

Fra hvite seil til Diesel-drift

NOEN BLADER FRA NORSK SJOMANNSSAGA

Bjornson har sagt at »vår ære og makt har hvite seil oss bragte». Dikterkongen vår hadde sans for hva våre sjofolk var og er gjennom tusen år. I stort og smått. — I sin sang »Den norske sjomann er et gjennombraket folkeferde ga han en hyldet til dem som få andre.

Aleksander Kielland har skildret sjomennene i »Garmann og Worse» disse menn som går til sin gjerning uten klager eller store ord. Jonas Lie henter også stoff fra sjomannsskapet slik som i den ramsalte boka »Gå på» Og Nordahl Grieg da, i skuespillet »Vår ære og makte» som viser oss hvor lite en sjomanns liv er verdt i spekulasjonens og utbytningens tjeneste.

Den norske sjomannen slik jeg

Havet går som en »blå tråde gjennom norsk historie. Sjøfarten har gitt impulser fra den store verden på alle områder. Det begynte i vikingetida og gikk fra til høydepunktet i vår historie på kong Håkon Håkonsens tid gjennom 400 år snatta til den nasjonale friedommen og oppsvinget etter 1814 og til i dag.

Vi har gjennomgått mange faser i vår skipsfartsutvikling. Fra ror-karlenes årer og vinkingsseil til de vakre poetiske hvite seilenes tid der skipene seilte omkring som hvite svaner og til i dag da oljetidas nøkterne og dog skjønnne syn på alle de sjø verdenshav.

Norsk skipsfart kan inndeles i fire hovedavsnitt. Den første finner vi fra de eldste tider til år 1300 og om

og portugiserne de ledende sjofartsnasjoner.

Noe etter århundreskiftet 1500 ble det fart i trelasteksporten ved de såkalte vannsagene. Østlandet og Sorlandets havnebyer fikk større betydning. Der det var fosser fikk man tilskåret trelast og det er klart at Norge fikk en stor betydning sjøl under den danske lyriketida. Den norske skipsflåten vokste i antall skip. — Men den langt overlegne sjofartsnasjonen var England. I 1651 kom de engelske navigasjonslovene som først og framst skulle verne landet mot hollenderne. Men for nordmennene var det en besyttelse. — Disse lovene gikk bl. a. ut på at kystfarten var forbeholdt engelske skip, det samme gjaldt fiskeriet. Det var heldig at Norge var et trelastproduktions- og eksporterende land med livlig landshandel. På denne tida måtte man bruke »armerte» handelsskip med forsvar i tilfelle overfall eller krig.

Noen av de danske kongene hadde et åpent blikk for handelen og medvirket til å lette nordmennenes skipsflåten virksomhet. Omkring 1700 var skipsflåten på omlag 60.000 tonn. Bergen var den største skipsbyen med 146 skip = 22.000 tonn.

I vårt århundrede har nordmennene gjennom Fridtjof Nansen og Roald Amundsen og deres menn greid å passere polarmrådene. En tidligere »Roald Amundsen» Jens Munk fra Arendal forsøkte å passere den såkalte »Nordvestpassasjen» med greide det ikke. Han greide ikke å forser lenger enn til Hudsonbukta hvor hans mannskap slo seg ned for vinteren og led fryktelige kvaler på grunn av sykdom, sult og kulde. — Jens Munk ikke finnes noen beklagende ord eller skryt. På ekte sjomannssvis forteller han rolig og saklig om det som foregikk.

I 1709 ble Norge trukket inn i den store nordiske krig. Tross Tordenskjolds innsats tok svenskene under denne krigen så mange skip at flåten ble halvert. Etterpå ble det fart i svensk trelastskiping og de kunne selge billigere enn oss. Sjøroveriene var en plage i denne tida, særlig i Middelhavet. Det ble gjort meget for å bli kvitt plageriene.

I 1776 var de store tapene erstattet. Hvis vi kan si det så kan man takke den nord-amerikanske frihetsskampen (1775-1783) fikk den norske skipsfarten igjen vind i seilene og tonnasje økte til 92000 tonn.

Napoleonskrigen økte norsk sjofart til hele 120.000 tonn ved overgangen til år 1800. Fra da av og til 1807 kom det sjø fete år i norsk sjofartshistorie. Trelasthandelen blomstret og fiskeeksporten økte til de sør-europeiske landa hvorfra man nå tok heim frukt, salt, vin m.m.

Så begynte den tida i norsk sjofart da skutene fraktet varer i landa i mellom uten å anløpe norsk havn på årevis. Etter 1800 var Bernt Anker fra det daværende Kristiania den største skipsrederen. Han hadde 40 skip, 102 sagbruk, flere jernverk og bedrifter av forskjellig slag. Hans årsinntekter beløp seg til 600.000 riksdaler (dvs. 2,4 millioner kroner). Han var den rikeste mann i Norge og ga levebrød for 20.000 mennesker.

