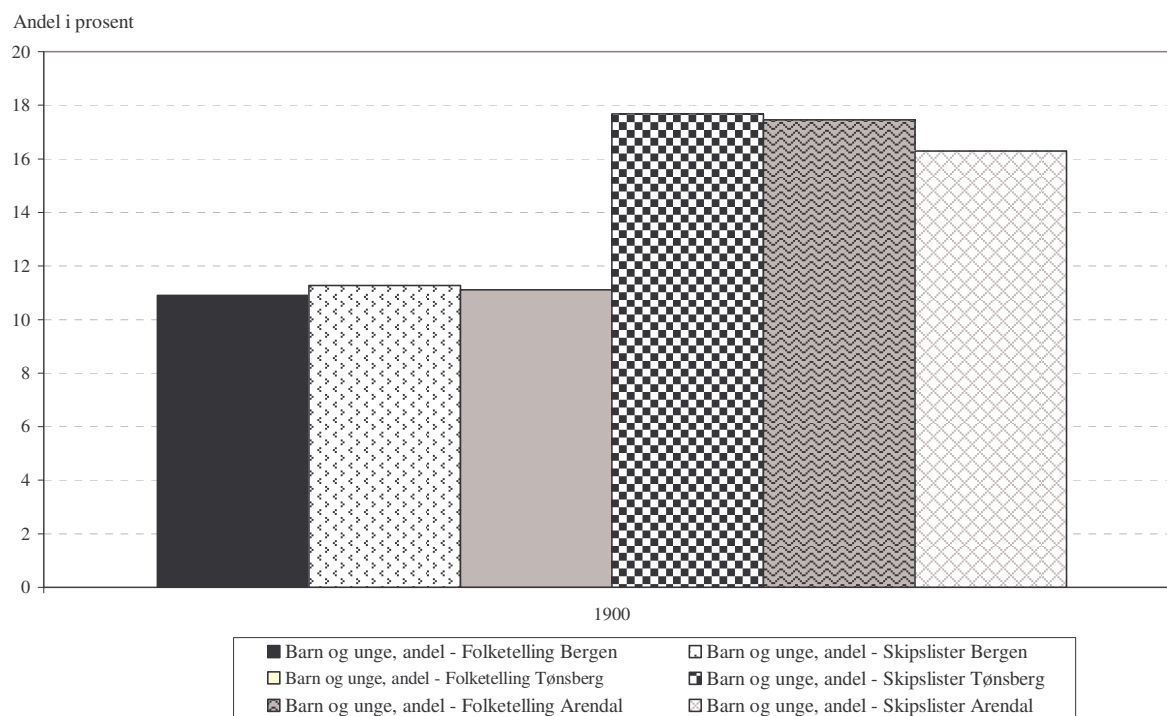
**Figur 3.8, Skipsfartstonnasjen Tønsberg, Arendal og Bergen i 1865**



Kilde; 1865: C. No. 3, *Tabeller vedkommende Norges Handel og Skipsfart i Aaret 1865*, Departementet for det Indre, Det Steenske Bogtrykkeri, Christiania 1866, Tabell No. 14, s. 132. Tonnasjen er oppgitt i commercelæster, men er her omgjort til nettoregister tonn med det relative forholdet 1 commercelæst = 2,1 nettoregister tonn. For samtidige mål for skipsfart se for eksempel Kristiansen, Oskar, "Norges Skipsfart 1815-1830", *Historisk Tidsskrift*, femte rekke, Kristiania 1924, s. 391.

På figur 3.6 og 3.7 ser vi at Arendal har den største handelsflåten målt i tonnasje, men hadde relativt sett færrest barn og unge sysselsatt i sin flåte i 1865. Videre var andelen barn og unge i Bergen og Arendal tilnærmet like stor, noe som ikke gjenspeiler seg i forholdet mellom de to byenes tonnasje i 1865. Her har Arendal nesten dobbelt så stor handelsflåte som Bergen. Hvordan er forholdet mellom andel barn og unge og størrelsen på byenes handelsflåte i 1900? Figur 3.8 viser andel barn og unge i de tre byers handelsflåter, og viser både registrerte barn og unge i folketellingen og skipslistene.

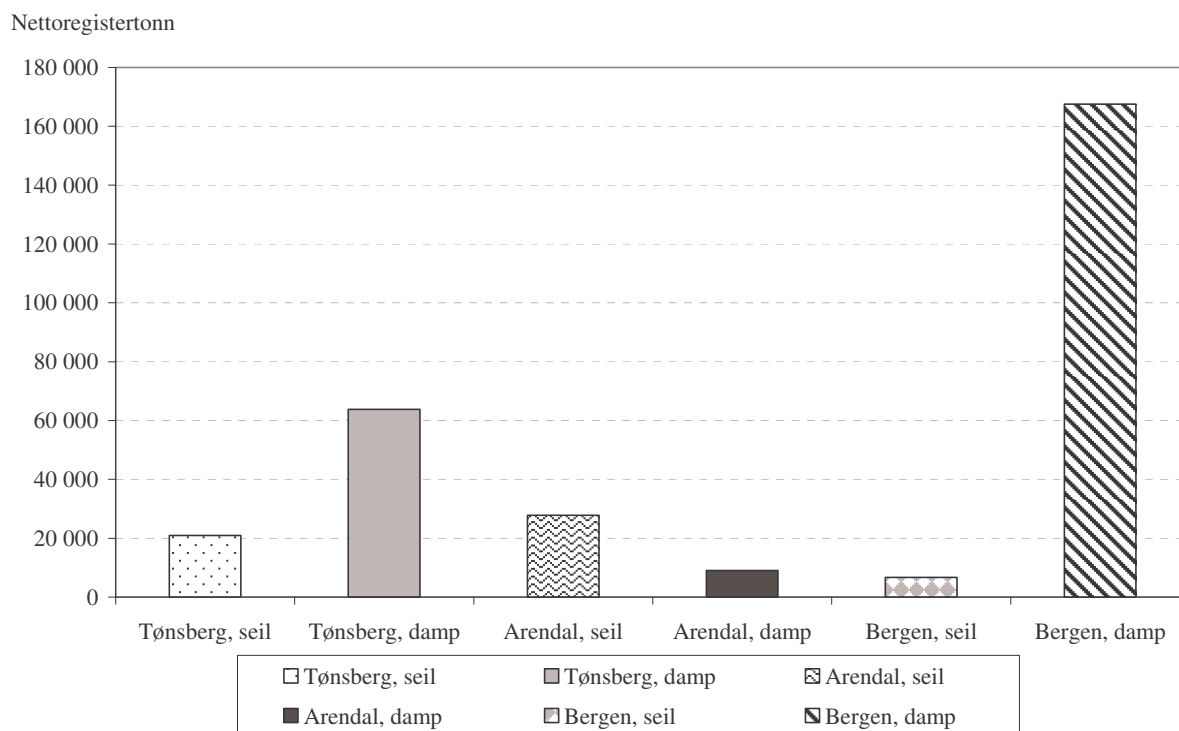
**Figur 3.9, Sammenligning andel barn og unge Folketelling og Skipslister 1900, Bergen, Tønsberg og Arendal**



Kilde; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), Folketellingen 1900, 1301 Bergen, 0705 Tønsberg, 0903 Arendal, Skipslister for 1900 tellingen.

I de to kildene fra 1900 – folketellingen og skipslistene ser vi at andelen barn og unge i handelsflåten i de tre byene variere minimalt i forhold til hverandre. Videre viser figuren et avvik i forhold til andelen barn og unge mellom de to kildene. Dette gjelder for alle tre byene. I figur sammenlignet jeg det ulike materialet i Bergen, og i absolutt verdi var avviket mellom folketellingen og skipslistene marginale. I relativ verdi ser vi derimot at avvikene mellom folketelingen og skipslistene er større for Bergen. Avviket mellom det ulike materialet viser seg og for Tønsberg og Arendal. Med utgangspunkt i folketellingene, og det laveste tallet, er avviket i skipslistene i forhold til folketellingen 59 prosent for Tønsberg og hele 86,7 prosent for Arendal.

**Figur 3.10: Skipsfartstonnasjen i Tønsberg, Arendal og Bergen i 1900**



Kilde: Norges Offisielle Statistikk, *Tabeller vedkommende Norges Skipsfart i Aaret 1900*, Det Statistiske Centralbureau, H. Aschehoug & Co, Kristiania 1902, tabell 1, s. 8. Her understreker også Kiær dampskipenes overlegne effektivitet, og estimerer at et dampskipstonn er tre ganger så effektivt som et seilskipstonn.

Mens det kun var marginale forskjeller i andelen barn og unge i de tre sjøfartsbyene i 1900, ser vi derimot større ulikheter i forholdet mellom de byene og handelsflåtens størrelse målt i tonnasje. Arendals en gangs så mektige seilskipsflåte bidro ikke lenger til at Arendal var den ledende sjøfartsbyen blant de tre. Arendals seilskipsflåte var blitt utkonkurrert av Bergens dampskipsflåte.

Mellom de to observasjonsårene 1865 og 1900 kan vi ut fra de to figurene lese at andelen barn og unge økte for alle de tre byene, hvor Arendal hadde den største økningen. Videre kan vi imidlertid ikke konstantere noen klar sammenheng mellom andelen barn og unge, og de tre byenes størrelse på handelsflåten.



### 3.4.3 NASJONALE KOMPARASJONER

Som nevnt er det ingen undersøkelser på omfanget av barn og unge i handelsflåten, men derimot er det flere eksempler på undersøkelser av alderssammensetningen i sjøfartsnæringen. Ingen av dem har sett på ”den normale alder” å dra til sjøs som Worm-Müller opererer med.<sup>141</sup> I følge Worm-Müller var: ”Den normale alder å gå til sjøs var 14 år, men det hendte at drengen ikke var mer enn 13 eller 12 år, ja endog 11.”<sup>142</sup> Hansen bruker også begrepet ”den normale alder”, men i motsetning til Worm-Müller redegjør han for hvordan han har kommet frem til dette.

I den neste delen vil jeg redegjøre for hvordan Hansen har kommet frem til den normale alder, og hvordan han på bakgrunn av den innsamlede statistikken uttaler seg om utviklingen av alderssammensetningen i flåten. Deretter vil jeg drøfte mine funn i lys av Hansens, og i den sammenheng redegjøre for problemer med komparasjon av det ulike kildematerialet.

I følge Hansen er det;

”Ved en Bederift som Sjøfarten er Forholdene i saa Henseende saa specifikke, at Spørgsmaalets Besvarelses er temmelig givet selv uden nærmere statistiske Undersøkelser. I Almindelighed vil man kunne gaa ud fra, at Fartstiden begynder ved Konfirmationsalderen, altsaa omkring det 15de eller 16de Aar.”<sup>143</sup>

Hansen anslår den ”normale” alder til konfirmasjonsalderen, og han mener og at det er gitt i seg selv og ikke trengs nærmere statistiske undersøkelser. Likevel har Hansen utarbeidet statistikk over alder ved første reise av de 12 005 å registrerte sjømenn i 1893. Tabellen 3.7 viser aldersfordelingen blant ”nufarende” sjømenn i 1893 ved deres første reise;

---

<sup>141</sup> Thue, 1979, s. 172

<sup>142</sup> Tønnesen, 1951, s. 103

<sup>143</sup> Hansen, 1900, s. 11

**Tabell 3.1, 'Nufarende sjømenn' fordelt på alder etter deres første reise**

<i>Alder</i>	<i>Antall</i>
8-11 år	27
12 år	51
13 år	63
14 år	909
15 år	4 814
16 år	2 783
17 år	1 100
18 år	812
Antall barn og unge	10559
19-77 år	1 446
Antall registrerte sjømenn	12 005

Kilde; Hansen 1900, Tabell 5

Hansen syntes å ha solid empirisk grunnlag for å vurdere den normale alder å dra til sjøs til 15 år. Hele 40 prosent av de å registrerte var 15 år når de dro til sjøs. Av de 12 005 å registrerte sjømennene finner vi barn helt ned i åtteårsalderen. De yngste førstereisguttene var i følge Hansen noe som først og fremst tilhører "den ældre Slægt", og han forsetter med: "i den Alderen begynder neppe nogen nu at fare til sjøs."<sup>144</sup> Hansen begrunner sin påstand ved å vise til tall fra Arbeiderkommisionens Socialstatistikk.<sup>145</sup> Han benytter seg av denne statistikken siden den inneholdt detaljert informasjon om barn og når de startet sin yrkeskarriere. I følge Hansen vil hans egen statistikk i forhold til dette spørsmål være for små til at man kan fra dem slutte noe med visshet, og han benytter seg derfor av sosialstatistikkens tall.<sup>146</sup> Tabellen nedenfor viser gruppert alder da de begynte å arbeide prosentfordelt etter årstall;

**Tabell 3.2, Alder sjømenn begynte å fare**

<i>Naar begyndt</i>	<i>Prosentfordeling efter den Alder da begydt</i>			
	<i>6-13 år</i>	<i>14-19 år</i>	<i>20-24 år</i>	<i>25 år</i>
Før 1855	12,3	86,4	1,1	0,2
1855-1864	4,8	94,3	0,9	-
1865-1874	4,5	95,1	0,2	0,2
1875-1884	1,2	98,1	0,4	0,2
1885-1894	2,7	95,6	1,3	0,4

Kilde; Hansen, 1900, s.12

<sup>144</sup> Hansen, 1900, s. 11

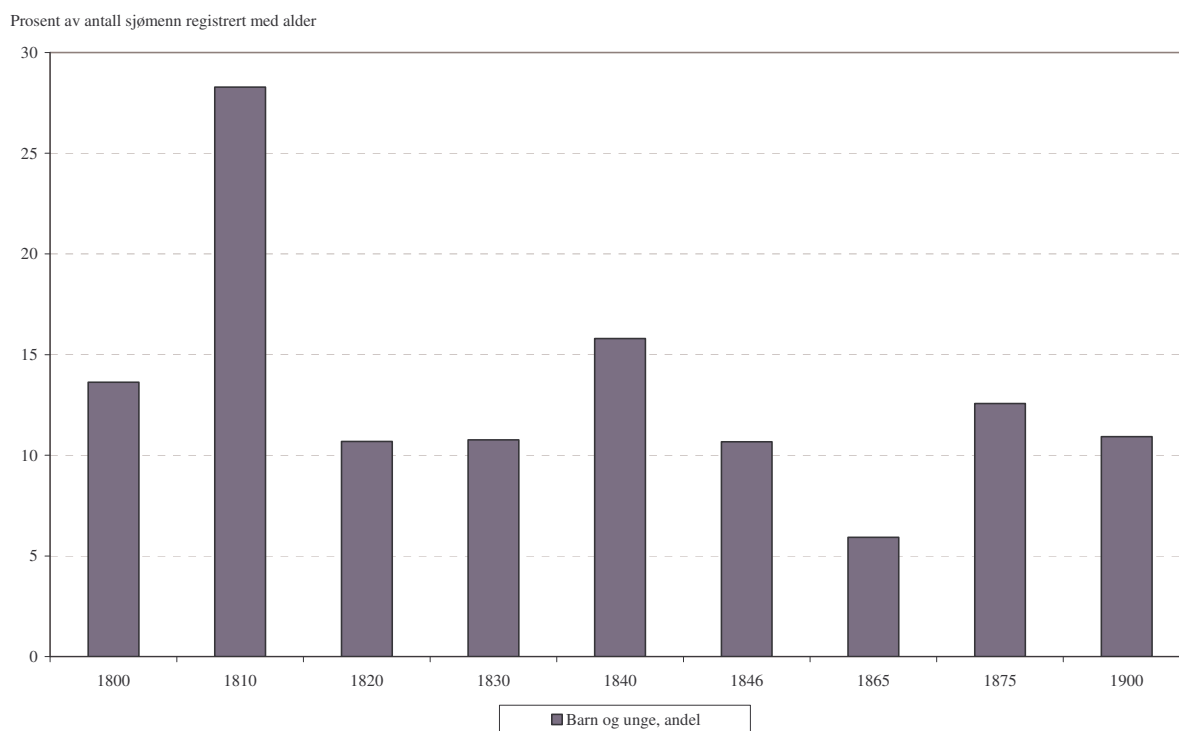
<sup>145</sup> Sosialsatistikk referanse

<sup>146</sup> Hansen, 1900, s. 12

Hansen konkluderer med at utviklingen har gått i den retning at man har begynt å fare til sjøs i en senere alder. Årsaker til dette er i følge Hansen "...de bedre økonomiske Forholde og som en Følge deraf den længre Skoleuddannelse bevirket, at Antallet af dem, der begynder at fare i ældre Alder er Stadig stigende".<sup>147</sup> Som pekt på tidligere, understreker Hansen også at folkeskolen og utdanning trolig hadde innvirkning på alderssammensetningen i sjøfartsnæringen.

