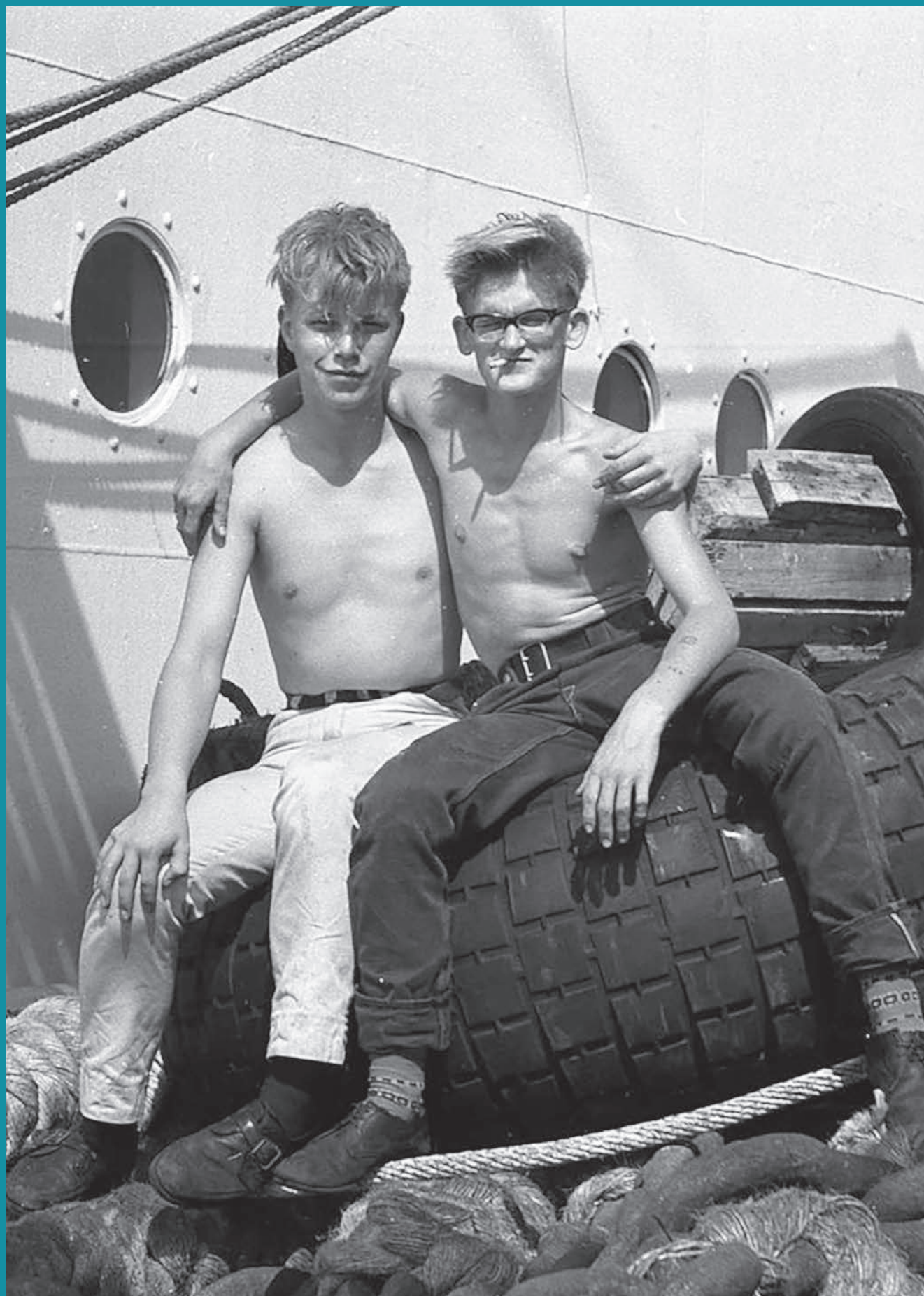




Inger-Lise Krekling

Opplevelser for livet – førstereiser til sjøs på 1950- og 60-tallet

Førstereis er et kjent uttrykk, og for mange unge gutter var det å få hyre et første møte med arbeids- og voksenlivet. Motivet for å ta hyre varierte, og hva førstereisene opplevde, likeså. Hardt arbeid, disiplin, rangordning om bord og besøk i fremmede havner var noe av det som møtte dem, og som ga dem opplevelser for livet.

Midt på 1960-tallet dro flere tusen førstereiser til sjøs hvert år.¹ Hvordan fortonet møtet med sjømannslivet seg? Denne artikkelen baserer seg på innsamlet materiale fra prosjektet *FØRSTEREIS – et dokumentasjonsprosjekt*, som startet opp høsten 2009 ved Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Materialet har stor overvekt av mannlige informanter. Noen få historier fra kvinner gir for lite grunnlag til å kunne danne seg et mer generelt bilde av hvordan livet for kvinnelige førstereiser var. Artikkelen baserer seg derfor på historier fra førstereisgutter, og den forsøker å formidle noen av opplevelsene og erfaringene disse ungguttene gjorde seg i sitt første møte med sjømannslivet.