Av våre statsmenn var det vel Anton Martin Schweigård som hadde den beste forutsetning for å forstå betydning av vår skipsfart. Nodårene 1807—1814 ga de beste erfaringene for vår behov av skipsflåten. Napoleontidas fastlandsblokkade i verkstatt av England bragte nok hårde prøvelser for vårt folk, men vi hadde sjomenn av Tørrvikens format og her er det verdt å nevne Ibsens navn fordi han i dette dramatiske dikterverket har gitt en så levende skildring av de fryktelige forholdene som blokkaden skapte og som gikk ut over mange uskyldige mennesker. — Handelsflåten talte 140 000 tonn. 1814 sto som det store frihetsåret for Norge.

Vi må igjen nevne Anker-slekten. Den medvirket til å reise universi-

tetet i 1811. Selskapet »Norges Vele» ble stiftet i 1809 ved hjelp av Ankers. — Men de hadde ingen bote midler mot kriser og når de satte inn var sjofarten sårbar og gikk til bake. Hyrene var små og kostholdet billig. (Vi kan si det er omvendt nå). Skutene var gamle opp til 100 år. Men de ble stelt, fløket og ingen kunne slentre eller sluske unna på en norsk skute. Derfor blir seilskip brukt som skoleskip den dag i dag. En sjomann må adlyde. Han må beherske godt sjomannskap.

Seilskipenes glansperiode på alle hav var inne. Nært og fjært. Emigrantfarten tok til i 1825 og det gikk en strøm av nordmenn over til Amerika. Den første skuta her ute »Restaurasjonen». Den kunne ta 52 sjomenn og passasjerer. I 1850 var Norge nr. 8 og hadde en skipsflåte på 288.000 tonn. Nordmennene likte ikke unionsmerket i det norske flagget. Vi måtte føre en flaggkamp og først 48 år etter ble det tatt vekk og det rene flagget prydet skipene i alle havnene. Av andre betydningsfulle saker kan nevnes at de engelske navigasjonslover ble opphevet i 1850 og det betød friere skipsfart for Norge. Under Krimkrigen ble norsk tonnasje brukt til kornfraktene fra Svartehavshavnene. Men det varte ikke lenge for dette ble stoppet. Sjørovere ble behandlet med alt annet enn milde midler. Bl. a. ble det brukt kokende vann overfor dem og ingen kom ombord. Etter Krimkrigen ble 2000 skuter av 2700 norske skuter brukt til frakter. — Det kan nevnes at vår store polarforsker Amundsen far var med skip som gikk på China-fart. Vår skip gikk også over til Amerika og kom gjennom »Laken» der. Fra århundreskiftet ble det fart i oljetraden også. Seilskutene var uegnet til oljefrakt, så nå måtte dampskipene til. På denne område ble skipsreder Gustav Conrad Han-

sen er pioner for det var ham som fant en metode som løste problemene med å få oljen til å ligge nede i lasterommene uten å skade verken skipene eller mannskapet.

Tele- samferdselsmidler ble brukt mellom skip havner og heimlandet. Noe nifst og mystisk svant bort med seilskutetida. Det var sagnet om »Den flyvende hollender» som den berømte komponisten Richard Wagner ble inspirert av under en storm på norske kysten til å lage en opera av, eller rettere sagt et musikkdrama. Sjøfolkene kunne pakke sammen og be sitt siste fadervår hvis de traff den fredløse sjørover en kullsort stormtatt.

1880: 8100 skip på 1510 000 tonn. Fra nr. 8 til nr. 3, en plass i verdenstonnasje som Norge framdeles beholder.

Det er klart at landet fikk mange skipsbyggerier langs sin lange kyst. Det var lite å tjene og arbeidsida var lang for, men alle var stolte av sitt arbeid når et norsk skip gikk av stabelen.

Skipfarten ble nå en særskilt næringsveg og den har fått en mektig betydning for den selver inn milliarder av kroner som kommer godt med i statskassa.

Vår store statsmann, Christian Michelsen, som sjøl var skipsreder

var på linjefart og routeskip. Det ble bygd større og større skip. Mellom Vest-Europa og Israel kom det i stand frukttfarter, det samme gjaldt California og Europa.

Det kan som en konklusjon på denne beretningen ikke skade å nevne noen av de største skipsrederiene i Norge:

Wilhelmssens linjer fra Afrika, Australia og disse forbindelsene med India, Java, Kina, Burma, Pakistan, Indonesia og Japan, desuten til New York og La Plata.

Fredrik Olsen på Stillehavet, Atlanterhavet og Middelhavet.

A.F. Klavens og Cos linje mellom USA og India.

Fernleys og Egers linjer mellom Golfen og Japan og Middelhavet.

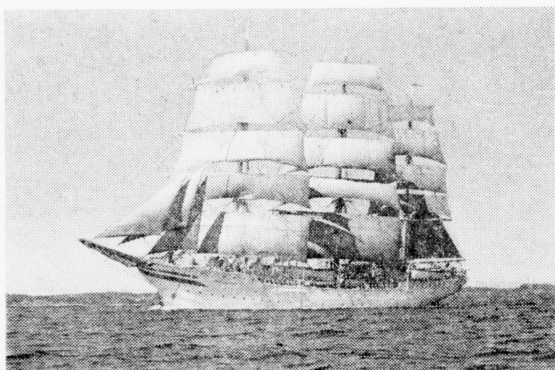
Wetsfals Larsens båter mellom Nord og Sør-Amerika.