Mitt kvantitative materiale gir ikke hold for å si noe om den normale alder å dra til sjøs, da det ikke gis opplysninger om de unges første reise. Det de derimot kan si noe om er omfanget av barn og unge sysselsatt i den næringen. århundre og om aldersutviklingen blant barn og unge i det 19.århundre. Samsvarer dette med Hansen sine funn? Figur 3.11 viser andelen barn og unge i den bergenske handelsflåten i perioden 1800-1900;

**Figur 3.11 Andelen barn og unge i den bergenske handelsflåten 1800-1900**



Kilde; Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskapslister for Bergen", 1800, 1810, 1820, 1830, 1840, 1846, L. nr. 51, 209, 214, 218, 223, 227. [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), Folketellingen 1801, 1301 Bergen. Folketellingen 1865 for 1301 Bergen, Folketellingen 1875 for Bergen, Folketellingen 1900-telling for 1301 Bergen

<sup>147</sup> Hansen, 1900, s.13

Figuren viser at andelen barn og unge gjennom århundre var forholdsvis jevn. Imidlertid utpeker 1810 seg som ytterpunkt med den høyest andel barn og unge. Med unntak av 1865 ser vi at andelen barn og unge i den bergenske handelsflåten aldri var under 10 prosent. I forhold til alderssammensetningen viser bakgrunns materialet at det var en høyere gjennomsnittsalder mot slutten av århundret enn ved begynnelsen. Dette samsvarer med Hansens sine funn, og hans konklusjon om at de yngste i hans analyser var noe som tilhørte ”den eldre Slægt”

Som nevnt var Hansen inne på årsaker til at gjennomsnittsalderen ble høyere blant barn og unge mot slutten av århundret, i den sammenheng diskuterer han imidlertid ikke hvorfor barn og unge dro til sjøs. I det neste kapittelet vil jeg søke svare mulige faktorer til at barn og unges arbeidskraft ble brukt i handelsflåten.

### **3.5 OPPSUMMERING**

Ved en analyse av barn og unge den bergenske handelsflåten, basert på informasjon fra mannskapslistene og folketellingene, har jeg i dette kapitelet kartlagt omfanget av denne form for arbeidskraft i sjøfartsnæringen i Bergen. Innenfor et komparativt perspektiv har jeg utført komparasjon på tre nivå lokalt, regionalt og nasjonalt. I den lokale analysen så vi at de ulike kildene som ble sammenlignet innenfor samme tidsrom viste avvik i forhold til andelen barn og unge. Den regionale analysen skulle bidra til å gi en større forståelse av omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten, hvor det viste seg at det kun var mindre forskjeller i forhold til andelen barn og unge i den tre byene. Ved den nasjonale komparasjonen så vi at mine funn samsvarte med Hansen sine funn i 1900. Hensikten med komparasjonene var å bidra til å gi et større bilde av barne- og ungdomsarbeid i sjøfartsnæringen, det vil også neste kapittelet bidra med- hvor jeg vil se på årsaker til at barn og unge dro til sjøs.

## KAPITTEL 4, HVA VAR ÅRSAKENE TIL AT BARN OG UNGE DRO TIL SJØS?

### 4.1 INNLEDNING

I dette kapitlet vil jeg drøfte mulige årsaker til hvorfor barn og unge dro til sjøs. Jeg ønsker å se hvordan både kulturelle, økonomiske og samfunnsmessige forhold kan ha virket inn på barn og unges valg i forhold til sjøfartsnæringen som arbeidsplass. Disse ulike faktorene vil i drøftelsen forsøkt satt inn i et *push- og pull-* system. Systemet er mest kjent fra migrasjonsforskningen og, fremhever økonomiske faktorerets betydning for migrasjon. Tilnærmingen har stått sterkt i internasjonal migrasjonsforskning, og over tid har grunnmodellen utviklet seg til avanserte teorier.<sup>148</sup>

De ulike push- og pull- faktorene, videre omtalt som *skyve- og trekke- faktorer*, må sees på som mange og samvirkende i en forklaring på hvorfor barn og unge dro til sjøs. Skyve-faktorene vil bli forstått som grunner til at barn og unge måtte arbeid, eller faktorer som 'skjøv' eller 'dyttet' barn og unge i arbeid. Trekk-faktorene vil være knyttet spesielt til sjøfartsnæringen, og bli forstått som de faktorer som medførte at barn og unge valgte nettopp sjøfarten som arbeidsplass. Faktorer som vil bli redegjort for innen for skyve-og trekke-systemet er; barne- og ungdomsarbeid som en del av oppdragelsen, barn og unges arbeidskraft som en del av familie-økonomien, næringens særegne form for yrkesmobilitet, rømning og til slutt - den mangelfulle lovreguleringen av sjøfartsnæringen. De fem nevnte faktorene vil enkeltvis bli presentert i kapitlet, og avslutningsvis vil de ble drøftet i lys av et skyve-og trekke- system.

### 4.2 ARBEID GJENNOM OPPDRAGELSE

Som nevnt tidligere er det i undersøkelser angående barn og ungdom viktig å ta hensyn til historisk prosesser, og drøfte begrepenes betydning i lys av denne samfunnsutviklingen. I takt med utviklingen har holdninger til barn og unge i arbeid endret seg. Mens barn og unges arbeidsinnsats i høy grad var akseptert i det 19. århundre, står dette i sterk kontrast til oppfatningen av barne- og ungdomsarbeid i dagens vestlig verden. Videre må vi i dag skille mellom forståelsen av barnearbeid og ungdomsarbeid. Ungdomsarbeid er i dag mer vanlig enn barnearbeid, samtidig har ungdomsarbeid endret seg gjennom historien. Fra å være

---

<sup>148</sup> Østerem , 2006, s. 87

hovedinnholdet i ungdommens hverdag på 1800-tallet, skjer ungdomsarbeid i dag som oftes i form av deltidsjobb eller sommerjobb. Nå okkuperes isteden skole og utdanning store deler av ungdommenes hverdag.

Barnearbeid blir derimot i dagens vestlige samfunn i liten grad akseptert, og er et negativt ladet begrep. Nåtidens oppfattelse av barnearbeid blir i stor grad knyttet til tanker om utnyttning av billig arbeidskraft i utviklingsland for at vestens forbrukere skal få så billige produkter som mulig. Dagens oppfattelse av barnearbeid reiser derfor både etiske og moralske spørsmål.

Vi ser at det er ulik forståelse av de to aldersgruppene som arbeider i dagens samfunn. Dette står i kontrast til 1800-tallets oppfattelse av barn og unges arbeid. Her var arbeidet hovedinnholdet i hverdagen. Samtidig ble arbeid ansett som en viktig del av oppdragelsen til barn og unge.

I artikkelen "Barneoppdragelse" redegjør Ida Blom for arbeid med oppdragende hensikt.<sup>149</sup> Her argumenterer Blom for at arbeidet dominerte oppdragelsen for barn og ungdom av husmenn, småbrukere og småkårsfolk i byene. Gjennom arbeidet skulle de unge lære disiplin og selvstendighet, samtidig som arbeidet skulle forberede dem på voksenlivet.

I historiske fremstillinger av barne- og ungdomsarbeidet i jordbruket kan vi konstantere en samstemt oppfatning av arbeid som en del av barn og unges oppdragelse. Derimot finner vi ikke en slik enighet i fremstillingene av barnearbeidet i industrien. Dette må sees i lys av historiesynet til den marxistiske historiske skolen som har preget sosialhistorieskrivningen. I denne tilnærmingen blir barn og unges arbeidskraft sett på som en del av det kapitalistiske systemets utnyttelse og undertrykkelse av arbeiderne og deres arbeidskraft. Barnets arbeidskraft inngår derfor i dette perspektivet som del av en evolusjonistisk utvikling, hvor den drivende kraften var produksjon.

I følge det marxistiske historiesynet var ikke barne- og ungdomsarbeidet noe nytt som kom med industrinæringen, men arbeidet skiftet karakter med fremveksten av industrikapitalisme og masseproduksjon. Ifølge marxistene var det før-industrielle samfunnets barne- og

---

<sup>149</sup> Blom, 1984, s. 37

ungdomsarbeid en del av opplæringen til et yrke, men med de arbeidsoppgavene barn og ungdom fikk i industrien var ikke arbeidet lengre yrkesforberedende. Barn og unges arbeidskraft ble benyttet i industrinæringen fordi de var billigere enn voksne.<sup>150</sup> Dermed avskriver marxistene den oppdragende effekten arbeidet hadde for barn og ungdom. Videre endret det nye fabrikkssystemet barn og unges arbeidsforhold til arbeid utenfor familiesirkelen, mens de i jordbrukssamfunnet arbeidet innefor familiesirkelen. I jordbrukssamfunnet arbeidet barn og unge under foreldrenes oppsyn, men med det nye regimet arbeidet de i større grad utenfor foreldrenes oppsyn.<sup>151</sup> Mens det tidligere var foreldrene som hadde gitt ordre og hatt oppsyn med barna, – ble det nå en rolle for fabrikkinspektører. Dermed kan en, i motsetning til marxistene, si at arbeidet fortsatt hadde den hensikten for barnet at de skulle lære å være lydige og vendes til hardt arbeid.

Endringene av forståelsen av barne- og ungdomsarbeid kan sees i lys av moderniseringsprosessene som tok til i andre halvdel av 1800-tallet. I motsetning til tidligere fikk staten nå en aktiv rolle i å beskytte barn og unge. Eksempel på en innvolving fra myndighetenes side er den nevnte etableringen av folkeskolen i 1889, og reguleringer av barn og unges arbeidskraft i industrinæringen fra 1892.

Aldersreguleringene i industrinæringen kom etter den nevnte Jacob Neumann Mohns arbeid med å kartlegge barne- og ungdomsarbeidet i Norge. Da Mohn startet sitt arbeid fantes det likevel en lov som gav restriksjoner i bruken av barne- og ungdomsarbeid. I ”Loven om Almueskolevæsenet på Landet” fra 1860 gikk det frem at arbeidsgivere ikke skulle legge hindringer for barn i å få nødvendig undervisning. I sin første artikkel tok Mohn til ordet for et lovutkast om barnearbeid.<sup>152</sup> Ett år senere ble han bedt om å utarbeide et lovutkast, med henhold til reguleringer av barne- og ungdomsarbeidet i landet.<sup>153</sup> Mohn var i utgangspunktet oppmerksom på at det ikke var aktuelt med et absolutt forbud mot barne- og ungdomsarbeid, men at hensikten var ”at beskytte Manden i Barnet”.<sup>154</sup> Loven ble imidlertid aldri vedtatt, men kom likevel til å få stor betydning for Arbeiderkommisjonen undersøkelser, som videre resulterte i Norges første fabrikktilsynslov.

---

<sup>150</sup> Bjurmann, 1979, s. 10ff

<sup>151</sup> Horn, 1994, s. 15f

<sup>152</sup> Mohn 1874, s. 721

<sup>153</sup> Sjøbye, 2001a, s. 25

<sup>154</sup> Ibid, s. 28

Med Arbeiderkommisjonen ble det på ny rettet oppmerksomhet mot barne- og ungdomsarbeid, men nå i en større sammenheng og gjennom fokuset på arbeidervern. Arbeidet med bestemmelser som skulle begrense bruken av barnearbeid i fabrikken ble nå et ledd i reformarbeid som gikk ut på å bedre forholdene for hele arbeiderbefolkningen. Kommisjonens *”Rapport fra Arbeiderkommisjonens indstilling I, 1888”* er den første store samlingen av sosialstatistikker som er utarbeidet i Norge. Tanken bak kommisjonen var ”å komme den ubemidlede Del af Befolkningen til Hjælp under dens Bestrebelser for at sikre sin økonomiske Stilling og forbedre sine Livsvillkaar”. Som den første sosiallovgivingen i landet som tar for seg regulering av barne- og ungdomsarbeid, er rapporten av betydning fordi den gir en indikasjon på hva myndighetene på slutten av 1800-tallet fant problematisk når det gjaldt barne- og ungdomsarbeid innen industrinæringen. Videre resulterte kommisjonenes arbeid i Fabrikkløven 1892, hvor ble innført aldersrestriksjoner i forhold til bruk av barn og unge i industrinæringen.<sup>155</sup>

Selv om myndighetene tydeligvis viste en interesse for regulering av barn og unges arbeidsinnsats fra midten av 1870-årene, trer en annen holdning frem om en ser på offentlige utgivelser. ”Lediggang er roten til alt ond.” stod det skrevet i ”Fredrikstad Tilskuer” fra 1879. Artikkelen fremmer et syn om å forby et barn i arbeide vil si det samme som om å forvise det til lediggang, noe som igjen vil undergrave barnets mulighet for en sunn og riktig utvikling.<sup>156</sup> Artikkelen viser en holdning til barn og unges arbeid som en utviklende og dannelsesskapende faktor med en negativ holdning til reguleringene av barnearbeidet. Dette bekrefter Ida Bloms syn på barn og unges arbeid som en del av deres dannelsesprosess. Kan barn og unge i sjøfarten sees innenfor et slikt perspektiv?

### **”På rett kjø!”**

Barn og unge i sjøfartsnæringen har i dagens samfunn i stor grad blitt knyttet til synet om behov for disiplinering, hvor det er en vanlig oppfatning at det var vanskeligstilte barn som ble sendt til sjøs. ”Et 100 års minne” er en samling brev som Jacob Waldemar Mathiasen sendte hjem i løpet av sitt første år til sjøs. I forordet kommer det frem at han dro til sjøs fordi han ble utvist fra skolen ”for godt - når han ikke kunne skikke seg vel på skolen, var det bare

---

<sup>155</sup> Bjørnson og Haavet, 1994, s. 30

<sup>156</sup> Høvik, 1976, s.3, Fredrikstad Tilskuer 11/12 1879



å dra til sjøs.”<sup>157</sup> Denne holdningen til barn og unge i sjøfartsnæringen finner vi også spor av i språket vårt, for eksempel ved frasen ”Han duger ikke til noe annet enn å dra til sjøs”. Inge Eikeland hevder i sin hovedfagsoppgave at det var familienes sorte får som ble sendt til sjøs for å få skikk på dem. I følge Eikeland kunne til sjøs de lære disiplin og slippe å gjøre skam på de hjemme.<sup>158</sup> Imidlertid redegjør Eikeland ikke for sitt empiriske belegg for denne påstanden. For å kunne sette barn og unge i den bergenske handelsflåten innfor en slik disiplineringskontekst, må jeg søke til de former for disiplinering av denne gruppen som eksisterte på 1800-tallet.