‘Du til sjøss!’, sa folk, ‘nei jirra nå’a.’ Men som sagt, jeg skulle være smører på M/T VIKLAND. Folk fikk nå si hva de ville, jeg hadde blitt grepet av den såkalte eventyrlysten, så nå var det gjort».

Sitatet er hentet fra dagboken til en førstereis. Jobben om bord i motortankeren innfridde eventyrlysten, for skipet seilte over flere hav de månedene han hadde hyre. Etter å ha gått om bord i Amsterdam gikk skipet til Sidon (Sayda) i Libanon for å laste olje. Derfra gikk turen over Atlanteren. «Jeg sto på akterdekket og speidet forover. Det var flere av oss, særlig førstereisgutter, og vi kikket etter land og følte oss som Leiv Erikson i ferd med å oppdage Amerika, noe vi også gjorde. Det var jo ikke første gang at landet ble oppdaget, men av oss var det det. Reisen

Klare for arbeidslivet?
Mange førstereiser var i femtenårsalderen da de mønstret på, og visste kanskje ikke helt hva de gikk til.
Foto: Harald Werner / Hvalfangstmuseet.

fra Sidon hadde vært lang, syntes vi, og vi gledet oss til å komme i land en tur ... Dette var altså Amerika, landet som vi hadde hørt så meget om.»²

Å reise til sjøs var i mange år en mulighet for unggutter til å få seg en jobb, uten særlige krav til forkunnskaper, samtidig som de kunne få oppleve verden. Etterkrigstiden var lenge før charterturer ble vanlig, og de fleste unggutter hadde ikke råd til å reise på ferie for å oppleve eksotiske steder. Amerikanske filmer var populære – og skildret amerikansk livsstil, kritthvite strender og mye annet. Storbyliv og strender under palmesus var langt fra virkeligheten hjemme i lille Norge. Varemangelen og rasjoneringen varte i mange år etter krigen, «så drømmen om mat, klær og alt som var uoppnåelig i den verden vi levde i»,³ var nok mye av drivkraften for en førstereis.

Behov for arbeidskraft

I etterkrigstiden var Norges skips- og hvalfangstflåte i sterk vekst. Sjøfartsnæringen var et viktig satsingsområde for å få inntekter i utenlandsk valuta. At satsingen var vellykket, ble klart i 1960, da handelsflåtens tonnasje var på 10,8 millioner bruttotonn. Samme år hadde rundt 60 000 personer arbeid til sjøs.⁴ Behovet for arbeidskraft var stort, og mange unge gutter så en mulighet til å få seg jobb og samtidig oppleve verden. Dette siste gjaldt selvsagt mest for dem

Sjømannslivet ga muligheter for landlov og handel i land langt hjemmefra. Her ser vi en førstereis iført amerikansk matroslue, en såkalt «Dixie cup». Foto: Harald Werner / Hvalfangstmuseet.



som tok hyre i handelsflåten. Reiste man på hvalfangst, stilte det seg annerledes, da hvalfangstflåten sjelden var innom havner. Det man fikk oppleve av verden, var mer snevert, men resultatet av færre havnebesøk var ofte mer penger ved avmønstringen.

FØRSTEREIS – et dokumentasjonsprosjekt

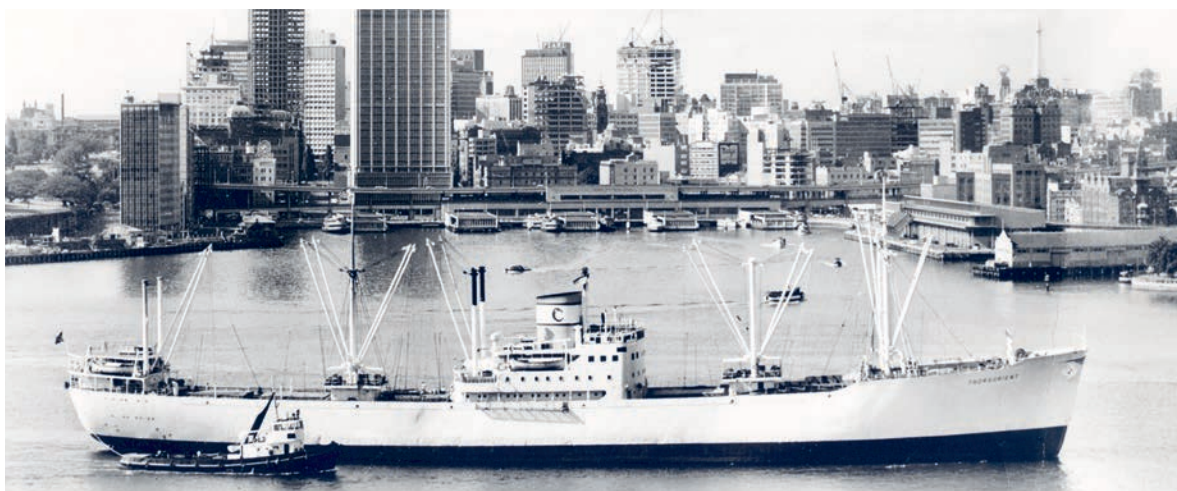
På 1970–80-tallet ble det i regi av Vestfold Historielag foretatt intervjuer med mange tidligere hvalfangere. Dette foregikk etter en nokså streng intervjuguide med rundt hundre spørsmål, hvor informantene ikke fikk særlig anledning til å snakke fritt om sine opplevelser på hvalfangst.⁵ I det innsamlede materialet er derfor ikke temaet førstereis særlig belyst. Det er utgitt enkelte bøker med personlige/individuelle historier, som for eksempel *En hvalfangers beretning*⁶ og *FØRSTEREIS*⁷, som gir et innblikk i livet som førstereis, men en mer samlet oversikt over dette temaet var ikke å oppdrive i 2009. Det ble derfor startet et prosjekt ved Hvalfangstmuseet for å samle inn og dokumentere førstereisers historier både på hvalfangst og i handelsflåten. Ønsket var å kunne si noe mer generelt om disse ungdommenes bakgrunn og opplevelser.

