

HELGE FRAMMARSVIK

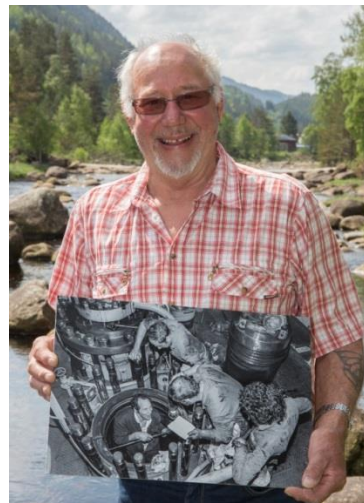
Helge var 2. styrmann på M/S "Mosbay" i november 1976.

Min beslutning om å bli sjømann ble tatt tidleg. Eg var med far min å fiska på Førdefjorden fra eg var en neve stor, men eg forstod at dette ikke var noe å leve av. I 8. klasse på ungdomskolen hadde vi arbeidsveke og eg og fire andre frå Naustdal valde "Statsråd Lehmkuhl". Etter ungdomskolen gikk eg på sjøaspirantskolen i Bergen. I januar 1972 mønstret eg på som dekksgutt på T/S "Leda" og var der til den gikk i opplag i september 1974. Eg hadde da hatt alle underordna stillinger på dekk; dekksgutt, jungmann, lettmatros, matros og kvartermeister. I november 1974 begynte eg i Mosvold Shipping som matros på M/S "Mostun Sanko". Der blei eg godt kjent med overstyrmann Fritjov Knutsen fra Farsund. Han meinte eg burde bli styrmann. Da eg mønstret av i juni 1975 låg det brev hjemme at eg var opptatt som elev ved Farsund Sjømannskole, og at Mosvold Shipping ville bidra med skolepenger uten at eg hadde søkt om noe som helst. Min første båt som styrmann var M/S "Mosbay" i august 1976, og det var der eg traff Knut Rugtveit, som eg har holdt kontakten med siden. Farten ned til Lagos og oppatt var nokså forutsigbar, men overgangen fra varmt til kaldt klima var utfordrande om vinteren. Veldig snart å bli forkjøla. Seinare var eg på M/T "Mosprince". Det blei en ny runde med styrmannskole i 1978. Skipperskole i 1979, og det året gifta eg meg med ei jente fra Brunkeberg, og siden har vi holdt i lag.

August 1980 reiste eg ut på M/T "Hada" som 1. styrmann i Mowinkels Rederi. Mosvold Shipping hadde da flagget ut det meste av tonnasjen. Etter eg kom heim fra "Hada" var kjerringa sterkt misfornøyd med seks måneders seilingstid, så eg skifta rederi. I april 1981 mønstret eg på T/T "Texaco Belgium" som 1. styrmann. Der var det åtte veker på og åtte veker fri, så det var litt mer familievenleg. Seinare var eg på "Texaco Bergen", overstyrmann på "Texaco Norge", "Texaco Bogota" og "Texaco Skandinavia". En oktoberkveld i 1985 var vi nokre karer på land i Puerto Cortes i Honduras. På en bar traff vi en lett bedugget italiensk kaptein. Han sa at han var den nye kapteinen på skipet vårt. Da forstod vi at tiden i Texaco var over. Eg reiste hjem rett før jul, og julaften kom brevet med oppsigelse. Rederiet takket for innsatsen, men på grunn av regjeringens politikk var de nødt til å flagge ut skipene. Fallskjermen vi fikk til å skaffe oss nytt arbeid, var ei månadshyre. Melde meg arbeidsledig i januar 1986. Da fikk eg beskjed om at det var 2500 styrmenn foran meg i køen, så det var berre å ta det med ro. Eg var heldig, og etter en måned som arbeidsledig fikk eg et tre måneders vikariat på M/T "Fosna" i Movinkels rederi.