Fra slutten av 1700-tallet ble vanskeligstilte barn fra bergensområdet sendt til gårdbrukere i distriktene mot betaling.<sup>159</sup> Bergen Barneasyl ble opprettet høsten 1841, og hensikten var å ta imot barna til foreldre som var i arbeid. Barneasylet ble en suksess, og i lys av denne suksessen ble Redningsforeningen stiftet i 1841-42.<sup>160</sup> Initiativet til denne filantropiske foreningen kom i hovedsak fra prestemiljøet i Bergen, sammen med Hans Holmboe – rektoren ved Katedralskolen som også var ildsjelen bak barneasylet i byen. Barna som ble tatt hånd om av Redningsforeningen var mellom 9 og 18 år gamle, og hadde enten vært straffet eller kommet i ”moralsk fare”.<sup>161</sup>

For barn og unge som kom under foreningens omsorg var det tre alternativer. For det første kunne barna bli satt ut til gårdbrukere og andre allmuefamilier. Det var særlig jentene som ble sendt hit. For det andre kunne barna bli sendt på anstalt. Dette var en ordning som i hovedsak var tiltenkt guttene. Redningsforeningen var av den oppfatning at det måtte sterkere midler til for å få guttene på rett kjøll enn hva som var tilfellet med jentene.<sup>162</sup> Et tredje alternativ var å sette barn og unge til å bo hos ulike håndverkerfamilier i byene. Dette var også først og fremst rettet mot guttene, og ved denne formen for disiplinering fikk guttene også yrkesopplæring. Innenfor konteksten av den tredje formen for disiplinering som rådet i samtiden kan vi se barn og unge i sjøfartsnæringen. Som håndverksnæringen var sjøfarten et ”learning by doing” yrke gjennom store deler av 1800-tallet. Livet ombord på båten var preget av sterk orden, noe som gjenspeilet seg i alle forhold om bord. Å tilpasse seg skipperens regler var en stor del av

---

<sup>157</sup> Et 100 års minne, Beretningen om en 16-åringens første reise med barken ”Meran” 1900-1901

<sup>158</sup> Eikeland, 2000, s. 23

<sup>159</sup> Harris, 1994, s. 6

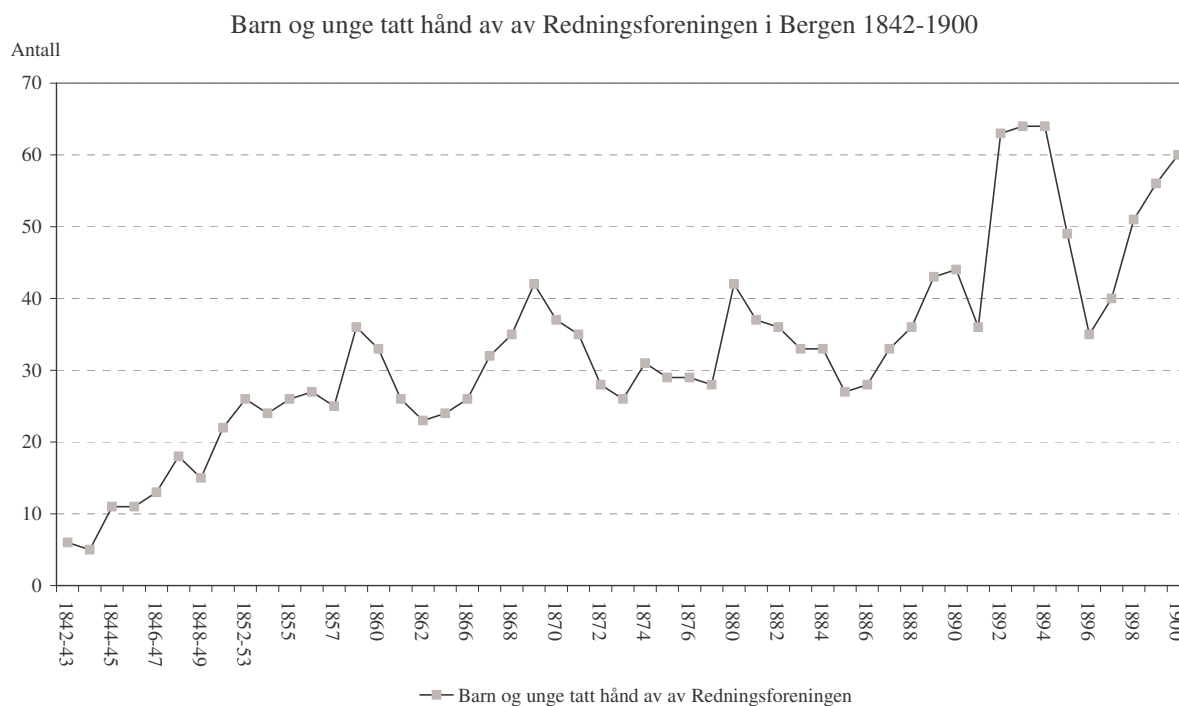
<sup>160</sup> Foreningens opprinnelige navn var ”Foreningen i Bergen til forvildede Børns og unge Menneskers Frelse samt menneskekjærlig Omstorg for de fra Straffe-Anstaltens løsladte Forbrydere”, foreningen fortsatte sin virksomhet frem til 1932. Harris, 1994, s. 13ff

<sup>161</sup> Ibid, s. 30

<sup>162</sup> Bergensdistriktet fikk imidlertid ikke noen redningsanstalt før Ulvsnesøy skole ble opprettet i 1881

hverdagen til sjøs, og en forutsetning for at skuten skulle fungere. Dermed kan det tenkes at skipets institusjon kombinert med yrkesopplæring, var sjøfartens et alternativ for vanskeligstilte barn i Bergen. Figur 4.1 viser antallet barn og unge Redningsforeningen tok hånd om i tiden 1842 til 1900.

**Figur 4.5, Barn og unge tatt hånd om av Redningsforeningen i Bergen 1842-1900**



Kilde; Harris, 1994, s.11-30

En sammenligning med egen serie og tallene fra Redningsforeningen for årene 1846-1900 ser vi:

**Figur 4.6, Antall barn og unge i bergenske handelsflåten og antall barn og unge tatt hånd om av Redningsforeningen 1846-1900**



Kilde; Harris, 1994, s. 11-30 og tallmateriale gjort rede for i kapittel 3.

Ettertiden har en oppfattelse av at barn og unge i sjøfartsnæringen var en gruppe vanskeligstilte barn som ble sendt til sjøs for å bli disiplinert. Ved å se på samtidens former disiplinering ser vi at ikke sjøfartsnæringen var oppfattet som en egen form for disiplinering. Videre viser figur 4.2 at antallet barn og unge i sjøfartsnæringen var høyere enn antallet barn og unge Redningsforeningen tok hånd om. En kan imidlertid ikke se bort fra at det var tilfeller hvor vanskelige barn ble sendt til sjøs, men at dette var en form for disiplinering på 1800-tallet kan en ikke konkludere.

I denne delen har jeg søkt satt barn og unge inn i samtidens forståelse av barne- og ungdomsarbeid, hvor arbeid var en del av oppdragelsen, hvor jeg trakk frem Folkeskoleloven av 1889 og Fabrikkloven av 1892. De to lovene hadde ulike funksjon, men bidro til at staten i økt grad fikk et oppdragelsesansvar for barn og unge. Videre bidro lovene sammen til å redusere den økonomiske betydningen av barn og unges arbeides for familien ved å sette klare begrensninger i forhold til deres arbeidstid. I neste del vil jeg se barn og unge innenfor familieøkonomi perspektivet.

### 4.3 BARNE- OG UNGDOMSARBEID I ET FAMILIE- ØKONOMISK PERSPEKTIV

Mens barnarbeidet i jordbruket hovedsakelig har blitt sett i et mikro-økonomisk perspektiv der barn og unges arbeid var en del av husholdningens økonomi, blir historiske fremstillinger av barne- og ungdomsarbeid i industrien satt inn i både et samfunns-økonomisk perspektiv og et familie-økonomisk perspektiv.<sup>163</sup> Den marxistiske historieskolen argumenterer innenfor et samfunnsøkonomisk perspektiv. Ifølge marxistene var det ikke foreldrene selv som var årsaken til at barn arbeidet, men selve samfunnssystemet som avgjorde at barn og unge måtte arbeide. Ifølge denne ideologien var det økonomiske faktorer som tvang foreldrene til å sende barna tidlig til arbeid.<sup>164</sup> Ellen Schrumpf argumenter mot denne tilnærmingen, og fremmer en tilnærming hvor barnet og barnearbeidet blir forstått innenfor den kulturen de levde i. Hun mener at barn og unges arbeid må sees i lys av et barne- og familiehistorisk perspektiv, og spesielt innenfor et familie-økonomisk perspektiv.<sup>165</sup>

Det er innenfor et slikt perspektiv jeg ønsker å analysere barn og unge i sjøfartsnæringen, hvor sentrale momenter i analysen vil være sosial bakgrunn og lokalmiljø. Jeg vil søke å svare på om barn og unges sosiale bakgrunn kan ha innvirkning i forhold til valget av sjøfartsnæringen som arbeidsplass. Og om det miljøet barn og unge vokste opp i kan ha hatt innvirkning på deres valg av arbeid i sjøfartsnæringen, hvor det har blitt hevdet at de få valgmulighetene i forhold til yrkeskarriere på 1800-tallet medførte at barna i større grad fulgte foreldrenes fotspor, og for barn og unge i kystdistriktene ble arbeid sjøfartsnæringen en selvfølge mer enn ett gjennomtenkt valg.<sup>166</sup>

Det empiriske grunnlaget for oppgaven bygger som nevnt på mannskapslister og folketellingene. Mannskapslistene inneholder ingen informasjon om den sosiale bakgrunnen for barn og unge, da det ikke finnes informasjon om for eksempel fars stilling. Derimot kan undersøkelser i folketellingene si noe om barn og unges sosiale bakgrunn, siden folketellingene er registrert etter husholdning og dermed gir et inntrykk av familiebakgrunnen til den unge sjømannen. Jeg har på bakgrunn av folketellingene fra 1801, 1865, 1875 og 1900 undersøkt sammenhengen mellom fars stilling og de å registrerte barn og unges tilknytning til sjøfartsnæringen.

---

<sup>163</sup> Sjöberg, 1997, s. 113

<sup>164</sup> Bjurmann, 1979, s. 12f

<sup>165</sup> Schrumpf, 1997, s. 11ff

<sup>166</sup> Berggren mfl, 1989, s. 67

**Tabell 4.1 fars stilling Bergen 1801-1900**

Fars stilling	<i>Bergen</i>			
	1801	1865	1875	1900
Offiser	4	5	7	3
Sjømann	2	4	10	7
Annet	48	92	73	272
Mor enke	14	12	32	28
Far enke		2		
Logerende	5	2	22	18
Far ikke oppført med stilling			21	22
Antall registrerte barn og unge	73	117	189	350

Kilde:

Undersøkelsen viste at det ikke var noen klar sammenheng mellom barn og unges tilknytning til sjøfartsnæringen ut fra fars stilling, og dermed kan vi ikke se barn og unge i den bergenske handelsflåten i lys av det lokalmiljøet de vokste opp i. Dette synet blir styrket ved at de unge i den bergenske handelsflåten fedre hadde tilknytning til mange ulike typer yrker.

Med henhold til barn og unges betydning for familie-økonomien viser undersøkelsene at de unge hadde til felles var at de kom fra arbeiderklasse familier. Videre viste undersøkelse at den største enkeltstående gruppen gjennom perioden i absolutt verdi kom fra familier hvor mor var enke. I relativ verdi viser forholdet seg derimot annerledes. Tabell viser barn og unge i den bergenske handelsflåten som kom fra familier hvor mor var enke, fordelt etter andel og antall;

**Tabell 4.2, Barn og unge i den bergenske handelsflåten rekrutert fra familier hvor mor var enke 1801-1900**

	<i>1801</i>	<i>1865</i>	<i>1875</i>	<i>1900</i>
<b>Absolutt verdi</b>	14	12	32	28
<b>Relativ verdi</b>	26 %	19 %	12 %	12 %

Kilde; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no) Folketelingen 1801 1301 Bergen, Foletellingen 1865 1301Bergen, Folketellinge 1875 1301 Bergen, Folketellingen 1900 1301 Bergen

Selv om andelen barn og unge er lavere mot slutten av århundret kan vi ikke se bort fra at barn og unges inntekt i slike familier fremdeles kan ha vært en grunn til at de måtte arbeide, siden far – ofte den med hovedforsørgeransvaret hadde gått bort.

Undersøkelsen av den sosialebakgrunnen barn og unge i den bergenske handelsflåten viste at de barn og unge ble rekruttert fra arbeiderfamilier, og at den største enkeltstående gruppen

gjennom perioden var enker. Dermed kan barn og unge i den bergenske handelsflåten med henhold til deres sosiale bakgrunn sees innenfor et familie-økonomisk perspektiv, hvor det var en nødvendighet med barn og unges inntekt. Videre kan arbeid til sjøs i form bortearbeid ha vært avgjørende. Og dermed kan den sosiale bakgrunnen til denne gruppen barn og unge sees innefor ha vært avgjørende for at de måtte arbeide, og dermed anses som en skyve faktor. Videre kan sjøfartsnæringen ha vært en attraktiv arbeidsplass i motsetning til arbeid på land for denne gruppen. Ved å sende barnet eller ungdommen til sjøs ble det en person mindre i husholdningen, og dermed én munn mindre å mette. På den måten ble sjøfarten som arbeidsplass både innteksbringende og kostnadsreduserende for familien, og barne- og ungdomsarbeidet i sjøfartsnæringen innenfor et familie-økonomisk perspektiv, kan konstanteres som både en trekk- og en skyv-faktor.

Ut fra tabellen kan jeg konkludere med at det ikke var noen selvfølge at de unge ble rekruttert fra sjømannsfamilier i Bergen. Imidlertid kan det familie-økonomiske perspektivet kan ha spilt inn da den største enkeltstående gruppen barn og unge kom fra enkefamilier. Hvordan gjenspeiler forholdet seg i Bergen i forhold til Tønsberg og Arendal?