Førstereiser på 1950- og 60-tallet

Siste gangen et flytende hvalkokeri kom tilbake til Sandefjord etter endt fangstsesong i Sørishavet, var 6. mai 1968. Da var det kun ett hvalkokeri og fem hvalbåter fra byen som hadde deltatt i fangsten.⁸ Fra Vestfold fylke deltok 274 mann, mens det fra andre fylker deltok 110 mann denne sesongen. Av disse kan vi anta at et mindretall var førstereiser. Går vi ti år tilbake, til sesongen 1957/58, var antallet menn som reiste på hvalfangst fra Vestfold fylke, 4563, mens det fra andre fylker deltok 2130 mann.⁹ For å få inn nok kildemateriale ble det bestemt at hovedperioden det var ønskelig å dokumentere, var 1950- og 60-tallet. Som tidligere nevnt var den norske handelsflåten i sterk vekst i denne perioden, med mange norske arbeidsplasser, et godt utgangspunkt for å hente inn flere historier fra førstereiser.

Materialet som ble samlet inn, er mangfoldig og rikholdig. Det varierer stort hva informantene forteller. Noen er svært personlige og detaljerte, mens andre er mer nøkterne og kortfattede. Totalt ble det samlet inn rundt hundre beretninger, hvor rundt seksti er fra førstereiser på hvalfangst, mens resten er fra handelsflåten. En overvekt av informantene var bosatt i Vestfold, mens de resterende representerte førstereiser fra landet for øvrig.

Disse beretningene er personlige, og om alt som fortelles er sant, kan vi umulig vite. Historiene kan være farget av at det er lenge siden opplevelsene fant sted,



M/S «Thorsorient», tilhørende AS Thor Dahl i Sandefjord fra 1964, kan stå som representant for alle de norske skipene som seilte på 1960-tallet. M/S «Thorsorient» var ett av tre skip som seilte i Norse Oriental Line, og på fotografiet ankommer hun havnen i Sydney i 1965. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.

eller at informanten ønsker å framstille seg selv i et godt lys. Noen opplysninger kan være uteglemt, andre kan bevisst være utelatt. Uansett gir beretningene et innblikk i livet som førstereis på 1950- og 60-tallet om bord i norske fartøy.

Hva så med kvinnene som reiste til sjøs? Selvsagt ønsket vi å samle historier fra ungjenter som hadde vært til sjøs, men dette viste seg å bli vanskelig. Det kom inn tre historier, det vil si én skriftlig og to via intervju. Kvinnene som ble intervjuet, var begge i tjuårene da de reiste ut, og de var også nygifte og fikk hyre på samme skip som sine ektemenn. De forteller at arbeidet som messepiker gjorde det mulig for dem å være sammen med ektemannen og samtidig oppleve verden. Den nedskrevne historien som kom inn, fikk vi fra en kvinne som fikk realisert drømmen om å reis til sjøs først i voksen alder, i 1984. «Hadde jeg vært gutt, så hadde jeg nok blitt sjømann», skriver hun innledningsvis. Hun setter fingeren på det som trolig gjorde det vanskelig å få inn historier fra kvinnelige sjøfolk, nemlig det at hun var kvinne. På 1950- og 60-tallet måtte jenter være over tjue år for å kunne få hyre.¹⁰ Likestillingen lot vente på seg, også på de sju hav.

Ferdig med folkeskolen

For de fleste informantene var det flere muligheter etter folkeskolen, som var sjuårig på 1950- og 60-tallet.¹¹ Elevene var 14 år det året de gikk ut av skolen. Det var mulig å søke seg videre til framhaldsskolen eller realskolen, men for dem som var skoleleie, var det om å gjøre å få seg arbeid. Et par muligheter var å jobbe som gårdsgutt eller visergutt. Ifølge lov om arbeidervern måtte man være 15 år for å få hyre til sjøs, så den muligheten lå ett år fram i tid etter endt folkeskole.¹² En informant forteller det slik:

Det var ikke lett å få seg noe å gjøre for en 14-åring i lille Grimstad på den tiden. Mitt høyeste ønske var å kunne reise til sjøs når jeg ble gammel nok. Alle mine kamerater var allerede mønstret ut, og jeg ventet nå bare på å bli 15 år, så også jeg kunne søke hyre¹³

Dette var nok tilfelle for de aller fleste, men som en annen informant sier: «Du kunne mønstre ut fra England, så hvis jeg fikk pass, så kunne jeg reise. Ellers skulle man jo være 15 år da. Men så var det jo engelsk selskap/rederi.»¹⁴ Informanten reiste ut 14 år gammel som salonggutt om bord i et flytende kokeri i selskapet Union Whaling. Imidlertid er det kun et fåtall av informantene som forteller at de reiste ut før de fylte 15 år.

