

MITT SKIP ER LASTET MED...

SKIPSFART I HUNDRE
1910 - 2010

Mitt skip er lastet med er en interaktiv utstilling om skipsfarten i Haugesund og området rundt fra 1910 til 2010. Utstillingen er laget i samarbeid med Haugesund Rederiforening i anledning foreningens 100-års jubileum. Tekst, bilder, lydusj og film, gjenstander og skipsmodeller er noe av det som er med på å fortelle historien. Teksten som følger kan leses som skjelettet. Kjøtt og blod får du i utstillingen!

I hundre år har byens skip fraktet varer på verdenshavene. Så lenge Haugesund har eksistert, har byen vært knyttet til havet. Sildefisket var grunnlaget, og eksporten av sild ga kunnskap og kapital til å ta steget inn i internasjonal skipsfart.

Haugesund ble en stor skipsfartsby. Skip gikk med korn fra Svartehavet til England, med salt fra Trapani på Sicilia til Haugesund, eller med industrivarer fra Europa til Sør-Amerika.

Havet har vært arbeidsplass for tusener av sjøfolk. I storm og stille, i krig og fred, har skipene seilt mellom kontinentene. Konjunktorene har skiftet, men skipsfarten har alltid funnet nye markeder og nye havner.

Både redere, sjøfolk og deres familier har merket gode og dårlige tider. Byens og regionens historie er vevd sammen med skipsfarten. Etter hundre år er det fremdeles skip på alle hav.

Førstereisgutter ble de kalt, som reiste til sjøs for første gang. I første halvdel av 1900-tallet var det vanlig for gutter å reise til sjøs etter konfirmasjonen. Aldersgrensen var 15 år, og guttene startet sjømannslivet som messegutt, salonggutt, dekksgutt eller maskingutt. Overgangen fra livet på land til hardt arbeid om bord kunne være stor.

Etter 1945 endret synet på ungdommen seg. Mange fristelser møtte en førstereisgutt, og det ble stilt krav om tettere oppfølging fra skipsledelsen. I 1964 ble aldersgrensen for førstereisgutter hevet til 16 år. I 1969 ble det innført en egen vernelov for gutter under 18 år på skipene. I dag er den klassiske førstereisgutt borte. Skolegang på land og læretid til sjøs har tatt over.

Kvinner begynte å reise til sjøs etter andre verdenskrig. Mangelen på sjøfolk etter 1945 førte til stort behov for arbeidskraft. Dette var den viktigste grunnen til at kvinner gikk til sjøs i denne perioden. Kvinnene måtte være 20 år for å få hyre. De fikk arbeid som salongpiker og messepiker ved førstereis. Noen utdannet seg til telegrafister og ble dermed en del av offiserskorpset om bord.

Den første telegrafisten fra Haugesund mønstret på i 1949. Hver fjerde telegrafist på norske skip var kvinner i 1967, men den første kvinnelige maskinisten fikk vi først i 1972. Året etter kom den første kvinnelige styrmannen. I dag finnes det kvinner i alle typer stillinger om bord på norske skip.

Sjøfolks levekår har endret seg mye de siste hundre årene. Boforholdene var dårlige på de første dampskipene. På nyere damp- og motorskip flyttet mannskapet fra fuktige omgivelser i ruffen forut i skipet til egne lugarer. Seilingstiden ute var lang. Det kunne ta opp til tre år før en sjømann vendte hjem til familien. Julaften og 17. mai ble ofte feiret til sjøs.

Mange sjømannsorganisasjoner har kjempet for bedre kår for sjøfolk. Velferdssamfunnet som vokste fram etter 1945, gav bedre kår for sjøfolkene med rett til fri hjemreise, redusert arbeidstid, og økte lønninger. En ny sjømannslov som kom i 1953, var starten på en rekke forbedringer.

1953: Fri hjemreise etter 24 måneder

1958: Fri hjemreise etter 18 måneder

1964: Fri hjemreise etter 12 måneder

1971: Fri hjemreise etter 9 måneder

1973: Fri hjemreise etter 6 måneder

I dag kan norske sjøfolk være ut alt i fra to uker til tre måneder avhengig av fartsområdet.