**Tabell 4.3, Fars stilling Tønsberg og Arendal 1801-1900**

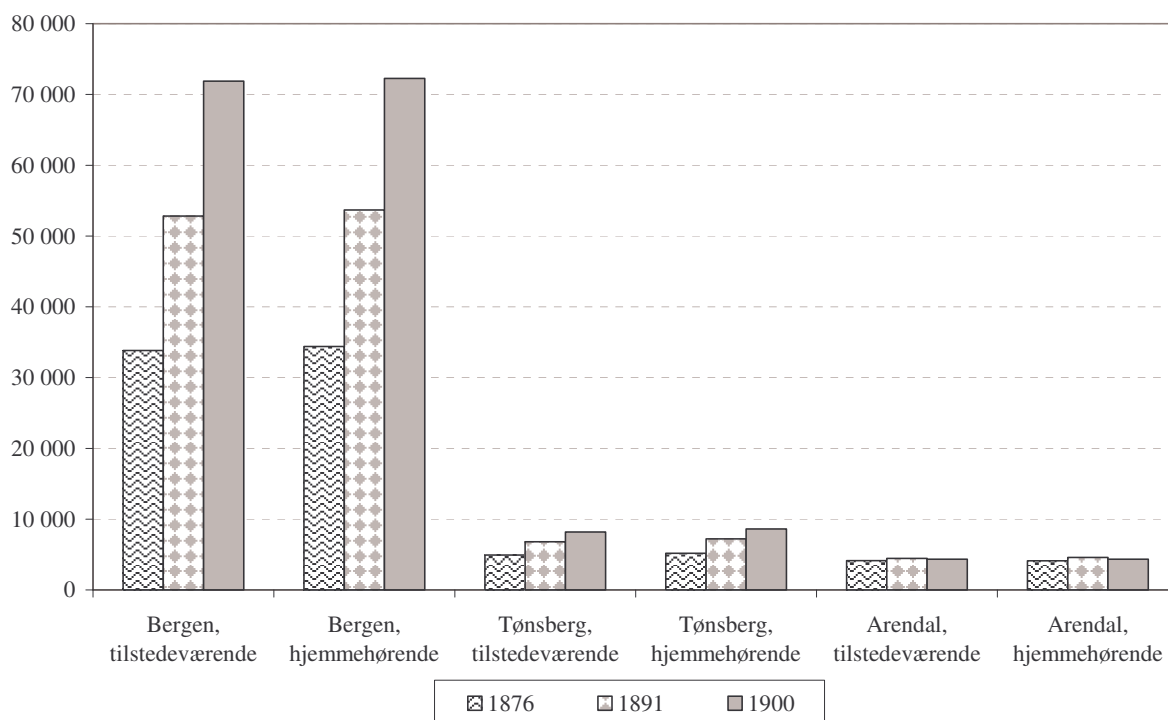
Fars stilling	Tønsberg			Arendal		
	1801	1865	1900	1801	1865	1900
Skipsreder	2	1	2	6		2
Offiser	3	4	4		3	
Sjømann	2	5	6		1	1
Annet	21	17	31	17	9	7
Mor enke	4	3	15		1	5
Far enke						6
Logerende	2	4	8	2	1	2
Far ikke oppført med stilling		3	1			1
Antall registrerte	32	37	67	25	15	24

Kilde;www.digitalarkivet.no, folketellinge 1801 0705 Tønsberg, 0903 Arendal, Folketellingen 1865, 0705 Tønsberg, 0903 Arendal, Folketellingen 1900, 0903 Tønsberg, 0705 Arendal

Antallet barn og unge i handelsflåten i Tønsberg og Arendal var vesentlig lavere enn i Bergen, og når en kategoriser tallene blir de i enkelte tilfeller for lave til å kunne si noe om helheten. Likevel gir tabellen en indikasjon på hva slags miljø de yngste i handelsflåten fra de to byene ble rekruttert fra. Blant annet ser vi at andelen rekruttert fra sjømannsfamilier er høyere i Tønsberg og Arendal enn i Bergen. Dette kan sees i sammenheng med byenes størrelse, samt

deres posisjon som sjøfartsby. Figur 4.1 viser befolkningstørrelsen i de tre byene i årene 1876, 1891 og 1900;

**Figur 4.3, Folkemengden i Tønsberg, Arendal og Bergen 1876, 1891 og 1900**



Kilder; 1876: C. No. 1, *Resultatene af Folketællingen i Norge i Januar 1876*, Det Statistiske Centralbureau, Det steenske Bogtrykkeri, Kristiania 1878, tabell 2, s. 8f, (nb: tellingen ble gjennomført 31/12 1875). 1891: Norges Officielle Statistikk, *Folketællingen i Kongeriget Norge i Januar 1891*, Det Statistiske Centralbureau, H. Aschehoug & Co., Kristiania 1894, tabell 2, s. 46f. 1900: Norges Officielle Statistikk, *Folketællingen i Kongeriget Norge 3 December 1900*, Det Statistiske Centralbureau, H. Aschehoug & Co., Kristiania 1902, tabell 2, s. 48f.

Figuren viser at Bergen var en den største byen i alle observasjonsårene. Videre hadde Bergen en sentral posisjon innfor handel og samferdsel. Byens diversifiserte næringsstruktur ga dermed barn og unge flere valgmuligheter i forhold til yrke, og på bakgrunn av flere valgmulighet kan barn og unge i Bergen valgt andre næringer. I Tønsberg og Arendal utgjorde sjøfartsnæringen en større del av yrkesgrunnlaget. Materialet for Arendal i 1801 utpeker seg spesielt. Her hadde omtrent halvparten av de unges fedre en tilknytning til rederinæringen. Dette må sees i sammenheng med den gamle rederiordningen på Sørlandet, hvor kjøpmennene hadde en særstilling i forhold til skipsnæringen. Denne ordningen blir gjerne omtalt som "kjøpmannsrederiet" eller som "det store handelshuset". Det tradisjonelle rederiet, før aksjeselskapene, var primært et kjøpmannsrederi hvor skipsfarten var en naturlig del av handelsvirksomheten. Ikke før i 1860- 1870-årene skilte rederiet lag med handelen eller

kramboden.<sup>167</sup> Denne formen for eierskap gjenspeiler seg i folketellingene hvor enkelte var oppført som ”kjøpmann og skipseier”.

Barne- og ungdomsarbeid i sjøfartsnæringen er her søkt satt inn i et familie-økonomisk perspektiv, hvor barnets bidrag til husholdningen og den sosialbakgrunn er blitt belyst. Analysen viste at barn og unge i den bergenske handelsflåten kom fra arbeiderklasse familier, og at det i liten grad var noen sammenheng mellom fars stilling og barn og unges tilknytning til sjøfartsnæringen, noe som kan sees i lys av byens størrelse og byens diversifiserte næringsstruktur.

#### **4.4 YRKESMOBILITETEN – ”DAGENS FØRSTEREISGUTT – MORGENDAGENS STYRMANN?”**

Ifølge Erik Eriksen var ”dagens førstereisgutt morgendagens kaptein”. Det var nettopp denne ”demokratiske” måten for yrkesmobilitet som gjorde sjøfartsnæringen til en så attraktiv arbeidsplass.<sup>168</sup> Den demokratiske formen for yrkesmobilitet innebar at alle førstereisgutter som mønstret på i handelsflåten hadde samme mulighet for en videre karriere som sjømann, gjennom å avansere innenfor skipshierarkiet til styrmann eller skipper. Som nevnt i kapittel 2 var yrkesmobiliteten knyttet til sjømennenes egen innsats, lærevilje og dyktighet på skuten. Desto høyere opp i hierarkiet en kom, desto høyere hyre fikk en. Med dette som utgangspunkt kan sjøfarten blitt ansett som et godt karrierevalg, i motsetning til for eksempel industrinæringen hvor mangelen på et lignende stillingshierarki reduserte muligheten for yrkesmobilitet.

På bakgrunn av sjøfartens særegne form for yrkesmobilitet vil jeg her diskutere om sjømannsyret var en attraktiv arbeidsplass for de unge i handelsflåten i Bergen. Jeg vil i den sammenheng både vise til eksempler på barn og unge som har steget i stilling i skipshierarkiet, samt undersøke om barn og unge i den bergenske handelsflåten forble sjømenn?

De fleste barn i den bergenske handelsflåten ble oppført med stillinger som er å finne nederst i stillingshierarkiet som for eksempel *dreng*, *kahytvogter* og *kok*. Imidlertid er det eksempler på

---

<sup>167</sup> Eide Johnsen, 1998, s. 67

<sup>168</sup> Eriksen, 1968, s. 52



gutter som i svært ung alder har steget i stillingshierarkiet om bord. 7- åringen Jacob Svendsen Molde ble registrert i 1875- folketellingen for Bergen, og er oppført med stilling "Lettmatros".<sup>169</sup> En 7-åring som lettmatros er bemerkelsesverdig ungt. I gruppen "matros" finner vi gjennom perioden gutter helt ned i 11 års alderen. Som nevnt var yrkesmobiliteten knyttet til tillært kunnskap. Denne kunnskapstilegnelsen varierte. Det kunne ta fra to til fire år før en førstereisgutt ble matros. Det er derfor overveiende sannsynlig at de unge matrosene må ha startet en karriere til sjøs i særdeles ung alder. I forhold til gruppen styrmann og barn utpekermannskapslistene fra 1830 seg. Her er to barn oppført som styrmann – 11 år gamle Jacob Dreyer og 14 år gamle Jonas Rein. Videre er det i 1875- tellingene oppført en 7 år gammel "sjømann", Carl Samuelsen. Under rubrikken "Oppholdstad" er det innført "ukjent", noe som kan sees på som en indikasjon på at den unge gutten var til sjøs.

I aldersgruppen ungdom finner vi flere eksempler på yrkesmobilitet. Dermed blir stillingssammensetningen i denne gruppen mer sammensatt enn for aldersgruppen barn. Dette har sammenheng med at de er eldre og mest sannsynlig har lengre fartstid, og dermed har tillært seg det som var nødvendig for å kunne stige i stillingshierarkiet. Videre kan jeg på bakgrunn av informasjon om stilling til ungdom i den bergenske handelsflåten og plasseringen innenfor skipshierarkiet, se og barn og ungdom i den bergenske handelsflåten gjorde flere reise enn kun en. Dermed kan det tenkes at disse har valgt sjøfarten som arbeidsplass, og tenkte seg en karriere som sjømann.

Siden jeg har registrert alle personopplysningene som mannskapslistene gir, kan jeg ved søk på navn se om noen går igjen i listene. Dermed er det mulig å se i hvilken grad barn og unge i den bergenske handelsflåten for årene 1800-1846 forble sjømenn.<sup>170</sup> Av de 690 registrerte barn og unge, var det kun ni stykker som gikk igjen i to observasjonsår. Det mest overraskende var de som er oppført som volontører i mannskapslisten- en gruppe definert som sjømenn som ønsket en fremtidig karriere til sjøs- ikke er å finne i senere lister. Av de 16 registrerte volontørene er det kun tre som vi finner igjen senere, da oppført som offiserer. Årsaker til at så få ikke er å finne igjen i senere observasjonsår, kan komme av at det ikke forelå noen rettskrivningsnorm da mannskapslistene ble registrert. Dette kan ha ført til at en person kan ha blitt oppført med samme navn, men med en annen stavelse. Dette utfordrer historikeren i sitt

---

<sup>169</sup> videre forteller tellingen forteller at den unge lettmatrosen er "Paa reise til Frankrige".

<sup>170</sup> Ved søk på navn og ved kontroll av informasjon om alder og innrulleringsrullens nummer

kildearbeid, da det samme navnet i utgangspunktet kan ha blitt oppfattet som to ulike navn på grunn av ulik stavemåte.

Tross muligheten for mobilitet og fremtidig karriere ser vi at det likevel var få som forble sjømenn. I følge Johs B. Thue var sjømannslivet i Bergen og resten av landet bare en fase i yrkeskarrieren.<sup>171</sup> Harald Hamre støtter dette synet, og hevder at utenriksflåten ikke var en arbeidsplass for ”gamle menn”. Kravene til fysisk og psykisk styrke i et isolert skipssamfunn langt hjemmefra, førte til at de aller fleste hadde en kort yrkesaktiv periode i utenriksflåten.<sup>172</sup>

Inge Eikeland skiller derimot mellom to kategorier sjømenn, de som forble sjømenn livet ut – profesjonelle sjømenn, og de som valgte sjøfarten som et karrieremessig springbrett, og en mulighet til å legge seg opp penger. Funn i denne oppgaven samsvarer med Eikeland. Materialet for Bergen gir ikke indikasjoner på at barn og unge forble sjømenn i et livslangt løp, men derimot er det flere eksempler på at barn og ungdom kunne avansere innenfor skipshierarkiet i ung alder. Deres formål kan tenkes å ha vært en rask karriere, som igjen innebar en økning i inntekt og på den måten kunne en legge seg opp penger før en slo seg til ro med arbeid på land. Slik sett kan sjømannsyrket kun ha vært en fase i yrkeskarrieren, uten noen intensjon om en livslang karriere som sjømann.

#### **4.5 HANDELSFLÅTEN SOM VEI TIL AMERIKA**

Tradisjonelt har sjømennenes eventyrlyst blitt knyttet til et ønske om å se og oppleve verden, og sjømenn blir ofte kategorisert som samtidens eventyrere.<sup>173</sup> Gjennom fortellinger og historier fra gamle sjøfolk fikk de unge guttene i kyststrøkene høre om deres erfaringer, noe som kan ha virket forlokkende for mange.<sup>174</sup>

For å søke svar på hvordan barn og unge opplevde sjøfartsnæringen, og om det var ønske om opplevelser som drev dem, kan en se i materialet fra samtiden i form av brev og dagbøker. Dette kildematerialet gir et bilde av hvordan de unge opplevde livet til sjøs. De ulike sjøfartsmuseene i Norge har ulikt materiale av denne karakter, og jeg har lest flere dagbøker og brev sendt hjem fra unge gutter i utenriksfarten. Dagbøkene bærer preg av detaljerte værrapporter, daglige gjøremål ombord, og skutens drift, men inneholder lite informasjon om

---

<sup>171</sup> Thue, 1979, s. 173

<sup>172</sup> Hamre, 1989, s. 23

<sup>173</sup> Bergren mfl, 1989, s. 68

<sup>174</sup> Eikeland, 2000, s. 25

guttene opplevelser og inntrykk. Brevene viser noe større fortellertrang i forhold til det guttene har sett og opplevd i de fremmede byene, men det er gjennomgående nøkternt beskrevet i det ulike materialet. Eventyrtrangen kan nok ha spilt inn for enkelte, men må først og fremst sees i sammenheng med det romantiske, heroiske og nasjonalistiske bildet av som har blitt skapt av sjømannsyrket i ettertiden. Sjømannen blir i et slikt perspektiv sett på som en fri mann som håndterte naturkreftene og havets elementer, en verdensvant kar og en kvinnebedårer. Dette er et velkjent motiv som går igjen i sjømannshistoriene, sangtradisjonen og den klassiske litteraturen.<sup>175</sup>

I analyser av sjøfart på 1800-tallet har denne eventyrlysten tradisjonelt blitt sett i sammenheng med masseutvandring til USA, og den alternative formen for utvandring som oppstod i form av rømte sjøfolk - noe som ble omtalt i forrige kapittel. Sjøfolk som rømte som en form for utvandring er imidlertid ikke noe nytt. I tiden fra 1600 til 1800 ble Amsterdam sentrum for en masseutvandring av sjøfolk fra Norge. Ifølge Nils Olav Østerem var utvandringen til Holland den eneste emigrasjonen av større omfang før masseutvandringen til USA.<sup>176</sup> Likevel er det rømningen på 1800-tallet som har blitt mest omtalt, både i samtiden og av ettertiden.

I tidsrommet 1836-1915 utvandret omtrent 750 000 nordmenn til Amerika.<sup>177</sup> I Europa var det bare Irland som hadde flere emigranter i forhold til folketallet. Utvandringsbølgen ble spesielt stor etter 1862, da Homestead-loven åpnet for fri eiendomsrett til jord. Det innebar at alle som ville bosette seg og drive jordbruk i Amerika fikk 650 mål jord til odel og eie. Vilkaårene for å få del av jorden var at nybyggeren oppholdt seg på eiendommen i fem år og forbedret jorden der<sup>178</sup>. Loven stilte ikke særlig strenge krav, og den fungerte heller ikke etter intensjonene. Spekulasjon og store oppkjøp ved ulike jernbaneselskaper gjorde at bare et mindretall av de statseide jordområdene ble hjemsteder for bosetning. Hjemme i Norge forsterket "Heimstad-lova" bilde av Amerika som "det lovede land".<sup>179</sup>

---

<sup>175</sup> Aubert og Arner, 1962, s. 60

<sup>176</sup> Han hevder at denne utvandringen kom i gang ved at mange norske menn på 1600-tallet og 1700-tallet tok seg hyre som sjømenn i den hollandske handelsflåten. Sjømennene hadde ofte de hollandske byene bare kun som baser for sjømannslivet sitt. I perioden ble det tatt ut lysning for 11 212 nordmenn, hvor halvparten kom før 1700. Lysningen forteller at Holland var et økonomisk sentrum, liksom USA ble det i det 19. århundre. Østerem, 2006, s. 62 og Hodne og Grytten 2000, s. 130

<sup>177</sup> Østerem, 2006, s. 62

<sup>178</sup> Eller en kunne kjøpe etter et år.