En del av dem trekker fram at de måtte gjennom en legesjekk før de kunne reise til sjøs. Sjømannsloven gjorde det klart at alle som skulle tjenestegjøre om bord i et skip, måtte gjennomgå en legeundersøkelse.¹⁵ Hensikten var å få arbeidstakere som var i god fysisk og psykisk form. Det siste var ikke så lett å avdekke ved et kort legebesøk. Det hendte nok også at noen av førstereisene tok en hvit løgn dersom de visste at de kunne stå i fare for å gå glipp av muligheten for å få hyre. En 16-åring fra Frogn opplevde nettopp dette. Etter å ha gjennomgått hele legeundersøkelsen og fått satt diverse vaksinesprøyter ble han spurt, idet han skulle forlate legekontoret, om han hadde hatt astma. Unggutten svarte, som sant var, at han hadde hatt det som barn. Han fikk da drømmen om å reise til sjøs knust. Året etter forsøkte han igjen – og dro til en annen lege. Her svarte han nei på samme spørsmål og kunne endelig starte på sin førstereistur.¹⁶

Det er flere informanter som forteller at disse sjømannslegene hadde en røff tone og kunne framstå nokså bryske.

... først måtte vi gjennom legeundersøkelse. Det var hos doktor Schanke i Tønsberg. Han var en skikkelig tøffing, og vi sto nærmest i kø for å komme inn. Det skulle leveres urinprøve, og vi fikk utlevert et prøveglass og sendt bort i et hjørne av kontoret av kontorsøsteren. Jeg kan huske at det var ikke lett å frembringe de nødvendige dråpene.¹⁷

Noen informanter framhever særlig at det var flaut å skulle få sine edlere deler undersøkt.

Drømmen om de sju hav eller en dyd av nødvendighet

På havna i Sandefjord kunne du på 1950-tallet se hvalbåter ligge på rekke og rad om sommeren. Da ble de overhalt og klargjort for en ny sesong i Sørishavet. Det samme var tilfelle i Larvik og Tønsberg. I mange havner rundt om i landet lå det



Sjømannslivet lokket. Mange smågutter kretset rundt på bryggene for å ta en titt på båter og skip. Å selv få reise ut en gang var drømmen for mange. Foto: Fritjof Jacobsen / Hvalfangstmuseet.

skip som skulle på lengre turer og til mer eksotiske steder enn Sørishavet. Guttunger syklet rundt på kaiene og kikket med beundring på båtene. Kanskje hadde de både hvalfangere og sjøfolk i familien. Historiene de hadde hørt hjemme, var mange, og kanskje var det de mest spennende og artige historiene som ble fortalt?

Med mange hvalfangere i nabolag og omgangskrets var det ikke så rart om lysten til å dra ut meldte seg hos mange unggutter. Fortjenesten var én ting, men eventyrlysten og utferdstrangen var nok vel så sterke drivkrefter,¹⁸ forteller en informant.

Mange av førstereisene hadde selv gått og ventet på å bli gamle nok til å mønstre på. En førstereis fra Sandefjord forteller at han hadde to eldre brødre som var til sjøs. Hele sju ganger møtte han opp på kaia for å ta imot en bror som kom hjem fra hvalfangst. Det var ingen tvil om hva han ønsket selv: «Dagen etter jeg fylte femten, steppa jeg opp på kontoret til Rosshavet og fikk hyre som messegutt på hvalbåten 'Star I'»¹⁹

Om det var eventyret som lokket for de fleste, var det også noen som var tvunget til å ta arbeid for å tjene til livets opphold og bidra til familieøkonomien. En av informantene forteller at han vokste opp i ei husmannsstue på Hadeland i årene etter andre verdenskrig. Faren måtte utføre pliktarbeid og hadde skogsarbeid hele vinteren, noe som betød at han var lite hjemme. Moren hadde mye å ta tak i med tolv barn. Selv måtte informanten tidlig hjelpe til i hjemmet og også ta seg arbeid på nabogårdene for å bidra til familieøkonomien. De eneste forventningene som ble stilt til ham og søsknene etter endt folkeskole og framhaldsskole, var at de måtte reise hjemmefra og få seg lønnet arbeid. «Fattigdommen tvang oss ut i arbeidslivet lenge før vi normalt var voksne for det.»²⁰ En annen sier det slik: «... meg selv hadde ingen valg. Så ungdommen med kjærlighet og kiss på kinnet var ut av vinduet. Jeg vokste opp veldig fort, det er sikkert».²¹ Vedkommende reiste i utenriksfart som nykonfirmert femtenåring.