Sjømannsutdanningen har alltid vært viktig i Haugesund. Det har hele tiden vært en rivende teknologisk utvikling i skipsfarten. Dette har stilt krav til å utvikle ny kompetanse. Allerede i 1874 ble Haugesund Navigasjonsskole opprettet som en ren styrmannsskole, og i 1911 ble Haugesund Maskinistskole etablert. Dette var starten på en lang tradisjon med utdanning til sjømannsyrker i Haugesund. Stuertskole og Radioskole var tilbud som kom etter 1945. Haugesund Rederiforening har alltid vært en pådriver for best mulig maritim utdanning. I dag er det maritime utdanningstilbud på Høgskolen Stord/Haugesund og ved Karmsund videregående skole.

Hvalfangsten og trelastfarten viste godt igjen i bybildet. Utenom sesongen lå skipene i opplag, og det lokale næringslivet hadde mange oppdrag. Haugesunds Mekaniske Verksted, Flytedokken og Haugesund Slip gjorde vedlikehold. Skipshandlerne skaffet proviant og bunkers. Mannskapet kom i stor grad fra Haugalandet. Mange sjøfolk har vært førstereisgutter i hvalfangst og trelastfart.

Fra 1929 til 1959 deltok rederiet Knut Knutsen O.A.S. med Suderøy-ekspedisjonene i den moderne hvalfangsten i Antarktis. Ekspedisjonene kunne bestå av 300 mann og varte fra oktober til april. Utenom sesongen deltok deler av mannskapet i vedlikehold på skutene. Andre mønstret på skip som gikk i trelastfart.

Frem til 1970 hadde byen fortsatt mange ettskips-rederier, med eldre dampskip. Flere av dem drev lønnsomt i trelastfarten på Hvitehavet, som er en del av Nordishavet nordvest i Russland. Skipene gikk fra Arkhangelsk til Storbritannia og Frankrike fra mai til november. Da var havnene i nord isfrie. Skipene anløp ofte Haugesund med kullast i retur.

Gjennom to verdenskriger har norske skip gått i fraktesfart på havet. Norske skip og sjøfolk har spilt en aktiv rolle på havet under verdenskrigene. Ved utbruddet av første verdenskrig i 1914 var Norge verdens fjerde største skipsfartsnasjon. Kullfarten mellom England og Frankrike ble helt avgjørende for utfallet av første verdenskrig. Mange sjøfolk mistet livet, men norske redere opplevde oppgangstider i de fire årene krigen varte.

Etter at Norge ble okkupert av tyske styrker 9. april 1940, ble alle norske skip i utenriksfart lagt under Nortraship, et rederi dannet av den norske regjeringen. Skipene fortsatte å frakte olje og andre varer mellom de allierte og var en viktig del av den norske krigsinnsatsen. Mange haugesundsskip seilte for Nortraship. Halvparten av disse ble senket under krigen, og 260 sjøfolk omkom.

Linjefarten var avhengig av dampskipenes fart og pålitelighet. Mange sjøfolk har startet sin karriere om bord på et linjeskip. I linjefarten fraktet skipene varer i rute mellom faste havner. Linjefarten krevde derfor raske skip. Skipene gikk blant annet i bananfart mellom Jamaica og London, sauetransport mellom Australia og Singapore, med passasjerer og last mellom USA og Fjerne Østen og oljeutstyr mellom USA og den Persiske Golfen.

Gullalderen for linjefarten var 1950- og 60-tallet. Den var et viktig ledd i verdenshandelen mellom det rike nord og det fattige sør. Industrivarer gikk sørover, og råvarer og naturprodukter gikk nordover. En hundre år lang tradisjon med linjefart i Haugesund videreføres i dag med containerskip som går mellom havner rundt Nordsjøen.

Oljetankfarten har vært en viktig del av skipsfarten i Haugesund. Den vokste kraftig i årene mellom første og andre verdenskrig. Nye oljefunn i Amerika og Midt-Østen førte til et stort behov for skip som kunne frakte oljen. Etter 1945 økte behovet ytterligere. Olje har vært den største og viktigste importvaren til de industrialiserte landene. Oljetankfarten har vært preget av gode og dårlige tider i verdensmarkedet. I nedgangstider har oljetankskip ligget i opplag i hjemlige farvann. Gode tider ga gode inntekter for rederne.

Størrelsen på oljetankskipene økte utover på 1960-tallet, til det kulminerte med "supertankere" rundt 1970. Optimismen og framtidstroen i denne tiden var stor. I dag utgjør frakt av olje fra oljefeltene til havs en viktig del av tankfarten.