I juni 1986 fikk eg arbeid som overstyrmann på M/T "Slethav" i Karlanders rederi. Det var min første båt med utenlandsk mannskap. Vi var fem norske, resten av besetningen var Singapore-kinesere, malayerne og burmesere. Det verste var malayerne; de var muslimer og hadde krav på å få be fem ganger daglig. Vi gikk for Statoil og forsynte oljelagrene nord for Bodø. En dag kom den ene av muslimene og sa att no måtte dei be meir fordi dei hadde ikke sett sola på fem dager. Eg sa at selv om Muhammed nok var stor, kunne han nok ikke få fram sola i Finnmark i desember. Det blei oppfattet som hån mot guden deres. Eg var på den båten i to år. I 1988 begynte eg på en liten kjemikalietanker, M/S "Kilstraum". Vi var alle norske der. I 1990 fikk eg jobben som kaptein, og har vært det siden. I 1999 begynte eg på en tankbåt, M/T "Turid Knutsen", i Knutsen OAS Shipping. Vi var tre norske og femten filippinere. Det var en grei fart med bensin fra Europa til Canada og kjemikalier i retur. Denne båten var bygd med maksimum størrelse for The Great Lakes. Vi hadde 28 losere om bord, og var på det høyeste 180 meter over havet. Vi måtte passere 15 sluser hver vei. Dette var mellom april og desember. Resten av året er slusene stengt på grunn av is. På vinteren var vi oppe i Sibir og lastet diesel for Europa. Det er krevende å gå inn til Arkangelsk i minus 40 og en meter tjukk is.

I 2008 blei chieffen og styrmannen bytta ut med russere. I 2009 kom en ung og lovende filippiner og løste meg av. Det å seile åleine norsk med berre utlendinger syntes jeg ikke noe om. Utenriks var da forbi for meg. I august 2009 begynte eg som skipper på bilfergen M/F "Lærdal" som krysser Sognefjorden mellom Dragsvik – Hella – Vangsnes. Det var en stor overgang å kjøre båt med asimuter og uten ror. Den lengste distansen tok 17 minutter. Eg sluttet i 2014 og gikk av med pensjon ved fylte 60 år Na seiler eg som vikar inn til 2G som er maksimum du kan tene ved siden av sjømannspensjonen. Da eg var 25 år, hadde eg vært i alle verdensdelar. Synd at norsk ungdom ikke får oppleve det i dag. Det er en av baksidene med all oljen vi fann. Vi har tre voksne barn og fire barnebarn.



BJARNE MURBRÆCH

Bjarne Murbræch var 1. maskinist på M/S "Mosbay" i november 1976.

Han ble født 24.1.1943 på den lille Hamnøya i Vevelstad kommune i Nordland. I ungdomsårene kom det stadig agenter fra rederiene på besøk. De viste lysbilder fra sjømannslivet, og lokket ungguttene til et liv på sjøen.

Da Bjarne var 15 år, og fire dager etter han var ferdig på framhaldsskolen, reiste han ut på sin første båt, M/T "Salamiss", fra I.M.Skaugens rederi, som maskingutt. I begynnelsen av hans karriere, seilte Bjarne sammen med mange krigsseilere. De passet på at ungguttene ikke kom bort i for mange fristelser, slik som kvinner og alkohol. Men tobakk var ok. Etter noen måneder avanserte han til smører. Bjarne var om bord i sju-åtte måneder før han tok hyre på en annen båt. Allerede som 17-åring ble han motormann. Bjarne var på mange båter, og var ute sammenhengende i over åtte år før han tok maskinistkolen i 1969. På M/S "Sundow" fra Lundegårds Rederi i Farsund, traff Bjarne ei ung messpike fra Åseral, Ingrid Hodne. Etter et års tid, giftet Ingrid og Bjarne seg i Montreal i Canada i 1965.