Måtte lære av egne feil

Ungguttene som ønsket å reise til sjøs på 1950-tallet, var ikke pålagt å ha noen forkunnskaper. I 1961 vedtok Stortinget en 10-årsplan for styrking av sjømannsutdannelsen.²² Utover 1960-tallet ble det flere steder i landet gjennomført opplæringskurs for førstereisgutter om bord i ulike typer båter og skip, som f.eks. seilskip og hvalbåt, selv om det heller ikke nå var pålagt med et slikt kurs før påmønstring. De med gjennomført kurs hadde dog fortrinnsrett. En utredning i 1966 om å gjøre opplæringen av førstereisgutter obligatorisk slo fast at kun 40 % av dem kun hadde én tur til sjøs. Ønsket med opplæringskursene var å lære guttene orden og disiplin, samt opplæring i livet og arbeidet om bord i et skip. Hensikten var også å sikre seg førstereiser som så for seg en yrkeskarriere til sjøs, og få luket ut de som ikke var egnet til sjømannsyret.²³ At så mange som 40 % av førstereisene ga seg etter én tur, stemmer med museets innsamlede materiale, men noen forteller at de søkte skoler i etterkant, og siden reiste til sjøs igjen. Uansett, svært mange av informantene forteller at de mønstret på uten noen forkunnskaper.

Opplæringen var imidlertid varierende. En 16 år gammel førstereis fra Hedrum var mønstret på som hjelpegutt om bord i hvalkokeriet «Thorshavet». Han forteller at det skulle utrolig lite til før man fikk voldsomt med kjeft.

Vidar Sandstå klar for avreise. Konfirmasjonsdressen passet godt når førstereisene mønstret på, men ble ofte for liten i løpet av tiden til sjøs. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.



«Du hadde jo ikke no' opplæring på no'. Måtte bare lære av de feila du gjorde. Og da var jo det greit. Asså du fekk no' voldsomt med kjeft asså gjorde du ikke den tabba om igjen.»²⁴ Videre forteller han at han fikk all informasjon og opplæring om arbeidsoppgavene på én gang. Det ble vanskelig å huske alt, og av og til måtte han spørre om igjen. Da ble han kjeftet huden full, for det betød at han ikke hadde fulgt godt nok med. En annen førstereis forteller at overgangen fra å være

hjemme til å komme ut til sjøs var tøff. «Jeg hadde jo ikke vridd opp en klut noen gang, for å si det sånn da, og så kom du om bord med voksne folk og blei satt på plass. Du behøvde ikke å prøve deg på noe der.»²⁵

En femtenåring fra Bodø mønstret på som byssegutt om bord i en motor-tanker i utenriksfart, og forteller at holdningen fra hans overordnede var at førstereisen skulle lære på den harde måten. Det hendte at det ble laget brune bønner i en diger kjele. Ingen fortalte byssegutten at det etter måltidet var lurt å fylle kjelen med vann, slik at bønnene ikke satte seg fast langs kantene. Da kjelen skulle benyttes senere samme dag, var det så å si umulig å få den rein. Byssegutten måtte skrubbe og slite med stålull for å få reingjort kjelen – til stor forlystelse for de overordnede.²⁶

På hvalfangst var en del av lønna, den såkalte parten, avhengig av et godt fangstresultat. Jo flere hval som ble skutt, og jo flere fat olje som ble produsert, desto mer fikk man utbetalt. Man hadde for eksempel et bestemt antall øre pr. fat olje i tillegg til fast hyre. En femtenåring som var på mønstret som bysse-, messe-, lugar- og dekksgutt om bord i en hvalbåt i 1959, forteller at skytteren hadde en del bomskudd. Dette medførte at humøret blant mannskapet sank.

Som messegutt og førstereis var det takknemlig å la det dårlige humøret gå ut over meg. Dermed ble det etter hvert litt lettere å få seg en skyllebøtte for selv den minste ting. Jeg hadde offisersmessa, og måtte nærmest stå i giv akt under hele måltidet. Stueren hadde luke fra byssa inn til offisersmessa. I den sto han og passet på som en hauk at alt var i orden. Skulle det mangle noe, eller var jeg uoppmerksom, vanket det fort et hardt slag i ryggstavlen.²⁷

Ut ifra de innsamlede beretningene kan det synes som om de fleste førstereisene fikk en bratt læringskurve. Det er ikke mange som framhever at de fikk god opplæring eller følte seg godt ivaretatt, men noen gjør det, og det gjorde selvsagt både hverdagen og arbeidet lettere.