Flere nye skipstyper ble utviklet etter 1945. Nye transportbehov har bidratt til utviklingen av nye skipstyper og laster. I 1950-årene ble bulkskip som fraktet uemballerte laster som jernmalm, kull, korn, fosfater og bauxitt/alumina vanlig. Containerskipene kom på 1960- og 70-tallet.

Kjøle- og fryseskip ble utviklet for å kunne frakte frukt, kjøtt og fisk, og gasstankskipene for å frakte gass. Kjemikalietankere er konstruert for å frakte flytende kjemikalier. Lastene kan være en helserisiko for mannskap og en fare for miljøet. Skipene har derfor kompliserte lastesystemer som skiller seg ut fra vanlige tankskip.

Høsten 1973 rammet en økonomisk krise skipsfarten. Tiden etter andre verdenskrig ble en gullalder på havet og en stor opptur for norsk og internasjonal skipsfart. Men skipsfartskrisen som begynte i 1973, kom til å endre mye. Krisen ble utløst av en krig i Midt-Østen og økninger i oljeprisen høsten 1973. Det ble stor forskjell mellom tilbud og etterspørsel av skip, og nybygde skip gikk rett i opplag. Krisen varte helt frem til midten av 1980-årene. I dette tidsrommet forsvant flere av de tradisjonsrike rederiene i Haugesund. Parallelt med skipsfartskrisen vokste det frem en ny type skipsfart.

Oljefunnet på Ekofisk i 1969 la grunnlaget for en ny skipsfart. Oljeeventyret kom til å forandre Norge og norsk økonomi. Innenfor skipsfarten vokste det frem offshorerederier som satset på spesialskip bygget for oljevirkomheten.

Det norske oljeeventyret gjorde sitt til at det lokale skipsfartsmiljøet i Haugesund, Karmøy og Bømlo overlevde. Behovet for forsyningskip som kunne frakte varer ut til plattformene og ankerhåndteringskip som kunne være med på å flytte oljeriggene, oppsto. Bøyelasterne regnes også med til offshoreflåten. Disse skipene henter oljen ute på oljefeltene og frakter den til land. I dag utgjør forsyningskip, ankerhåndteringskip, konstruksjonsskip og bøyelastere et ominerende innslag i den lokale skipsflåten. Om lag halvparten er engasjert på norsk sokkel og resten internasjonalt.

Fra havoverflate til sjøbunn. Som en følge av at Norge ble en oljenasjon i 1970-årene, begynte skipsfartsmiljøet i Haugesund å se på mulighetene for å utvikle undervannstjenester. Dette kom til å legge grunnlaget for en type maritim virksomhet som i dag betyr mye i hele regionen. Flere rederier har konstruksjons-, inspeksjons- og vedlikeholds fartøyer som brukes når det for eksempel skal legges rør på havbunnen, eller når disse skal inspiseres.

På Karmøy, Risøy og Killingøy er det mange undervannsteknologiske bedrifter. For eksempel er det en bedrift som lager undervannsfarkoster som kan styres fra skipene når de om bord skal finne ut hvordan det ser ut på havbunnen, og andre bedrifter har folk som opererer undervannsfarkostene.

Nærskipsfarten er skipsfart langs norskekysten og i Nord-Europa. Nærskipsfarten inngår i en lang tradisjon med frakt av varer mellom havner i Norge og Nord-Europa. Tidligere var det sild, kull og trelast som ble fraktet. I dag er det ulike typer tørrlast eller olje som blir transportert. Nærskipsfarten omfatter i dag også offshore skipsfarten og all passasjertrafikk, men uttrykket brukes i dagligtalen mest om tradisjonell skipsfart. Skipene er ofte relativt små fordi de brukes på kortere avstander.

For hundre år siden kunne en førstereisgutt få hyre og gå om bord i et skip samme dag. I dag stilles det krav om opplæring, utdanning og sikkerhetskurs før en kan begynne å arbeide om bord i et skip. Sjøfartsdirektoratet er en internasjonal pådriver innen sjøsikkerhet og arbeider også for nyskapende og miljøvennlige løsninger for skipsfarten. Reduserte utslipp fra norske skip er et av kravene som stilles til framtidens skipsfart.