<sup>179</sup> Østerem, 2006 s. 62

Dette må sees i sammenheng med tappingen av arbeidskraft for norsk sjøfartsnæringen i en tid det var vekst og behov for arbeidskraft. På den måten ble rømningen nå et problem for næringen i motsetning til tidligere. Videre ble rømningen et så regulært innslag at det i samtiden ble omtalt som "rømningsvesenet". Spesielt i 1880-årene var rømningen et problem. I denne perioden hadde de norske skipene som kom til New York et gjennomsnittlig frafall i mannskapet på 10 prosent før avreise. Dette førte til store problemer med å få skipet hjem.<sup>180</sup>

Det høye antallet rømte sjøfolk medførte at det ble fra norsk hold i 1885 ble tatt initiativ til å få nedsatt en internasjonal kommisjon for samordning av tiltak mot rømning. Men det forekom en klar interessekonflikt mellom land som hadde for få sjøfolk (England og spesielt USA) og de landene som var rammet av "tapping". Utenriksdepartementet valgte likevel derfor å ikke ta opp saken.<sup>181</sup> For økonomien var utvandringen en sikkerhetsventil, det ble mindre press på arbeidsmarkedet, men for sjøfartsnæringen ble rømte mannskaper et problem da det tappet næringen for arbeidskraft.

I 1902 ble problematikken igjen tatt opp. Denne gangen var det Sjømannsmisjonen som angrep problemet. Høsten 1902 tok "*Foreningen til evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Sjømenn i fremmede havne*" opp problemet på sin generalforsamling i Tønsberg. Rømningen ble gjort til et spørsmål om moral, hvor rømning ble betraktet som synd, bedrageri og kontraktsbrudd. Videre så Sjømannsmisjonen et behov for å få kartlagt rømningens omfang og årsaker. Arbeidet startet i 1903 og sjømannspresten Ole Gustav Barmann fikk ansvar for innhenting av materiale.<sup>182</sup>

Barmann utarbeidet en rekke statistiske oversikter, vesentlig bygd på innrulleringssjefenes annotasjons- og hovedruller. Resultatet ble "*Rømning og dens årsager*" et manuskript på omtrent 70 sider.<sup>183</sup> I tillegg til å se på forholdene i de store havnebyene ute, innhentet Barmann opplysninger på individnivå om avhopperne fra Kristiania og Drammen innrulleringsdistrikter. Barmann fikk vist at de europeiske, og spesielt de engelske havnene,

---

<sup>180</sup>Nedrebø, <http://home.onelinge/no-fnbred/barm.htm>

<sup>181</sup> Ibid

<sup>182</sup> Sjømannspresten Ole Gustav Barmann (1853-1938) hadde mange år i Sjømannsmisjonens tjeneste bak seg da han tok fatt på oppgaven med å kartlegge rømningsvesenet. Fra 1888 til 1894 hadde han vært stasjonert i Pensacola (USA), fra 1894 i London. Hans innsats for norske sjømenn ble belønnet med St. Olavs orden i 1904. Han ble samme år sokneprest i Skjervøy, kom seinere med som medlem i komiteen som lagde utkast til ny sjømannslov (og hans innsats der var slik at han av enkelte omtales som "sjømannslovens far"), og satt flere perioder på Stortinget.

<sup>183</sup> Materialet ligger arkivert i arkivet til Den norske Sjømannsmisjon, i Statsarkivet i Bergen.

gjennom hele perioden var arena for flertallet av rømningene. Videre splittet han opp materialet etter alder og fant at nesten halvparten av alle de som rømte var under 21 år (og flertallet av disse hadde under 2 års fartstid). Av avhopperne i USA var det imidlertid langt flere over 21 år enn hva som var tilfelle i europeiske havner. Barmann mente at forklaringen på dette måtte være at norske skuter hadde langt flere anløp i europeiske enn i amerikanske havner. Men alt syntes å tyde på at det var til den amerikanske handelsflåten mange av avhopperne i Europa hadde tenkt seg.

Barmann har gjennom sitt arbeid vist at rømning i siste del av 1800-tallet i det vesentlige var en arbeidsvandring. Norske sjøfolk tok tjeneste i andre lands handelsflåter, ikke som man ofte kan få inntrykk av: emigrasjon, der norske sjøfolk hoppet av for som sine utvandrende landsmenn å bli farmere i Midtvesten.<sup>184</sup> I motsetning til Tønnesen, hvor rømning i følge han utvilsomt historisk riktigst å se rømningen som et ledd i den norske emigrasjonen. De tilgjengelige statistiske oppgaver over rømte sjøfolk er ufullstendige, dette må sees i sammenheng med at rømning var ulovelig, og dermed ble en fordekt form for emigrasjon.<sup>185</sup>

#### **4. 6 SEN ALDERSREGULERING AV NÆRINGEN**

Muligheten for arbeid for alle aldersgrupper kan ha vært medvirkende til at barn og unge dro til sjøs, siden sjøfartsnæringen ikke ble aldersregulert før i 1923. I forhold til annen lovregulering med hensyn til barn og unges velferd er dette sent. Jeg har alt nevnt at reguleringer av barne- og ungdomsarbeidet i industrien kom i 1892, og med innføringen av folkeskolene i 1889 fikk barn til en viss grad beskyttelse i forhold til arbeid. Videre ble Vergerådsloven, som ble vedtatt i 1896, og i 1900 fikk Norge som det første landet i Europa et offentlig barnevern. Som vi ser var det fra staten en økning i forhold til lovgivning som hadde til hensikt å beskytte barn og unge, likevel ble ikke sjøfartsnæringen aldersregulert før i 1923. Hva var årsaken til den sene aldersreguleringen?

Den sene aldersreguleringen av sjøfartsnæringen må først og fremst sees i sammenheng med den generelle mangelfulle lovgivingen for sjømenn som yrkesgruppe. Sjøfartsloven av 1893 var utarbeidet med tanke på seilskip, og loven ble raskt utdatert på grunn av den nye damp teknologien i næringen, som medførte ny rederform og andre arbeidsforhold for sjøfolk,

---

<sup>184</sup> Nedrebø, <http://home.onelinge/no-fnbred/barm.htm>

<sup>185</sup> Tønnesen, 1951, s. 148

og det var behov for en revisjon av loven. I motsetning til fabrikkloven av 1892 inneholder sjøfartsloven 1893 ingen rettigheter på lik linje som arbeideren på land hadde.

Den 13. desember 1918 ble det nedsatt en kommisjon, med tanke på en revisjon av sjøfartsloven av 1893. Det umiddelbare arbeidet med forslag til en ny sjøfartslov kan forstås ut fra den første verdenskrig og de store tapene på norsk skipsfart, ikke minst gjennom de påkjenninger sjømenn ble utsatt for hva for i krigsårene. Til sammen 2000 sjømenn mistet livet på grunn av tyske torpederinger.<sup>186</sup>

Tidligere sjøfartslover hadde omfattet alle forhold tilknyttet skuten og sjøfartsnæringen i en og samme lov, noe som ikke var gunstig fra et sjømannsstandpunkt. Kommisjonene ønsket å endre denne normen, og vedtok å samle alle saker som gjaldt mannskap ombord i en særskilt lov.<sup>187</sup> 24. juni 1920 forelå utkastet til en egen sjømannslov, noe som igjen medførte til forandringer i sjøfartsloven, sjødyktighetsloven og straffeloven.

De viktigste kravene fra et sjømannsstandpunkt var at loven måtte inneholde kvalifikasjonsregler, hyren måtte dreie fra mønstringsdag og mannskapet måtte sikres retten til vedkommendes hyre hvis besetningen ble redusert på grunn av sykdom eller død. Dessuten måtte ”slaveparagraf 52”; om at skipperen kunne la en påmønstret sjømann bringes ombord ved politiets hjelp. For arbeiderne på land gjaldt ingen slike bestemmelser og sjøfolk ville ha rett til å si opp sin stilling når de fant det for godt og gå fra arbeid som enhver annen arbeider hvis de var misfornøyd.<sup>188</sup>

Ved høring av det nye lovforslaget var sjømennenes hovedstyre så misfornøyd med forslaget at de valgte en helt ny komité til å utarbeide nytt forslag til den delen av loven som omfattet det underordnede mannskap. I oktober 1922 la komiteen frem sitt forslag til en ny lov, med blant annet forslag om aldersreguleringer av næringen som lød som følger:

”Barn under 14 år må ikke anvendes til arbeid om bord. Som fyrbøter eller kullempere må ikke anvendes nogen som er under 18 år, og som maskingutt ikke nogen som er under 16 år.”<sup>189</sup>

---

<sup>186</sup> Furre, 1999, s. 34

<sup>187</sup> Zachariasen, 1950, s. 369f

<sup>188</sup> Ibid

<sup>189</sup> Ot.prp.nr.13 (1922), Om utferdigelse av en sjømannslov, s. 14 §10

Den ulike aldersreguleringen i forhold til stillingene ombord ble det argumentert for at de ulike stillingene ikke var like harde for de unge, og derfor ble det ulike aldersreguleringer. I Stortingsforhandlingene kan vi lese at Norsk matros og fyrbøters unions hadde innvendinger mot aldersreguleringen og ønsket å høyne alderen til 15 år for stillinger uten tilknytning til maskinen, samt til 19 år for fyrbøtere og kullempere, og 17 år for maskinistguttene.;

Det endelige lovvedtaket kan sees på som et kompromiss mellom de to lovene, og i 1923 ble næringen regulert ved at;

”Barn under 15 år må ikke anvendes til arbeid ombord. Som fyrbøter eller kullempere må ikke anvendes nogen som er under 18 år, og som maskingutt ikke nogen som er under 16 år.”<sup>190</sup>

Som ved fabrikkloven av 1892 ser vi at aldersreguleringen i sjøfartsnæringen ble satt i en større sammenheng, med et ønske om en bedre lovgivning for å beskytte sjøfolks arbeidsvilkår. Og først og fremst må den sene aldersreguleringen av sjøfartsnæringen sees i sammenheng med frykten for statlig inngrep innad i næringen. Rederne truet lovgiverne med at hele næringen ville bryte sammen hvis staten våget å blande seg inn på en eller annen måte.<sup>191</sup> Videre må den sene sjømannsloven sees i forbindelse med sjømennenes organisering. Sjømennene organiserte seg hovedsaklig i faglig organisasjoner og ikke fagorganisasjoner som industriarbeidern, hvor ulike organisasjoner ble opprettet etter stillingshierarkiet om bord. Først ute var skipperne i 1889, da Norsk Skipsførerforbund ble etablert. Maskinistene fikk sitt eget forbund i 1902, styrmennene i 1910, i 1908 ble Norsk Sjømannsforbund av underordnede etablert. I 1910 ble Norsk Matros- og Fyrbøterunion etablert.<sup>192</sup> ”Mangel på felles faglig og politisk plattform kom til å skape splittelse og strid som i stor grad kom til å prege de menige sjøfolk langt inn i mellomkrigstiden.”<sup>193</sup>

---

<sup>190</sup> Besl. O nr 3 (1923)

<sup>191</sup> Zachariasen, 1950, s. 101

<sup>192</sup> Berggreen mfl, 1989, s. 169

<sup>193</sup> Ibid, s. 170

## 4.7 SKYVE- OG TREKKE- SAMVIRKENDE FAKTORER

I dette kapitlet har jeg redegjort for ulike årsaker til at barn og unge dro til sjøs, basert på materialet fra Mannskapslistene, Folketellingene, brev og dagbøker, samt Stortingsforhandlinger. Alle de ulike momentene må drøftes i lys av hverandre, og sees på som samvirkende i forhold til årsaker til at barn og unge dro til sjøs. Videre må en vurdere om årsakene er gjeldende for hele århundret eller bare deler av det.

Arbeid var gjennom hele 1800-tallet i stor grad fundamentet i barn og unges oppdragelse, en sterk kontrast til dagens barne- og ungdomsarbeid. Og barn og unge i sjøfartsnæringen må sees innenfor sin samtidskontekst. Arbeidet kan videre anses som en skyve-faktor i forhold til familie-økonomien, hvor barn og unges økonomiske bidrag var en del av husholdningen. Som en bidragsyter til husholdningen, kan arbeid i sjøfartsnæringen ha vært en trekk-faktor ved at bortearbeidet var kostnadsreducerende. Som en del av familie-økonomien kan sjøfartsnæringen kan sjøfartsnæringen i den sammenheng ha trukket barn og unge til seg med tanke på muligheten for den raske yrkesmobiliteten som næringen gav. På bakgrunn av undersøkelsene er det imidlertid lite som tyder på at barn og unge reiste til sjøs, med tanke på en karriere da det er få som går igjen. Dermed kan muligheten for en rask karriere, og tjeneste i andre lands handelsflåter ha vært forlokkende.

Videre pekte jeg på den mangelfulle lovgivningen i forhold til aldersregulering. Denne faktoren anser jeg imidlertid ikke som en avgjørende faktor for næringen, da barn og ungdom var under visse restriksjoner ved etablering av folkeskolen. Derimot kan det økte fokuset på utdanningen ha medført at vanskeligstilte barn, som ikke fant sin plass på skolen, søkte til praktiske yrker.



## KAPITTEL 5, BARNE- OG UNGDOMSARBEID SOM HISTORISK FENOMEN I NORGE PÅ 1800-TALLET

### 5.1 INNLEDNING

I dette kapittelet ønsker jeg å se på barn og unge i den bergenske handelsflåte i et større perspektiv, gjennom å se hvordan vi kan tolkes deres erfaringer som et historisk fenomen. Kapittelet er tredelt. I første del vil samtidens fokus på barne- og ungdomsarbeid bli diskutert, deretter følger en redegjørelse for ettertidens ulike historiske tolkninger av barne- og ungdomsarbeid i Norge på 1800-tallet. Til slutt i kapittelet vil barn og unge i den bergenske handelsflåten bli plassert som et historisk fenomen, hvor egne funn vil bli drøftet på bakgrunn av samtidens fokus og ettertidens historiske fremstillinger av barn og unges arbeidsinnsats.

### 5.2 BARNE- OG UNGDOMSARBEID SOM SAMFUNNSFENOMEN

Gjennom oppgaven har jeg vist til Jacob Neumann Mohn og hans arbeid i å kartlegge omfanget barne- og ungdomsarbeid i 1870-årene. Mohns undersøkelser blir i stor grad knyttet til barne- og ungdomsarbeid i industrinæringen. Imidlertid analyserte Mohn omfanget av barn og unges arbeidsinnsats i en rekke næringer. Basert på den nominative folketellingen fra 1875 kartla Mohn bruken av barne- og ungdomsarbeid for hele landet.<sup>194</sup> Undersøkelse viste to viktige hovedtrekk. For det første var omfanget av barn og unges arbeidskraft størst i primærnæringene. For det andre viste undersøkelsen at barn og unges arbeid var allsidige da deres arbeidskraft var å finne i en rekke ulike næringer.

Omtrent 25 år etter Mohns undersøkelse ble det på ny publisert statistikk angående barne- og ungdomsarbeidet i Norge. Bak undersøkelsen stod to markante statistikere fra samtiden; Anders Kiær og Eugene Hansen. I sammenheng med en undersøkelse av arbeidernes forhold i en rekke ulike næringer, ble også barne- og ungdomsarbeid undersøkt. Resultatet ble publisert i *Bilag til Arbeiderkommisjonens rapport, Socialstatistikk*.<sup>195</sup>

Mens Mohn så på omfanget i 1875 av barn og unge, undersøkte Kiær og Hanssen sammenhenger mellom alder når barn og unge begynte å arbeide etter hvilke næringer de var

---

<sup>194</sup> Mohn, 1878, Tabell-Bilag 1 i Lovudkast med motiver angaaende børn og unge i menneskers anvedelse til arbeid undefor hjemmet.