Slitsomme arbeidsdager

Bysse og messe lå som regel et stykke fra hverandre om bord i større skip. «Maten henta vi i byssa, hos bakeren eller hos messesjefen ett dekk over messene. Der sto vi i en lang kø, og så fikk vi i tur og orden øst opp maten i bakker og spann som vi bar ned i messene. Som regel måtte vi gå flere henteturer før alle var forsynt. Alle kom jo ikke på samme tid heller.»²⁸ Å gå over dekk for å hente mat kunne være risikabelt i høy sjø. Flere informanter forteller om mat som skled av fatet, men den mest uheldige var nok denne førstereisen:

En frokost husker jeg godt. Jeg hadde vært i byssa, som lå ett dekk over messa, og hentet tre bakker med speilegg. Det var 20 egg i hver bakke. Bakkene holdt jeg over hverandre og hadde ikke hender til å holde meg i rekkverket på leideren. Jeg var nok litt uoppmerksom på sjøen for jeg tok overbalanse og datt ned på fordekket med 60 speilegg rundt meg. Jeg torde ikke å si hva som hadde skjedd, så jeg sa bare at det dessverre ikke var speilegg i dag.²⁹

Arbeidsdagene om bord kunne være lange. Flere av informantene forteller om gjentakende arbeidsoppgaver og svært lange arbeidsdager, særlig i starten – før de kom skikkelig inn i oppgavene. Var du førstereis om bord i en hvalbåt, kunne arbeidsdagen bestå i å rydde messa, ta oppvasken etter nattevaktene, dekke bordet i messa igjen og deretter servere under frokosten klokken halv sju. Så var det igjen oppvask og vasking av messe, bysse og lugarer, samt klargjøring til kaffetår klokken ti. Halv tolv var det å gjøre klart for og hjelpe til med middag, for så igjen å ta en oppvask. Deretter var det hvile en times tid, dersom det var tid nok til det. Så var det å koke kaffe til klokken tre, deretter skulle bordene dekkes og kveldsmaten gjøres klar til halv åtte. Etterpå var det nok en oppvask som skulle tas, før førstereisen kunne ta kvelden rundt klokken ni. Da var det bare å stupe i seng. «Det var lørdag som søndag, julaften, det va'kke noe forskjell på noe av det.»³⁰ Fangsten i Sørishavet foregikk så å si døgnet rundt, og da kunne arbeidsdagene bli både 14 og 16 timer lange. «Jeg husker godt en gang klokken var 23.00 og jeg sto og vasket opp mens tårene rant. Stueren spurte om jeg hadde

«Er det noe post til meg?» Det var så som så med tilgang på nyheter hjemmefra, og derfor knyttet det seg stor spenning til utdelingen av post. Fotografiet viser postutdeling om bord i det flytende kokeriet «Kosmos III», sesongen 1953/54. Foto: Thor Holst / Hvalfangstmuseet.



vondt eller var syk. Jeg svarte, som sant var, at jeg bare var så sliten og trøtt.»³¹ Det var harde bud for en femtenåring.

På et flytende hvalkokeri ble det mye blod og fett oppe på plan, det vil si det store dekket der valene ble opparbeidet. Arbeiderne vasset i blod, og det var ikke lett å få av seg det som festet seg til klærne, selv om de hadde på seg noe som beskyttet både skjorteermene og buksebeina. En femtenårig messegutt om bord i hvalkokeriet «Balaena» forteller at:

... det var en kamp å holde messa rein på feltet. Folkene kom stampende inn i sjøstøvler fra kjøttplanet, og blod og kjøtt var en del av det grumset som måtte vaskes vekk to ganger om dagen. Vi fikk lurt til oss litt kaustisk soda på lørdagen. Det gjorde underverk selv om gulvmalingen forsvant litt etter litt, men betongen holdt.³²

Om arbeidsdagene var lange, ble de også etter hvert nokså gjentakende. «Arbeidet om bord ble etter hvert ganske velkjent og til dels ensformig, vakter, skipsarbeid, rustpikking, maling, ventilsliping, stempelsjaus, kjelesjaus, pakke om ventilspindler og steam stempelstenger ...»,³³ forteller en tidligere smøregutt om bord i en motortanker. En annen førstereis hadde hyre som dekksgutt på en motortanker og sendte oss en avskrift av dagboken sin fra førstereisturen. «Dagboken har ikke mye spennende å fortelle», skriver informanten. «Det kan muligens nettopp være dens historiske verdi? Det å vise hvor gørr kjedelig en førstereisguts hverdag egentlig var.»³⁴ En annen førstereis skrev også dagbok, og det meste av innholdet beskriver besøk i land og kjente landemerker de passerte. Arbeidet og de daglige rutinene er lite beskrevet. Kanskje er det slik at vi mennesker har en tendens til å huske det som var moro, og det som utmerket seg gjennom livet?

Jul i Sørishavet

Å være førstereisgutt i bysse- og messedepartementet var ensbetydende med arbeid på julaften. Flere skriver at de jobbet som vanlig, men at de kanskje fikk litt hjelp for å bli raskere ferdige med oppvasken om kvelden, slik at de kunne feire litt de også.

Det er ikke stort å si derom, arbeidet måtte vi gjøre som sedvanlig, det eneste som minnet om jul, var at det var litt bedre mat, og så fikk vi alle en del frukt og nøtter, og en liten julepresang fikk vi hver, jeg fikk en kniv. Skulle nok gjerne likt og vært fri litt i julen.³⁵



Messeguttene hadde en stri tårn med å servere middagen på julaften. Mange munner skulle mettes. Fotografiet er tatt i arbeidermessa om bord i det flytende kokeriet «Thorshøvdi» julen 1963. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.