Ekteparet seilte sammen på M/S "Sunriver" fra Lundegårds Rederi fra 1966 til 1968. Etter hvert fikk parets to gutter, den første i 1965. Mens Ingrid og Bjarne tjente penger, bodde førstemann hos bestemor i Åseral i to år. Da nestemann kom i 1969, gikk Ingrid i land for godt, og ble husmor og mor i nyinnkjøpt hus i Kristiansand. Bjarne gikk som tidligere nevnt på 2. maskinistkolen seks måneder i 1969. I 1969 mønstret Bjarne på som 3. maskinist på M/S "Mosprince", tilhørende Mosvold Shipping i Kristiansand. Her var Bjarne om bord i 18 måneder for å tjene penger for å nedbetale lånet på huset. Fra 1970 til 1986, seilte han som 2. og 1. maskinist på forskjellige Mosvold-båter: "Acadia Forest", "Mosprince", "Quebec", "Mosbay", "Moslane", "Mosfield" og "Moscliff". Bjarne trivdes veldig godt på sjøen. Ingrid og Bjarne var enige om at han skulle være på sjøen for å sørge for gode og stabile inntekter, mens hun skulle stelle barn og hus hjemme. At de var enige om dette, gjorde hjemlengselen noe lettere. Bjarne kunne nok ikke funnet seg til rette med en landjobb i det lange løp.

I 1986 var det slutt for Mosvold Shipping i Kristiansand. I 1987 mønstret Bjarne på M/T "Iver Sovereign", en kjemikalietanker fra Iver Bugges Rederi i Larvik. Etter fem-seks måneder som 2. maskinist, ble han og 1. styrmannen skiftet ut med filippinere for å spare penger. Etter "Iver Sovereign", fikk Bjarne hyre på en liten paragrafbåt (en båt under 500 br.t., men med stort volum). Denne gikk på Europa, Midt-Østen og Vest-Afrika med brukte biler. I Tripoli var det skuddveksling mens båten lå til kai, men det gikk bra. Det var ingen uvanlig hendelse i disse landene. I 1988 gikk Bjarne om bord i M/T "Mia Margrethe" fra Rasmussens Rederi. Denne båten var nyreparert etter at en granat gikk gjennom skutesida og inn i maskinen i Den persiske Gulf. Bjarne mønstret på i Singapore som 2. maskinist, og ble om bord til båten ble solgt etter fem-seks måneder. Bjarne fortsetter hos Rasmussen, nå på en shuttle-tanker, M/T "Polytraveller", som 2. maskinist i omtrent ett år.

Mønstret av for å være hjemme, og drive som bonde i Åseral. Ingrid og Bjarne flyttet til Åseral i 1979 for å overta gården til Ingrids foreldre på Hodne. Men, dette ble for mye landjord og for langt fra sjøen for Bjarne. Som en mellomting tok han jobb som vaktmester i 1990 på boreplattformen "Polymariner" som lå i opplag i Lyngdal. Han likte denne jobben, og ble værende til omtrent 1995. I mars 1996 tok sjømannslivet en ny vending for Bjarne. Da mønstret han på en launch-plattform (rakettutskytnings-plattform) som var under bygging i Stavanger og utrustet i Vyborg i Russland. Plattformen gikk deretter gjennom Suez-kanalen til Singapore, for til slutt å seile 28 dager til hjemmebasen i Long Beach i California. Bjarne var 2. maskinist. Når raketten skulle skytes ut, gikk plattformen og en stor følgebåt ned til ekvator i det sydlige Stillehavet. Bjarne fant arbeidet veldig interessant, og trivdes med hyggelige kolleger fra mange land. Mannskapet var stort sett fra Filippinene, mens offiserene var svenske og norske. Bjarne mener at dette var den beste arbeidsplassen han har hatt på sjøen.

I 2005 gikk han i land for godt, 45 år etter sin første påmønstring. Ble pensjonist og gårdsdreng på gården som nå var overtatt av den eldste sønnen. omtrent 9 år etter at han første gang prøvde seg som bonde. I 2016 er Ingrid og Bjarne fortsatt 'gårdsdrenger', og tar fjøsstellet mens sønnen har turnus i Nordsjøen.

KNUT RUGTVEIT

Knut Rugtveit var maskinassistent på M/S "Mosbay" i november 1976.

Han ble født 23.9.1944 på Rugtveit i Drangedal. Da han var 13 år, begynte han som tømmerhogger i skogene i Drangedal. Dette arbeidet han med til han var 17 år, og fikk problemer med ryggen. Rundt 1960 var det smått med arbeid i Drangedal.