<sup>195</sup> Kiær og Hansen, 1898-1899, s. 20ff

sysselsatt i.<sup>196</sup> Tabell 5.1 gjengir et utdrag av deres resultater fordelt etter aldersgruppene 6 til 13 år, og 14 til 19 år;

**Tabell 5.1, Alder og Livsstilling, i hvilken Arbeidet begynner**

Stilling	6-13 år					14-19 år				
	Før 1855	1855-1864	1865-1874	1875-1884	1885-1894	Før 1855	1855-1864	1865-1874	1875-1884	1885-1894
Sønner jordbrug v	68,9	72,3	69,1	66,8	64,1	32,1	24,9	22,7	24,8	27,1
Tjenere jordbrug v	20,3	14,6	14,5	16,6	15,8	22,4	20,3	18,3	15,6	15,2
Fabrikarbeidere	1,3	1,7	2,7	3,8	3,5	2,5	3,6	5,8	7,1	7,4
Sømænd	1,5	1,1	1,2	0,3	0,8	9,7	13,3	11,9	9,4	6,5

Kilde; Bilag til den parlamentariske Arbejderkommissions, Sosialstatistikk 1898-1899, s. 20f

I rapporten viser Hansen og Kiær hvordan tabellmaterialet er tenkt å skulle reflektere barne- og ungdomsarbeidets omfang så vel som gjennomsnittsalder for når dette arbeidet begynte. I samsvar med Hansens egne funn, ser vi at flest barn og unge jobbet i primærnæringene, og det var også her man finner den yngste gjennomsnittsalderen for når arbeidet begynte.

De to undersøkelsene som det blir referert til her, ble utarbeidet på bakgrunn av et offentlig initiativ. Mohn ble bedt om å kartlegge omfanget av barne- og ungdomsarbeidet med tanke på regulering av denne formen for arbeid. Imidlertid ble lovforslaget Mohn utarbeidet aldri vedtatt. Da reguleringen av barn og unges arbeidskraft i industrien kom i 1892, var det som en del av en vernelov for fabrikkarbeidere. Også Hansens og Kiærs undersøkelse av fenomenet inngår i en større sammenheng, og ønsket om å undersøke generelle arbeidsforhold i en rekke næringer.

Selv om det av offentlige myndigheter i samtiden ble rettet oppmerksomhet om barn og unges arbeid, og det ble fremmet forslag om å regulere barn og unges arbeidskraft. Viser imidlertid undersøkelsene at barne- og ungdomsarbeid i samtiden i stor grad inngikk i større samfunnsundersøkelser.

<sup>196</sup> Tallene bygger på undersøkelser gjort i utvalgte byer og landdistrikter i Norge og omfatter totalt 80 000 personer. Personene ble registrert ved en tellested som inneholdt spørsmål om blant annet tellingssted, fødselsår, fars stilling, året vedkommende begynte å arbeide, osv. Kiær og Hansen har ut fra informasjonen de samlet inn utarbeidet statistikker om ulike yrkesgrupper- inntekt og den alder den registrerte personene begynte i lønnet arbeid. Kiær og Hansen, 1900, s. 20f

Undersøkelsene av barne- og ungdomsarbeidet var nesten utelukkende kvantitative undersøkelser, og i liten grad kvalitative av karakter. Dette kan sees i lys av samfunnets oppfattelse som barne- og ungdomsarbeid som en del av oppdragelsen, og det av den grunn ikke var behov for å undersøke underliggende årsaker til hvorfor barn og unge arbeidet. Ertidens fremstillinger er derimot preget av både kvantitative og kvalitative undersøkelser av fenomenet.

## **5.3 HISTORISKE TOLKNINGER AV BARNE- OG UNGDOMSARBEID I NORGE PÅ 1800-TALLET**

### **5.3.1 FORTIDEN PÅ FORTIDENS PREMISER**

I kapittel 1 redegjorde jeg for min definisjon av barn og unge i tråd med aldersgrupperinger gjort i samtiden. I den sammenheng pekte jeg også fraværet på utelatelsen av ungdomsarbeid i ulike historiske undersøkelser.<sup>197</sup> Samtidig understreket jeg betydningen av å historisere forståelsen av begrepene i analyser angående barn og ungdom. Våre spørsmål er formet i nåtiden og bygger ofte på tolkninger med dagens oppfattelse av barn og unge og deres tilværelse, men skal vi forstå fortiden – så må den undersøkes på dens egne premisser.

I forhold til historiske undersøkelser om barn og unge, og spesielt i forhold til holdninger til deres arbeidskraft, blir historikeren stilt ovenfor flere utfordringer med hensyn til kildematerialet. Ingar Kaldal omtaler denne problematikken som ”seierherrenes spor”.<sup>198</sup> Han påpeker at skriftlige kilder som forteller om folk fra lavere sosiale sjikt ofte er blitt skrevet av eliten. Materialet forteller mer om hvilken forståelseshorisont som dominerte hos de som registrerte informasjonen, enn de materialet angivelig skulle rapportere for.<sup>199</sup> I likhet med andre mindre ressurssterke grupper, hadde barn og unge liten mulighet til å uttrykke reaksjoner på en måte som kan danne grunnlag for analyser av deres livssituasjon og oppvekstvilkår. Barn og unges holdninger til arbeid ble som oftest registrert av samtidige statistikere eller kommisjoner på bakgrunn av statlig initiativ. Dermed kan barnearbeidet ha

---

<sup>197</sup> Noe av årsaken til at ungdom ofte blir oversett i historiske fremstillinger, kan sees i sammenheng med dagens oppfattelse av begrepene barnearbeid og ungdomsarbeid. I motsetning til barn, blir ungdoms arbeidskraft fortsatt brukt – også i vestlige samfunn.

<sup>198</sup> Kaldal, 2003, s. 39

<sup>199</sup> Ibid, s. 39

blitt fremstilt slik de som utførte registreringen oppfattet det, og i liten grad hvordan barn og unge selv oppfattet sin arbeids- og livssituasjon.

Som nevnt, var det kvantitative tilnærminger som dominerte samtidens undersøkelser av barne- og ungdomsarbeid. Det finnes imidlertid også noe kvalitativt kildemateriale som er basert på barns egne minner, såkalte barndomsminner. Disse er nedfelt i ettertiden, og man kan ikke se bort fra at de dermed kan ha blitt farget av erfaringer senere i livsløpet.<sup>200</sup>

Det mangelfulle og problematiske kildegrunnet har innenfor den sosialhistoriske disiplinen ført til diskusjon om barnearbeid kan tolkes som *nødvendighet* eller en *elendighet* – en plikt eller privilegium.<sup>201</sup> Debatten må sees i sammenheng med de ulike tilnærmingene innenfor historiske analyser av barnearbeid i industrien i det 19. århundre.

### **5.3.2 BARNE- UNGDOMSARBEID I INDUSTRIEN**

Fremstillinger av barn og unges arbeid i industri har dominert historiske undersøkelser av bruken av barn og unges arbeidskraft. I Norge var Edvard Bull den første innen historieforskningen som søkte en systematisk analyse av barnearbeidet i industrinæringen som historisk fenomen på slutten av 1800-tallet.<sup>202</sup>

I fremstillinger om hvordan arbeiderklassens levestandard og levevilkår kan vi skille mellom to hovedposisjoner: *det optimistiske synet* og *det pessimistiske synet*. Optimistene hevder at industrialismen i hovedsak var velgjørende for arbeiderklassen. Den raske utviklingen av fabrikksystemet var den sikreste garanti for at arbeiderne skulle få økt reallønner og trygg sysselsetting.<sup>203</sup> Optimistene har tatt utgangspunkt i målbare forhold som lønninger, priser, forbruk og tilgang til visse varer. På grunnlag av dette har de kommet frem til at arbeidernes gjennomsnittelig levestandard økte, og økt levestandard blir i dette perspektivet tolket som stadfesting av at arbeiderklassen fikk det bedre industrialiseringen.

Pessimistene har i større grad tatt utgangspunkt i rapporter fra samtidige observatører. Drevet av sterk medfølelse for de undertrykte og utsatte arbeiderne har de beskrevet overgrep,

---

<sup>200</sup> Hodne, 1980, s. 51

<sup>201</sup> Schrumpf, 1993, s. 212

<sup>202</sup> Bull publiserte i 1953 artikkelen "Barnearbeid i norsk industr" og er i stor grad basert på minner. Bull, 1953

<sup>203</sup> Schrumpf, 1993, s. 212

mishandling og utbytting. Og fremstillinger av industrielt barnarbeid blir undersøkt innenfor denne tilnærmingen. Barnarbeid her blir satt opp mot ettertidens forståelse av barn, som sto utenfor det belastende arbeidslivet, gikk på skole og hadde tid til lek og atspredelse.<sup>204</sup> Videre kan det pessimistiske synet på barnarbeid kan deles inn i to versjoner: den tradisjonelle og den marxistiske. I den tradisjonelle versjonen blir det industrielle barnarbeidet fremstilt som et negativt utslag av den industrielle utviklingen. Det var ren økonomisk nød som tvang familien til å sende barna til fabrikkene. Arbeidsgiveren kunne på sin side holde lønninger nede ved å benytte kvinner og barn i industrien. Kampen om lovgivningen var en kamp for å bekjempe et alvorlig sosialt problem, og situasjonen ble forandret til det bedre med en gang fabrikklovgivningen ble vedtatt. Bare en iherdig innsats fra reformbevegelsen reddet barna fra de verste overgrepene.<sup>205</sup>

I fremstillinger av barnarbeid i industrien innen et pessimistisk rammeverk er den marxistiske tilnærmingen rådende. De marxistiske fremstillingene er i sitt innhold ikke avgjørende forskjellig fra den tradisjonelle tilnærmingen, men barnarbeidet blir sett på som et ledd i kapitalens utbytting av arbeidskraften i jakten på økt profitt. Det blir understreket at arbeiderbevegelsen hadde avgjørende betydning for at barnarbeidet ble regulert slik at barna kunne gå på skole og tilegne seg de kunnskapene som arbeiderklassen trengte i kampen for å omforme samfunnet.<sup>206</sup> I historiske fremstillinger av industrielt barnarbeid er Lars Olsson representant for denne tilnærmingen. I boken *Då barn var lönsamma*, viser han til to faktorer som kan forklare barnarbeid i industrien; de var billig arbeidskraft og familien trengte penger.<sup>207</sup>

I følge Schrumpf er pessimistenes fremstillinger et uttrykk for moraliserende historie. Hun hevder at disse er representanter for et etnosentrisk historiesyn der fortidssamfunnet blir vurdert ut fra historikerens egne tids normer. Schrumpf argumenter med at i arbeidet med å avdekke historien om det industrielle barnarbeidet, må målet være å komme den historiske virkeligheten med alle sine nyanser og kompleksitet så nært inn på livet som mulig. Da må fordommer legges til side, og fortiden må vurderes ut fra sin egne forutsetninger.<sup>208</sup> Videre tar Schrumpf et oppgjør med den elendighets pregede fremstillingen av barnarbeidere i

---

<sup>204</sup> Schrumpf, 1993, s. 213

<sup>205</sup> Ibid, s. 214

<sup>206</sup> Ibid, s. 216

<sup>207</sup> Olsson, 1979, s.13

<sup>208</sup> Schrumpf, 1993, s. 216

industrien. Schrumpf fremhever betydningen av å se at barnarbeidet ikke handler om lidelse, slaveri og elendighet, men at barn i industrien snarere hadde et fortrinn fremfor andre barn i sin samtid. Hun argumenterer for at barnarbeidet må sees i lys av kulturen og miljøet barn og unge var del av. Schrumpf ønsker at en heller skal vektlegge barna som aktører innenfor en lokal struktur, og da fortrinnsvis gjennom et barne- og familiehistorisk perspektiv. Ved å flytte blikket fra økonomiske og sosiale strukturer, og politiske maktforhold til det nære – til barnet og familien – vil andre sammenhenger tre frem. Innenfor en slik tilnærming blir barnas historie i større grad stedsbundet. Denne formen for tilnærming har ennå ikke fått særlig stor utbredelse, men vi finner eksempler på enkeltstudier både i Tyskland, Nederland, England og i de nordiske landene.<sup>209</sup>

### **5.3.3 BARNE- OG UNGDOMSARBEID I PRIMÆRNÆRINGEN**

Både nordiske og internasjonale studier har hittil vist marginal interesse for barne- og ungdomsarbeidet i primærnæringene. Dette er oppsiktsvekkende av flere årsaker. For det første representerte primærnæringen den største sektoren i Norge målt i form av sysselsetting helt frem til etter andre verdenskrig.<sup>210</sup> For det andre viste samtidens egne undersøkelser presentert tidligere i kapittelet, at barne- og ungdomsarbeidet var mest utbredt i primærnæringene – både i absolutte og relative størrelser.<sup>211</sup>

Sjøberg hevder at det marginale omfanget av publikasjoner og analyser av barnarbeid i primærnæringene kan sees i sammenheng med vanskelig tilgang til relevant kildemateriale. Arbeid utført av barn i denne sektoren ble viet mye mindre oppmerksomhet fra offentlige statistikere i de fleste europeiske land.<sup>212</sup> Sjøberg har langt på vei rett, men samtidig rettet sosialstatistikkens pionerer i Norge også stor interesse for barn og unges arbeidskraft i andre næringer enn industrien.

I de analysene som eksisterer av barn og unge i primærnæringene i det 19. århundre er det særlig jordbruket som dominerer. Barns arbeidsinnsats blir sett i lys av agrarsamfunnet og dets produksjonsforhold. Den tradisjonelle økonomien eksisterte i en parallell verden med det

---

<sup>209</sup> Korsvold, 1998, s. 11

<sup>210</sup> Norges Offisielle Statistikk XII 245, 1969, s. 36f

<sup>211</sup> Kiær og Hansen, 1900, s. 20f

<sup>212</sup> Sjøberg, 1997, s. 107

voksende industrisamfunnet, og var under sterk innflytelse fra dette. I agrarsamfunnet var det en livsnødvendighet å tilhøre en gruppe, familie eller et hushold for å opprettholde eksistensen. Her måtte alle medlemmene bidra – også barna. Dermed ble barnarbeidet en naturlig del av jordbruksøkonomien.<sup>213</sup> Innenfor dette perspektivet redegjør Mats Sjöberg for barn og unges innsats som gjeterne i artikkelen ”Working Rural Children. Herding child labour and childhood in the Swedish Rural Environment 1850-1950”.<sup>214</sup> I første halvdel av 1800-tallet var det et sterkt skille mellom husmannsfamilier og gårdbrukerfamilier. I husmannsfamilier ble barna ofte sendt hjemmefra, mens de i gårdbrukerfamilier kunne delta i produksjonen innenfor sin opprinnelsesfamilie inntil de dannet egen familie. Barna som arbeidet for andre fikk lønn, og pengene gikk direkte til foreldrene og familiens felles husholdningsøkonomi.<sup>215</sup>

Mens barnarbeid i industrien har vært preget av to opposisjonelle syn, hvor pessimistene og optimistene strides, bærer fremstillinger av barnarbeidet i jordbruket ofte preg av en romantisk fremstilling, hvor det fokuseres på at barna arbeidet ute i frisk luft sammen med foreldrene. Det forekommer imidlertid også fremstillinger av barnarbeidet i jordbruket som ikke gir like romantiske skildringer. Her blir det vektlagt at arbeidsoppgavene barna hadde var harde og arbeidsdagene var lange. Spesielt i fremstillinger om gjeter er denne fremstillingen rådende, noe vi blant annet finner hos Dagfinn Slettan.<sup>216</sup> I samtiden ble det også rettet oppmerksomhet for å få denne typen arbeid regulert, og da særlig fra medisinsk hold.<sup>217</sup> Selv om barnarbeidet i jordbruket var økonomisk nødvendig for å opprettholde familiens eksistens, kan en likevel ikke se bort fra at barn ble utnyttet gjennom sin økonomiske verdi, spesielt i de tilfeller hvor barn og unge ble sendt på bortearbeid.<sup>218</sup>

### **5.3.4 TJENESTEYTENDE NÆRINGER**

Heller ikke barne- og ungdomsarbeid i tjenesteytende næringer på 1800-tallet har vært et sentralt forskningsfelt for historikere. Dette gjenspeiler seg i det minimale omfanget av publikasjonene om barn og unges arbeid innenfor denne sektoren. I den første norske boken med temaet barn og ungdom, *Barn av sin tid – Fra norsk barns historie* fra 1980, blir barne-

---

<sup>213</sup> Sjöberg,, 1997, s. 113

<sup>214</sup> Sjöberg, 1997, s. 106

<sup>215</sup> Høvik, 1979, s. 4

<sup>216</sup> Slettan 1984, s. 65ff

<sup>217</sup> Høvik, 1979, s. 4

<sup>218</sup> Slettan 1984, s. 65

og ungdomsarbeid både i jordbruket og industrien dekket. Imidlertid inneholder boken ingen artikler om barn og unge i tjenesteytende næringer.<sup>219</sup> Samtidig viste barne- og ungdomsarbeidet en annen utviklingsbane enn for eksempel tilsvarende arbeid i industrien. Mens barn og unges arbeidskraft i fabrikkene ble redusert ved begynnelsen av 1900-tallet, økte omfanget av barn og unge i tjenesteytende næringer.<sup>220</sup> En av grunnene til dette var innføringen den 7-årigen folkeskolen som gjorde at barn og unge ikke lenger kunne arbeide fulltid. Dette gjorde barna mindre attraktive som arbeidskraft i fabrikkindustrien. Barnearbeid gikk i stor grad over fra å være heltidsjobb til å bli deltidsjobb, og på den måten ble det lettere å kombinere jobber som å løpe ærender og andre former for tjenester.