Arbeidsmengden varierte alt etter hva slags type skip man var om bord i, og etter om det var moderne fasiliteter om bord eller ikke. Hvalbåter og flytende kokerier skilte seg ut på den måten at var det mye hval tilgjengelig for fangst, så ble det ikke lange feiringen selve julekvelden. Flere informanter forteller at det da kunne være hektisk aktivitet for å få all maten klar i tide, for alle skulle spise samtidig. Hjemlengsel kjente flere på akkurat denne dagen, men mange av førstereisene hadde ikke tid til å dvele ved akkurat det.

Julaften ble fangsten stoppet noen timer. Vi i byssedepartementet hadde så mye å gjøre at vi i grunnen ikke hadde tid til å tenke på at man var så langt hjemmefra som det var mulig å komme. Det ble pyntet og disket opp med all den luksus man kunne tenke seg. For en gangs skyld vasket alle seg skikkelig, og finklærne ble dratt fram.³⁶

Informanten var bysse-, messe-, lugar- og dekksgutt om bord i hvalbåten «Nebb». Videre forteller han at han syntes det var god mat, kaker og mange andre godsaker.

En annen bysse, messe- og lugargutt om bord i en hvalbåt forteller følgende om julaften i Sørishavet:

Fangsten ble avsluttet litt tidligere enn vanlig, og ikke var det så bråkete heller når gutta kom inn i messa til risengrynsgrøt. Straks de var ferdige, gikk de hver til sitt. Den vanlige ertingen uteble, og en god lukt av ribbe og surkål bredte seg over

hele båten. I messene pyntet vi så godt vi kunne ... I høyttaleren var det hilsninger både fra den ene og den andre, og gnisten kom ned og leverte ut telegrammer. At de fleste telegrammene hadde lik ordlyd, bortsett fra avsender og mottaker, var det ingen som brydde seg om. ... det slingret altfor mye til at vi kunne ha levende lys på bordene, men med litt dempet belysning, og pyntede mannskaper, var det vel så høytidelig som i noen kirke. Abrahamsen reiste seg, sa noen velvalgte ord, hva som ble sagt, kan jeg ikke huske, antagelig så var bysse-, messe- og lugargutten opptatt med julemiddagen. Etter at maten var fortært, ble presangene fra rederiet åpnet, det står mange sigaretholdere med en hval på lokket i stuene hjemme i Sandefjord. Til slutt hjelp, i god sjømannsstil, alle til med oppryddingen, og byssepersonalet slapp å vaske opp. Senere på kvelden var det kaffe og julekaker, som kom fra bakeriet på koka.³⁷

Kakerlakker og svettedråper utenfor Costa Rica

Forholdene om bord i skipene varierte. Det var selvsagt også stor variasjon i fasilitetene mellom et tankskip og en hvalbåt. En femten år gammel førstereis på et forsyningsskip for hvalfangstflåten forteller at det krydde av kakerlakker om bord.



Reiseradioen ga liv på dekk når ungguttene hadde frivakt. De mest avanserte radioene hadde også innebygd platespiller. Flere informanter forteller om fengende rytmer fra radioen når de seilte langs kysten av Latin-Amerika. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.

I tropene var det kakerlakker overalt. De befant seg på vegger og tak, bord og stoler, i køyene, i klærne, på maten, ja, kort sagt overalt. Proviantrommet var særlig utsatt. I kjøligere farvann svermet de i store skarer i varmen rundt steamradiatorene på veggene både i messa og lugarene. Etter hvert ble vi så vant til kakerlakkene at de ble en naturlig del av hverdagen.³⁸

Heldigvis er det ikke mange som forteller om slike tilstander, men mange nevner lugarene. De varierte i størrelse og komfort, men de fleste forteller at de bodde i en trang flermannslugar og hadde dårlig plass til oppbevaring av tøy og private saker.

På tankskip uten aircondition kunne det bli fryktelig varmt når utetemperaturen var godt over 30 grader. Arbeidet skulle allikevel utføres. En femtenåring var påmønstret som byssegutt om bord i et stykkgodsskip. En periode seilte de langs kysten av Costa Rica, og han forteller at «varmen inne i byssa var meget intens, og det gjorde arbeidet også der slitsomt. Det havnet mang en svettedråpe ned i pannekakerøren og i brøddeigen.»³⁹ Å få dusjet av seg svetten var ikke alltid en mulighet, for på en del skip var det ikke installert dusjer. Det vanlige var en lett vask i ukedagene og en såkalt «all over» på lørdager eller før landlov.

En tur i «kaktusen» i Karibia

Førstereiser om bord i hvalkokerier og hvalbåter kom ikke så ofte i land som førstereiser i handelsflåten. Allikevel kunne de få sjansen til et besøk i land på hvalfangstekspedisjonenes reise til og fra feltet, dersom båtene skulle bunkre. Flere informanter forteller om spennende besøk i nye og eksotiske miljøer. En av dem forteller at han var om bord i et flytende kokeri som skulle innom Aruba i Karibia. Førstereisguttene hadde så langt ikke opptjent noen penger, men alle hadde fått armbåndsur/klokker i konfirmasjonsgave. Første dag i land besøkte han og kameratene sjømannskirken.