Knut hadde hatt en bestefar som eide en båt som han også var skipper på. Om dette også var en medvirkende årsak til at Knut tok veien til Kragerø for å oppsøke hyrekontoret, er vel ikke usannsynlig. Knut kunne i hvert fall tenke seg å prøve sjølivet, og fikk umiddelbart hyre som maskingutt på M/T "Polarsol" på 33.900dvt fra Melsom & Melsom i Larvik. Mønstret på i Amsterdam, deretter i fart mellom Den persiske Gulf og Japan. Dette var i 1963, og Knut stod om bord i omtrent ett år. Knut fikk litt skrekk for sjølivet etter å ha vært på "Polarsol". Forholdene om bord var ikke gode, og han var også litt engstelig for sikkerheten på denne oljetankeren. Han gikk på land og hogde tømmer til 1967. Da meldte trangen til sjøen seg igjen. Han mønstret på M/T "Mosli" fra Mosvold Shipping i Kristiansand. En tankbåt på ca. 56.000dvt som fraktet olje over hele verden. Var om bord i ca. ett år. Nå ville ikke Knut ha flere tankbåter, men havnet likevel om bord på M/S "Mostun Sanko" i 1969, en kombinert tank- og bulkbåt.

Mønstret så på M/S "Mosengen" som motormann i 1970. Dette var egentlig en bulkbåt på 28000dvt som var ombygd for å kunne frakte vanlige containere. Etter noen måneder ble Knut maskinassistent. Avmønstret etter ett år, og reiste hjem for å ta en isjiasoperasjon i ryggen i desember 1971. Reiste ut igjen på vårparten i 1972 som maskinassistent på M/T "Mosduke", en tankbåt på 81.000 dvt. Nesten hele mannskapet var kinesere, mens offiserene var norske. Etter et snaut år på denne båten, fikk Knut hyre på M/S "Strathearn", også denne fra Mosvold Shipping i Kristiansand. Var maskinassistent i omtrent ett år, før han gikk om bord i M/S "Mosnes", en bulkbåt på 120000 dvt. "Mosnes" gikk i fast rute mellom Australia og Japan med jernmalm. Dette var i 1974. Da hadde han vært ute omtrent sammenhengende siden våren 1972. På nytt om bord i M/S "Strathearn" i ca. ett år, før han mønstret på M/S "Mosbay" som maskinassistent, en båt han var på i to omganger. Var også en kortere tur med M/T "Mosprince", som nå var omdøpt til M/T "Baris". Da hadde Knut vært ansatt til sammen 18 år hos Mosvold Shipping i Kristiansand.

Seilte også for A.F.Klaveness Rederi, på henholdsvis M/T "Solstad" og M/T "Sommerstad" i til sammen ett år rundt 1980. Da kunne sjøfolkene reise hjem gratis etter seks måneder ute. Da Knut var til sjøs første gang i 1963, måtte han stå om bord i 18 måneder før han kunne reise hjem gratis. På begynnelsen av 1970-tallet var grensen tolv måneder, mens på slutten av 1970-tallet holdt det med ni måneder. Etter Klaveness ble det Mosvold igjen. I 1981 mønstret han på M/T "Moslake", og deretter M/T "Moscliff". Etter ett drøyt år, gikk Knut på land. Jobbet først som mekaniker under byggingen av sinkfabrikken i Odda, deretter som rørlegger under byggingen av Gullfaks C i Vats. Tok fagbrev som industrimekaniker i 1988. I 1990 var Knut atter en gang til sjøs. Denne gang på M/T "Nordstrøm", en kjemikalietanker tilhørende Utkilen Rederi i Bergen. Båten gikk mellom Norge og forskjellige havner i Europa. Turnusen var seks uker på og seks uker av.

Alt i alt var Knut om bord som skipsmekaniker i fem år. I 1995 er Knut så dårlig i ryggen at han blir syke-avmønstret, og har siden den gang slitt med dårlig helse. I tillegg mistet han sin kone gjennom 19 år i kreft rett før jul i 2015.