## 5.4 BARN OG UNGE I DEN BERGENSKE HANDELSFLÅTEN SOM HISTORISK FENOMEN

Som tidligere påpekt kjenner jeg ikke til noen systematiske undersøkelser av omfanget av barn og unge i sjøfartsnæringen. Jeg har kun lyktes å lokalisere en referanse der begrepet barnearbeid blir benyttet i forbindelse med denne næringen. I andre fremstillinger angående de yngste sysselsatt i handelsflåten blir de i stedet gjennomgående omtalt som *førstereisgutt*.

Den mangelfulle interessen for denne gruppen av arbeidere kan sees i lys den nasjonalromantiske fremstillingen av sjøfartsnæringen ettertiden har skapt. Samtidens nasjonale strømninger og det sterke fokuset på skipsfarten gjenspeiler seg også i publikasjonene av skipsfartsstatistikk for årene 1895 til 1903, som alle er sammenbundet i papir farget rødt, hvitt og blått.<sup>221</sup> I lys av marxistiske fremstillinger av barne- og ungdomsarbeid som en "elendighetshistorie", kan det tenkes at det ikke har vært ønskelig å rokke ved den nasjonalromantiske fremstillingen av norsk sjøfart i det 19. århundre.

---

<sup>219</sup> Hodne og Sogner (red.), 1984

<sup>220</sup> Blom, 2004, s. 116

<sup>221</sup> Norges Offisielle Statistikk, *Tabeller vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1895*, Det Statistiske Centralbureau, H. Ascheoug & Co, Kristiania 1897, Norges Offisielle Statistikk, *Tabeller vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1896*, Det Statistiske Centralbureau, H. Ascheoug & Co, Kristiania 1898, Norges Offisielle Statistikk, *Tabeller vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1898*, Det Statistiske Centralbureau, H. Ascheoug & Co, Kristiania 1900, Norges Offisielle Statistikk, *Tabeller vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1900*, Det Statistiske Centralbureau, H. Ascheoug & Co, Kristiania 1902, Norges Offisielle Statistikk, *Tabeller vedkommende Norges Skibsfart i Aaret 1902*, Det Statistiske Centralbureau, H. Ascheoug & Co, Kristiania 1904.



I lys av de økonomiske og kulturelle faktorene redegjort for i kapittel 4 vil jeg diskutere om barn og unges arbeidsinnsats i den bergenske handelsflåten kan sees som plikt eller privilegium.

Undersøkelsen av barn og unge sosiale bakgrunn i folketellingene fra Bergen viste at det var et gjennomgående trekk i perioden at barn og unge i den bergenske handelsflåten ble rekruttert fra arbeiderklassefamilier. Samtidig viste undersøkelsene at den største enkeltstående gruppen hvor det eksisterte informasjon om familiens sosiale bakgrunn, var i de tilfeller hvor mor var enke. Disse funnene tilsier at det var skyve-faktorer og hensynet til familieøkonomi som førte til at barn og unge arbeidet i handelsflåten. Slikt arbeid ville virke positivt for husholdningens økonomi både fra inntekts- så vel som utgiftssiden. Arbeidet om bord var lønnet, samtidig var dette bortearbeid og dermed ble det en munn mindre å mette for familien.

Samtidig kan sjøfartsnæringen ha blitt oppfattet som et privilegium for barn og unge gjennom sjøfartens særegne yrkesmobilitet. Yrkesmobilitet var knyttet til sjømannens egen lærervilje og innsats, og på den måten stilte alle med samme muligheter til å avansere innenfor skutens stillingshierarki. Argumentet om yrkesmessig mobilitet svekkes imidlertid gjennom det faktum at svært få av barn og unge lot seg spore i mannskapslister nedfelt over et lengre tidsperspektiv. Barn og unge utgjorde imidlertid også den største gruppen av rømte sjøfolk i utenlandske havner. Som diskutert i kapittel fire, viser nyere forskning at rømningen best kan forstås som yrkesvandring. En alternativ forklaring kan derfor være at barn og unge ønsket å fortsette sin karriere i andre lands handelsflåter. Denne forklaringen blir igjen styrket gjennom at Norge i et internasjonalt perspektiv var et lavt-lønningsland, i alle fall frem til 1870-tallet.

På bakgrunn av økonomiske faktorer ser vi dermed at arbeid i sjøfartsnæringen i Bergen kan tolkes som både plikt og privilegium for barn og unge. Også i lys av kulturelle holdninger, og da spesielt barne- og ungdomsarbeid som en del av oppdragelsen, kan arbeidet forstås som resultat av gjensidig vekselvirkning mellom skyve- og trekkmekanismer. Sjømannsyrket var kjent for å legge særlig vekt på stillingshierarki og disiplin. Jeg har ikke funnet empirisk belegg for å hevde at det barn og unge med særlig disiplineringsbehov som arbeidet om bord, men det er all grunn til å anta at foreldrenes ønske om oppdragelse gjennom arbeid også inkluderte sjømannsyrket.

## 6. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Med denne oppgaven har jeg ønsket å gi nye kunnskap om et tema som omfatter to fagtradisjoner innenfor historiefaget; barnearbeidshistorie og sjøfartshistorie. Oppgaven må sees i lys av en sosialhistorisk tilnærming hvor formålet er å utvide forståelseshorisonen om en gruppe sjømenn vi vet lite om.

I tråd med de etablerte problemstillingene i kapittel en, har jeg kartlagt omfanget av barn og unge i den bergenske handelsflåten, samt plassert barne- og ungdomsarbeid i den bergenske handelsflåten som et historisk fenomen.

I utgangspunktet var det lite kunnskap om barn og unge i handelsflåten. Den eneste kjente publikasjonen jeg kjente hvor begrepet barnearbeid benyttes, var Espens Søbyes "Barn i skipsfarten". I sjøfartshistoriske utgivelser er ikke begrepene barne- og ungdomsarbeid benyttet, her blir de yngste i næringen konsekvent beskrevet som *Førstereisgutt*. Heller ikke innen historiske analyser om barne- og ungdomsarbeid innen sosialhistorie kjenner jeg til undersøkelser om barn og unge i den norske handelsflåten. På bakgrunn av denne mangelfulle informasjon om barn og unges arbeidsinnsats i en tid hvor norsk sjøfartsnæring opplevde en voldsom ekspansjon, ønsket jeg å undersøke fenomenet nærmere.

I undersøkelser angående barn og unge er det viktig å sette begrepene barn og ungdom, samt barne- og ungdomsarbeid inn i en historisk sammenheng. Gjennom oppgaven har jeg argumentert for viktigheten av historisering av begrepene barn og ungdom, da innholdet i begrepene har endret seg over tid. Tidligere var barn og unges arbeidskraft en del av oppdragelsen og deres arbeidskraft inngikk som del av familieøkonomien. I dagens vestlige verden er arbeidet blitt erstattet med utdanning, og barnearbeid fremstår som et negativt ladd begrep forbundet med billig arbeidskraft i den tredje verden. Ikke bare er det nødvendig å se begrepene barn og unge og barne- og ungdomsarbeid i lys av den historiske utviklingen, det er også viktig å gi klare definisjoner av begrepene. I arbeidet med denne oppgaven har barn blitt definert som fra 15 år og nedover, mens gruppen ungdom inkluderte de mellom 16 og 18 år. Aldersavgrensningen ble gjort på bakgrunn av samtidige undersøkelser av barn og ungdomsarbeid, hvor det ble eksplisitt skilt mellom de to aldersgruppene – og der disse gruppene igjen ble oppfattet som adskilt fra voksne yrkesutøvere.

Oppgavens analyse bygger på informasjon om barn og unge i den bergenske handelsflåten. For å undersøke omfanget av barn og ungdom i den bergenske handelsflåten har jeg lokalisert, registrert og systematisert informasjon fra tilgjengelige kilder. Analysen for perioden frem mot århundreskiftet bygger på informasjon fra Mannskapslistene, som er lokalisert i arkivet etter Innrulleringssjefenes kontor. For perioden fra 1865 og frem mot århundreskiftet, har jeg tatt utgangspunkt i de nominative folketellingene fra perioden. Informasjonen fra disse kildene ble registrert i en database. Materialet i denne databasen kan sees på som en kombinasjon av panel og cross sectia data. På bakgrunn av materialet i databasen, var det dermed mulig å etablere en serie som viste utviklingen i barne- og ungdomsarbeidet i den bergenske handelsflåten for utvalgte år i det 19. århundre. Dette er første serien av sitt slag, og gir dermed nytt grunnlag for å så noe om de lange utviklingstrekkene i forhold til omfanget av barne- og ungdomsarbeid i den bergenske handelsflåten. Samtidig er det viktig å presisere at serien bygger både på kilder av ulikt opphav og på metodiske valg tatt underveis, noe som en må ta hensyn til i den grad en ønsker å benytte dette materialet til videre analyser.

Med de forbehold som er nevnt over, viste tallmaterialet at barn og unge inngikk som del av den bergenske sjømannsstanden gjennom hele århundret. Med unntak av 1865, sank aldri andelen barn og unge aldri under 10 prosent i perioden. Sammenligninger for enkelte år med tilsvarende materiale for Tønsberg og Arendal, viste at selv om omfanget kunne variere så var barne- og ungdomsarbeid i handelsflåten ikke et fenomen som var forbeholdt Bergen. Det som kanskje var noe overraskende i denne sammenheng, er at andelen barn og unge i den bergenske handelsflåten ikke i større grad ble redusert som følge av det stadig økende innslaget av dampskipstonnasje. Gjennomsnittsalderen for barn og unge økte imidlertid utover i perioden, et fenomen som samsvarer med Hansens statistikk fra 1900.

I kapittel fire så jeg på årsakene til at barn og unge dro til sjøs, og diskuterte de ulike faktorene innenfor et skyve- og dra system mest kjent fra migrasjonsteori. Årsakene til at barn og unge dro til sjøs var mange og samvirkende, og jeg så på kulturelle, økonomiske og samfunnsmessige faktorer. Her pekte jeg avslutningsvis på den sene aldersreguleringen næringen.

Avslutningsvis har søkt å plassert barn og unge i sjøfartsnæringen i forhold til forskningsfronten. Her har jeg fremhevet at historikerne hittil i liten grad har fanget opp samtidens egen interesse for å kartlegge barn og særlig unges arbeid i næringer utenfor

industrien. Målet med den drøftelsen har vært den samme som motivasjonen bak denne oppgaven, nemlig å synliggjøre både de minste og de mellomste i den 'usynlige' formen for tjenesteproduksjon som skipsfarten representerte.

## **KILDER**

### **STATSARKIVET I BERGEN**

#### *Arkivet etter Innrulleringssjefen*

##### Mannskapslister

- L.nr. 50 Mannskapslister 1800
- L.nr. 209 Mannskapslister 1810
- L.nr.214 Mannskapslister 1820
- L.nr.218 Mannskapslister 1830
- L.nr. 222 Mannskapslister 1840
- L.nr. 227 Mannskapslister 1846

##### Ruller for Bergen

- L.nr.37 1800 Ekstrarull
- L.nr.38 1800 Ekstrarull
- L.nr. 39 1800 Ekstrarull

##### Hovedrulle for Bergen

- L.nr 140 1805-1808 1.-8.-rode
- L.nr 141 1806-1808 9.-16.rode
- L.nr 142 1805-1808 17.-24.rode
- L.nr 143 a og b 1809 2 bind

##### Ungdomsrulle for Bergen

- L.nr 144 1804-1839 1.-12.rode
- L.nr 145 1804-1839 13.-24.rode
- L.nr 146 1840 1840

##### Ekstraruller for Bergen

- L.nr 147 1805-1808, 1.-11.rode
- L.nr 148 1805-1808, 12.-24.rode
- L.nr 149 1809-1816, 1.-24. rode

L.nr 150 1817-1840, 1.-12.rode

L.nr 151 1817-1840, 13.-24. rode

## **DIGITALARKIVET**

[www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no)

Folketellingen 1801,1301 Bergen

Folketellingen 1865, 1301 Bergen,

1875-telling for bergenske skip i utenriksfart,

Folketelling1875, 1310 Bergen

1900-telling for 1301 Bergen

Folketellingen 1801,0705 Tønsberg,

Folketellingen 1865, 0705 Tønsberg

Folketellingen 1900, 0705 Tønsberg

Folketellingen 1801 0903 Arendal

Folketellingen 1865, 0903 Arendal

Folketellingen 1900, 0903 Arendal

Skipslister for 1900-tellingen

## **NORSK SJØFARTSMUSEUMS ARKIV**

Oppl.arkiv 656.6.07 (079.3)

Manus 31 ”Dagbok ført av Youngmand Hagbarth Knudsen om bord i Bark ”Skomvær” af Porsgrund

948.34.(05) År

Kahytsdreng Johan Mjeldes dagbok fra barkskipet ”Kong Oscar” av Haugesund, 1868-1869

Manus 162

Matthias, Jacob Waldemar Et 100 års minne: beretningen om 16-årings førstereise med ”Meran ” 1900-1901.

Q386 (05) L

Jungmans död i barken Gefion

## **PUBLISERTE MATERIALE**

*Arbeiderkommissionens Indstilling I*, Trykt i flere Bogtrykkerier, Kristiania, 1888

Hansen, Eugène, *Bilag til Sjømandkommiteens indstilling, statistiske opplysninger om norske sjømænd deres fartstid, ivaliditet, ulykkesrisiko, etc*, Kristiania, 1900

Kiær, A.N og E. Hansen, *Bilag til den parlamentariske Arbeiderkommissions Indstilling, Socialstatistikk*, O. Christiansens Bogtrykkeri, Kristiania, 1898-1899

Kiær, Anders C.No Tabeller vedkommende Folekmengdens Bævegelse i Aarene 1865-1865  
Christiania, 1869

Mohn Jacob Neumann; Lovudkast med motiver angaaende børn og unge i menneskers anvednelse til arbeid udenfor hjemmet, 1878, Kristiania

Mohn, Jacob Neumann, Norske Rettstiden, ugebland lovkyndge, statistikk og statsøkonomi, udgiven af den norske sagførere forening,1874

Norges Offisielle Statistikk XII 245, Historisk statistikk 1968, Statistisk sentralbyrå, Oslo, 1969, s. 36f

## **STORTINGSFORHANDLINGER;**

Ot.prp.nr. 13 (1922)

Besl.O.nr (1923)

.