Det er bare en liten del av de mange norske over hele verden.

Tankfarten og oljen spiller en større og større rolle handelsflåten. Den går jorda rundt med de rike kildene i USA, Sovjetunionen, Irak, Iran, Kuwait, Romania, Sør-Amerika med Venezuela.

Vi vil også tilslutt si litt på norsk skipsfart under den annen verdenskrig 1939—1945. Dens fem millioner br. reg. tonn talte med f de alliertes skipsflåte.

Hvordan i all verden har det



Skoleskipet »Sorlandet» Kristiansand S

så ham på min korte ferd som »sjo farer» på et solgyllent blått Middelhav bare bekrefter alt det gode jeg har sett og hørt om sjomannen, uansett nasjonalitet. De var kjernekarer alle sammen. Vår kaptein var et mannfolk, respektet, uten store ord og fakter, tillitsvekkende og beundringsverdige. Det var en mann uten ord når det gjaldt ham sjøl. Man sier gjerne at nordmenn skryter fært. Det var i ste styrmann og chiefen som fortalte meg om kapteinens bragder under krigen der han krysset Atlanterhavet mange ganger.

Alt gikk knirkefritt på denne båten. »Zero» av Haugesund. Her behøves ikke mange ordene, ståk og støy. Hver mann viste hva han hadde å gjøre. Ja, hvor tåpelig er ikke ordtaket: »Det er ikke så nøyet til sjø» — Ja, sannelig der er det da noye nok. Maskinen må arbeide jevnt og sikkert, her må pussens og stelles. Rormannen må følge kompasset og posisjonen. Kapteinen og styrmannen tar et oversyn på driften. Kursen må være o.k.

Vi hadde egg fra Israel ombord. De måtte oppbevares i fryseriet og holde en hvis temperatur. Kokken og byssa var et fint arbeidssted. Jeg slapp å mate kjølsvinet, men kanskje fikk hainen noe potetkrell. Det har sine fordeler å komme fra en sjofartsby. Det er ikke alt pjatt en biter på.

Men da jeg mønstret av i Italia så dukket den tanken opp i meg at noe måtte gjøres for å hedre norsk og vi kan likeså godt si nordisk sjomannskap i korte trekk i over 1000 år. — Norge er nr. 3 i verdenstonnasje. Bare Sambandsstatene og Stor-Britannia ligger foran.

fatter vikingalderen til den første tida av middelalderen. Det annet avsnitt omfatter tida 1300-1500 og tar med seg Hansa-perioden, den tredje fra 1500-1800 og den fjerde fra 1800 og opp til våre dager.

Etter de rent krigerske ferdene til de norske vikingene for 1300 kommer handelsflåten som sørger for eksport av torsk og trelast. Det var et stort marked for Norge befolket Island, Irland, deler av England og Frankrike.

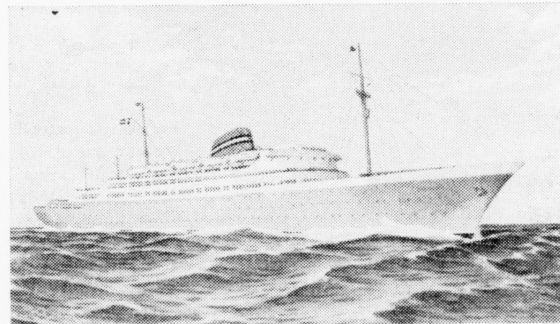
Skipkbygingen sto naturligvis meget høyt. Det ser vi av våre vikingeskip smekre og vakre linjer. Gokstadskipet er 23,80 meter langt og 5,10 meter bredt, høyden midtskips er 2 meter fra kjølen. De to andre som er gravd fram er Oseberg- og Tuneskipet. Alle er vel bevart etter at vi kan beundre dem på våre museer.

For farten mellom Norge og andre oversjøiske land er det en strålende bragd og finne fram etter stjernene og andre naturlige sjomærker. Sjomannsskapet gikk i arv fra far til sønn. Ja, våre felles forfedre var sjomenn. — De kom seg fram til Island, Irland, Færøyene, langs våre kyster og sørover. Ja, til Grønland og Amerika! — De daværende markedene var mest konsentrert omkring Europa og senere vestover. Hvorfor strides om Leif Eriksson og Columbus! Kongene Sverre Sigurdson og tidligere nevnte H. Håkonson gjorde meg i sin tid til å befeste Norges ry som sjofartsnasjon.

I nedgangstida begynte hanseaterne langs Østersjøkysten å konkurrere med nordmennene om skipsfarten og sikret seg monopol på den europeiske komhandelen.

Hvis Norge hadde hatt mere samarbeide i det man med et bedre ord kaller organisasjon så ville situasjonen vært god overfor Hansa-forbundet. Den norske skipsfarten gikk sterkt tilbake. Kongemakten var ikke lenger sterk nok i be kjempelsen av Hanseaterne.

Etter de store oppdågelserne ble hollenderne, englenderne, spanierne



M/s »Oslofjord» Amerikabåten