Knut hadde mange fine år på sjøen fra 1963 til rundt 1980. Da skulle alt rasjonaliseres. Automatisering skulle redusere behovet for mannskap, men når halvparten så mange skulle drive et skip, ble alt mye mer hektisk og urolig. Mange av de nye sjøfolkene var sikkert bra, men de var av en helt annen støpning enn de sjøfolkene Knut var vant med fra sine første år. Dette gjaldt både norske og utenlandske mannskaper. Knut følte at noe av yrkesstoltheten og samholdet ikke var det samme lenger.

LILLESAND BY- OG SJØFARTSMUSEUM, SOMMEREN 2016

"DEN NORSKE SJØMANN

– EN UTDØENDE RASE?"

INTERVJUHEFTE TIL UTSTILLINGEN OM SJØMANNSLIV PÅ TOLLBODEN
VED FOTOGRAF TRYGVE E. TØNNESEN

Fem sjøfolk forteller:

Sonja og Loyd Svindal, Helge Frammarsvik, Bjarne Murbræch og Knut Rugtveit

SONJA OG LOYD SVINDAL

Sonja var messepike, og Loyd telegrafist på M/S "Mosbay" i november 1976.

Sonja ble født 17.4.1957 på Lund, og Loyd kom til verden i Brooklyn, USA den 17.2.1954. Etter farens død i 1964, flyttet Loyd, hans søster og deres mor til Norge, og bosatte seg på Lund.

På Loyds 18-årsdag traff han Sonja på en tilstelning. De ble kjærester og giftet seg i 1975.

Loyd ble sjømann ved en tilfældighet. Tok maskin- og mekanikerlinjen ved Kristiansand Yrkeskole. Ville fortsette på radio- og tv-linjen, men hadde ikke gode nok karakterer til å komme inn. Dermed ble det radiotelegrafistskolen isteden, og eneste jobbmulighet, var å mønstre på en båt i utenriksfart. Etter å ha gått der i to år, var Loyd ferdig i 1975.



Året etter mønstret Sonja på M/S "Mosbay" som messepike, og Loyd som telegrafist. Sonja stod om bord i ca. ett år, Loyd i 14 måneder. Sonja syntes livet som messepike var tøft og travelt. Jobbe fra kl. 06.00 til 18.00, sju dager i uka, selvfølgelig med pauser og fri innimellom, men på en måte alltid på jobb. Dekke på i offisersmessia, rydde, vaske og re opp senger på offiserslugarene. Loyd hadde en adskillig roligere jobb, og mer sin egen herre.

Etter en kortere tur på en annen Mosvold-båt, gikk Loyd i land for godt, og begynte som telegrafist på Farsund Radio. Han kunne fortelle mange historier fra radiotrafikken. Et spesielt nød- og kallekanalen på mellombølge telefoni rundt kl. 21.30, kommer det plutselig inn en stotrende stemme fra produksjonsplattformen "Edda" på Ekofisk-feltet: "Farsund, nå kantrer Kielland!" Han glemmer aldri de mange telefonsamtalene han formidlet fra de som var reddet til pårørende, og fra pårørende som søkte opplysninger om sine kjære som var savnet. Den vakta ble lang og tung.

Loyd hadde også en kortere periode i 1985 som vikar om bord på Fred.Olsens "Braemar" og "Bolette".

Etter hvert som barna kom, flyttet Sonja og Loyd til Farsund rundt 1978. Sonja var hjemmeværende til ungene ble store. Hun arbeidet litt på Farsund Radio, men måtte etter hvert trappe ned på grunn av sviktende helse. Loyd var ansatt på Farsund Radio fra 1977 til 1989. I 1989 begynte han som radio-operatør på Ula-feltet, og var der til 1997. Etter 1997 var Loyd radio-operatør på forskjellige plattformer i Nordsjøen og Canada. Han ble pensjonist i 2016. Sonja og Loyd bor fortsatt i Farsund, men tilbringer mye tid på hytta ved Kleppevannet, i nærheten av Vatnestrøm.