## LITTERATUR

Albert and Arner, *The Ship as a social system*, Institute for Social Research, Oslo, 1962

Bergh, Trond, Tore Hanisch, Even Lange og Helge Pharo *Norge fra u-land til i-land*, Gyldendal, Oslo/Gjøvik 1983

Bjørnson, Øyvind og Inger Elisabeth Haavet, *Langsomt ble landet et velferdssamfunn*, Notam Gyldendal AS, Oslo, 1994

Bjurman, Eva Lisa og Lars Olsson, *Barenarbeite och arbeterbarn*, Bohuslänningens AB, Uddevalla, 1979

Blom, Ida "Nødvendig arbeid-skiftende definisjoner og praktiske konsekvenssekvenser" i Historisk Tidsskrift nr 2, 1985

Blom, Ida, "Barneoppdragelse" i Hodne og Sogner (red) *Barn av sin tid*. Universitetsforlaget AS, Oslo-Bergen-Stavanger-Tromsø, 1984, s.37-51.

Blom, Kari, *Norsk barndom gjennom 150 år*, Fagbokforlaget, Bergen, 2004

Brautaseth, Camilla, *Norsk eksport 1830-1865, i perspektiver av nasjonaleregnskaper* avhandling for Graden dr.econ, NHH, 2002

Bull, Edvard, "Barnarbeid i norsk industri" 1953

Danielsen, Rolf, Ståle Dyrvik, Tore Grønlie, Knut Helle og Edgard Hovland *Gruntrekk i norsk historie, fra vikingtid til våre dager*. Universitetsforlaget, Oslo, 1991

Dannevig, Birger, *Arendal gjennom skiftende tider*, Arendal, 1973



Dyrvik, *Norsk historie 1625-1814, Vegar til sjølvstende*, Det norske samlaget, Oslo, 1999

Dyrvik, Ståle og Ole Fældbæk, *Mellom brødre 1780-1830*, Ascheoughs Norges Historie, bind 7 (red Knut Helle), Aschehoug og co, Oslo, 1996

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

Eriksen, Erling, *Førstereigutten. Dagligliv i seilskutetiden*, Vestfold historielag, Tønsberg, 1963

Furre, Berge. *Norsk historie 1914-2000, industri- frå voksterville til samtidstvil*, Det Norske Samlag, Oslo, 1999

Gøthesen, Gøthe, *Under seil. Sjømannsliv i seilskutetiden*, Grøndahl og søn forlag, Oslo, 1982

Grambo, Ronald "Barnekultur" i *Barn av sin tid*, Universitetsforlaget. Oslo-Bergen-Stavanger- og Tromsø, 1984

Hamre, Harald, "Unge menn under seil. Sjøfolk i Arendalsflåten og Stavangerflåten i seilskipsfartens storhetstid", i *Sjøfolkshverdag*, Agder distriksthøyskoles skrifter, redigert av

Harris, Christopher John "Forsømte, moralske, fordærvede og forvirede børns redning-eit lite omtatl kapittel fra Bergensarer og strilas sin kvardag på 1800-tallet" *Frå Fjon til Fusa: årbok for Nord-og Midhordaland, sogelag*, 1994

Hodne og Grytten, *Norsk økonomi i det 19. århundre*, Fagbokforlaget, Bergen, 2000

Hodne, Fritz, *Norsk økonomiske historie 1815-1970*, J.W. Cappelens Forlag a.s, 1981

Horn, Pamela, *Children's work and welfare, 1780-1880s* The Macmillan press ltd, London 1994

Høvik, Sverre-Kristian, *Den offentlige debatt om barnearbeidet i norsk industri og statsmyndighetenes forsøk på å regulere dette arbeidet i tidsrommet ca.1870-1890*, Hovedoppgave i historie ved Universiteteet i Bergen, våren 1976.

Johnsen, Berit Eide, *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål. 1875-1925*, Dr. art avhandling i historie, Universitetet i Bergen, 1998

Kaldal, Ingar, *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*, Det Norske Samlaget, Oslo, 2002

Kaldal, Ingar, *Historisk forskning, forståing og forteljing*, Det Norske Samlaget, Oslo, 2003

Kaukainen, Yrjö ”Shrink the world: Improvements in the speed of information transmission, c.1820-1870, i *European Review of Economic History*, 2001

Kjeldstadlie, Knut, *Fortida er ikke hva den en gang var*, Universitetsforlaget, Oslo, 2003

Korsvold, Tora “Barn og barndom som historisk forskningsfelt – tilnærminger og teoretiske kontroverser\*” I *Heimen* bd 35, 1998, nr.2

Markkola, Pirjo, ”God wouldn’t send a child into the world without a crust of bread”

Nedrebø, Yngve ” Kilder om sjøfolk ved statsarkivet i Bergen”, publisert på Foreningen Norges døvblindes hjemmeside; <http://home.online.no/~fndbred/sjoman.htm>, 1999

Nedrebø, Ynvge ”En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet” publisert på Foreningen Norges døvblindes hjemmeside; <http://home.online/no~fnbred/barm.htm>, 1

Ness , Einar *Det var en gang* , Universitetsforlaget, Kristiansand 1989

Nordvik, Helge og Jan Oldervoll, ”Seafare and community in Norway: an analysis base on the 1801 census.” *Seamen in society*, offprint of the report, Bucaresti 11-12. VIII.1980.

Nordvik, Helge ”Norwegian Maritim Historical Research during the past twenty years: a critical survey”, i Sjøfartshistoriske årbok 1990, Bergen, 1991

Norsk sjøfart bind 1 og 2, (red) Brit Berggren, Arne Emil Christensen, Bård Kolltveit, Dreyer, Oslo 1989,

Olsson, Lars, *Då barn var lönsamma*. Tidens förlag, Stockholm, 1980

Østerem, Nils Olav, *Norsk utvandringshistorie*, Det Norske Samlaget, Oslo, 2006

Osterhammel, Jürgen og Niels P. Peterson, *Globalization a short history*, Princeton university press, princeton and oxford, 2005

Rahikainen, Marjatta *Centuries of child labour. European experiences from the seventeenth to the twentieth century*, 2004, Ashgate Publishing Limited, Hampshire, 2004

Schrumpf Ellen, ” From full-time to part-time: working children in Norway from the nineteenth to the twentieth century” i de Coninck-Smith m.fl (red) *Industrious children. Work and childhood in the Nordic countries 1850-1990*, Odense University Press, Odense, 1997, Schrumpf, Ellen, *Barnearbeid – plikt eller privilegium*. Høyskoleforlaget, Kristiansand, 1997

Sjöberg, Mats, ”Working rural children. Herding, childlabour and childhood in the swedish rural environment 1850-1950” i de Coninck-Smith (red) *Industrious children. Work and childhood in the Nordic countries 1850-1990*. Odense University Press, Odense, 1997 s.106-129.

Slettan, Dagfinn, ”Barnearbeid i jordbruket” i Hodne og Sogner (red) *Barn av sin tid*, Universitetsforlaget AS, Oslo-Bergen-Stavanger-Tromsø, 1984, s.65-77.

Søbye, Espen, ” Barn i skipsfarten” i ”1894 Annus Horribulus” fra Tallens fortellinger, Samfunnsspeilet/Statistisk ,nr.1/2000

Søbye, Espen, ""Manden i Barnet" må beskyttes"" fra Tallens fortellinger,  
Samfunnsspeilet/Statistisk sentralbyrå, nr.1/2001a

Soltvedt, Kjartan, "Mest for ettertiden? Om tellingen i 1801 og dens problematiske  
etterhistorie" Folketellingen gjennom 200 år.

Thowsen, Atle, "Norsk sjøfartshistorie- periferi eller sentrum i norsk historieforskning?" fra  
Sjøfartshistorisk årbok 1972, utgitt av foreningen "Bergens sjøfartsmuseum", Bergen 1973

Thue, Johs B. "Bergen og sjøfarten II, 1800-1860. Skipsfart og kjøpmannskap" i  
*Sjøfartshistorisk årbok 1979*, Foreningen "Bergens sjøfartsmuseum", Bergen, 1980

Tønnesen, Johan Nicolai, "Mannskapsforhold" i Worm-Müller, Jacob, *Den norske sjøfarts  
historie II bind 3dje del*, J.W. Cappelens forlag, Oslo, 1957,

Witt, Jahn M, ""Master next to God?" The merchant captain from the 17th to the 19th  
century" i *The Sea in European History*, edited by Luc Francios and Ann Katherine Isaacs,

Zachariasen, Aksel, *Fra trellekår til frie menn*, Norsk Sjømannsforbund gjennom 40 år,  
Tidenede forlag, 1950

Zelizer, Viviana A., *Pricing the priceless child. The changing social value of children.*

### VEDLEGG 1; Barn og unge i den bergenske handelsflåten 1800-1846

<i>Alder</i>	<i>1800</i>	<i>1810</i>	<i>1820</i>	<i>1830</i>	<i>1840</i>	<i>1846</i>
<b>7 år</b>						1
<b>8 år</b>						
<b>9 år</b>					1	
<b>10 år</b>	2		3		2	2
<b>11 år</b>	6		3	2	2	1
<b>12 år</b>	6	4	6	3	6	8
<b>13 år</b>	12	6	3	7	8	3
<b>14 år</b>	10	16	8	7	22	6
<b>15 år</b>	19	11	9	10	20	20
<b>16 år</b>	17	37	18	15	19	20
<b>17 år</b>	8	28	26	20	24	24
<b>18 år</b>	21	23	24	25	50	36
<b>Antall barn og unge</b>	101	125	100	89	154	121
<b>Antall uten oppført alder</b>	11	28	46	70	2	5
<b>Antall registrerte</b>	752	470	982	897	977	1139

Kilder; Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskapslister for Bergen", 1800, 1810, 1820, 1830, 1840, 1846, L. nr, 51, 209, 214, 218, 223, 227.

**VEDLEGG 2; Sjømenn registrert uten alder fordelt etter henvisning til innrullingsprotokoll**

<i>Rull</i>	<i>1800</i>	<i>1810</i>	<i>1820</i>	<i>1830</i>	<i>1840</i>	<i>1846</i>
Hovedrull	1		19	33	1	2
Ungdomsrull		2	3	6	1	
Ekstrarull	3		15	10		3
Annotasjonsrull			2			
Log	3					
Uten henvisning	4	8	7	10		
Antall registrerte uten alder	11	10	46	70	2	5
Antall registrerte	752	470	982	897	977	1139

Kilder; Statsarkivet i Bergen, arkivet etter Innrulleringssjefen, "Mannskapslister for Bergen", 1800, 1810,1820,1830,1840,1846, L. nr, 51, 209,214, 218, 223, 227.

### VEDLEGG 3; Barn og unge i den bergenske handelsflåten 1801

<i>Alder</i>	<i>Bergen</i>
11 år	2
12 år	4
13 år	5
14 år	2
15 år	11
16 år	14
17 år	16
18 år	18
<b>Antall barn og unge</b>	72
<b>Antall registrerte sjømenn</b>	809

Kilde; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), Folketellingen 1801, 1301 Bergen

#### VEDLEGG 4; Barn og unge i handelsflåten 1801, Tønsberg og Arendal

<i>Alder</i>	<i>Tønsberg</i>	<i>Arendal</i>
11 år		
12 år		
13 år	1	3
14 år	2	3
15 år	7	2
16 år	8	7
17 år	6	7
18 år	8	3
<b>Antall barn og unge</b>	32	25
<b>Antall registrerte sjømenn</b>	148	95

Kilde; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), Folketellingen 1801,0705 Tønsberg, 0903 Arendal



**VEDLEGG 5; Barn og unge i den bergenske handelsflåten 1865-1900**

<i>Alder</i>	<i>1865</i>	<i>1875</i>	<i>1900</i>
<b>4 år</b>	1		
<b>5 år</b>			
<b>6 år</b>		1	
<b>7 år</b>		2	
<b>10 år</b>		1	
<b>11 år</b>		1	
<b>12 år</b>		2	2
<b>13 år</b>	1	1	1
<b>14 år</b>	5	3	14
<b>15 år</b>	14	18	57
<b>16 år</b>	20	42	75
<b>17 år</b>	33	42	100
<b>18 år</b>	44	76	101
<b>Antall barn og unge</b>	74	189	249
<b>Antall registrerte sjømenn</b>	1249	1504	2280

Kilder; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), 1865-tellingen for 1301 Bergen, 1875-telling for Bergen, 1900-telling for 1301 Bergen

**VEDLEGG 6; Barn og unge i bergenske skipslister 1875-1900**

<i>Alder</i>	<i>1875</i>	<i>1900</i>
<b>4 år</b>		
<b>5 år</b>		
<b>6 år</b>		
<b>7 år</b>		
<b>10 år</b>		
<b>11 år</b>	1	
<b>12 år</b>	2	1
<b>13 år</b>	3	1
<b>14 år</b>	5	13
<b>15 år</b>	13	52
<b>16 år</b>	19	84
<b>17 år</b>	52	89
<b>18 år</b>	67	81
<b>Antall barn og unge</b>	162	240
<b>Antall registrerte sjømenn</b>	1353	2130

Kilder; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), 1875-telling for bergenske skip i utenriksfart og skipslister for 1900-tellingen.

**VEDLEGG 7; Barn og unge Tønsberg og Arendal, 1865-1900**

	1865		1900			
	Tønsberg	Arendal	Tønsberg	Skiplister	Arendal	Skiplister
<b>0 år</b>				1		
<b>5 år</b>				1		
<b>11 år</b>			1			
<b>12 år</b>				1		
<b>13 år</b>			2		1	
<b>14 år</b>	1		1	9	2	5
<b>15 år</b>	9	1	19	14	3	4
<b>16 år</b>	7	6	24	20	6	8
<b>17 år</b>	20	8	20	16	12	8
<b>18 år</b>	17	4	18	14	17	18
<b>Antall barn og unge</b>	37	15	67	76	24	43
<b>Sjømenn over 18 år</b>	382	255	536	368	251	239
<b>Antall registrerte sjømenn</b>	419	270	603	430	275	264

Kilder; [www.digitalarkivet.no](http://www.digitalarkivet.no), 1865-tellingen for 0705 Tønsberg, 1865-tellingen for 0903 Arendal, 1900-tellingen for 0705 Tønsberg, 1900-tellingen for 0903 Arendal, Skiplister for 1900-tellingen

### VEDLEGG 8; Barn og unge i den bergenske handelsflåten 1800-1900

	1800	1801	1810	1820	1830	1840	1846	1865	1875	1900
<i>Alder</i>								1		
4 år										
5 år										
6 år									1	
7 år							1		2	
8 år										
9 år						1				
10 år	2			3		2	2		1	
11 år	6	2		3	2	2	1		1	
12 år	6	4	4	6	3	6	8		2	2
13 år	12	5	6	3	7	8	3	1	1	1
14 år	10	2	16	8	7	22	6	5	3	14
15 år	19	11	11	9	10	20	20	14	18	57
16 år	17	14	37	18	15	19	20	20	42	75
17 år	8	16	28	26	20	24	24	33	42	100
18 år	21	18	23	24	25	50	36	44	76	101
<b>Antall b&amp;u</b>	101	72	125	100	89	154	121	74	189	249
<b>Antall u. alder</b>	11		28	46	70	2	5			
<b>Antall registrerte</b>	752	809	470	982	897	977	1139	1249	1504	2280

Kilde: Egne beregninger basert på kilder oppgitt under vedleggene 1-7.