Neste dag skulle byen tas i øyesyn. Den besto av brakker, trefortau og barer. Mange jenter med forskjellig hudfarge. Vi fant snart ut at klokka var noe verdt. Det ga muligheter. Jeg byttet inn klokka i stedets valuta som ga to-tre øl og en tur i kaktusen med stedets skjønnhet.⁴⁰

De neste dagene gikk mange av førstereisene rundt med et hvitt felt rundt håndleddet. Å bortforklare dette var ikke enkelt.

Mange av de unge guttene forteller om havnebesøk med alt det innebar. En førstereis som var om bord i en motortanker på begynnelsen av 1960-tallet, sier det slik:

En bør jo huske på at av 47 manns besetning var over 30 stykk ungdommer i sin mest livskraftige alder. Etter 23–24 dager i sjøen, 36 timer med lossing i Rotterdam og like lang tid ned igjen, var der mye oppdemmet livsglede som skulle ha utløp, til forskjell fra hjemme, der en kunne slippe ut damp hver helg – kanskje oftere også.⁴¹

Han forteller at Buenos Aires var stedet for mange opptrinn og historier.

Noen informanter forteller om mer eller mindre press fra skipskamerater om å debutere seksuelt.



Ved landlov var det mange førstereiser som benyttet anledningen til å ta seg en øl eller flere. Barbesøk og rock and roll hørte med til forlystelsene. Til venstre ses Freddy Nordløv. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.

Det hette seg jo det at en ekte sjømann må gjennom tre faser før han kan kalles en ekte fullbefaren sjømann. Det var å skjenkes dritings i de andres påsyn, å hoppe i bingen med ei skikkelig erfaren hore, og å få en sur en. Med fleip og latter fra de erfarne. Unnskyld vulgære ord, men det var sannheten.⁴²

Å få en sur en i denne sammenhengen betyr å pådra seg en kjønns sykdom. Noen førstereiser forteller at andre betalte for den seksuelle erfaringen for dem, og noen gir uttrykk for at de gjerne kunne vært erfaringen foruten. De aktuelle damene var i alle aldre, og var ikke nødvendigvis fristende for en keitete femten-åring. Mens noen av informantene forteller om drikkepress, forteller andre om at de ble «holdt i ørene» av sine eldre arbeidskamerater ved landlov. En nykonfirmert førstereis forteller at:

... under overfarten til Curacao var det en del prat om Kyrraså, slik vi uttalte det, og ting som skjedde der. Kamp Alegro var det en del prat om, men ingen av de voksne ville fortelle oss guttunger hva dette dreide seg om. Vi forsto etter hvert at det dreide seg om DAMER. Da vi kom fram, fikk jeg lov å gå i land sammen med de andre. Arne og Artur passet på meg, jeg fikk ikke lov å gå alene. Jeg spurte om vi også skulle til Kamp Alegro.

Svaret han fikk, var kontant nei fra de to voksne karene. De tok med seg førsteisen til en restaurant i stedet og fortalte ham at han skulle få smake noe han aldri før hadde smakt. «På bordet kom en diger BANANASPLIT. Den beste isen jeg noen gang hadde smakt.»⁴³

En virkelig rundtur

Artikkelen startet med et sitat fra en førstereis som var om bord i motortankeren «Vikland». For mange var drømmen å få reise både vestover og østover for å oppleve mest mulig. For smøreren om bord i M/T «Vikland» ble drømmen til virkelighet, og følgende avsnitt gir et innblikk i hans rundtur, basert på dagboknotater han gjorde seg underveis.

Det første møtet med utlandet ble Amsterdam. Fra verkstedet, der båten lå for overhaling, var det et godt stykke inn til selve byen. Førstereisen med flere mistet bussen som kunne kjørt dem til byen, så de la i vei til fots og oppdaget at «Hollenderen er et travelt folk. De som sykler, farer av sted som om det var 3-dagersritt, og de som har knallert (vanlig sykkel påmontert en liten støyende motor), smeller forbi med gassen i bann».⁴⁴ I byen handler de og besøker restauranter opptil flere ganger, mens skipet blir overhalt.

Om Amsterdam virket stort og nytt for førstereisen, lå det mer eksotiske opplevelser og ventet «rundt hjørnet». Turen gikk til Sidon i Libanon for å laste olje, men her kommer ingen i land. Lasten er bestemt for USA, og på vei over Middelhavet feires julehøytiden. Julaften beskriver han som en koselig affære. Mat var det nok av, med «stekt kalkun, franske poteter, surkål, grønnsaker og som dessert, is med hermetisk frukt. Og vi spiste – mer enn vi hadde godt av.» De som ønsket det, fikk servert juledram, men selv foretrakk førstereisen alkoholfri drikke, og nøt en kald Coca-Cola i sommervarmen.

Oljen ble losset i Portland i Maine, og derfra gikk ferden til Coveñas i Colombia for en ny last olje. Besøket ble en opplevelse for en unggutt fra det kalde nord.

Vi kom nærmere og kunne se kaien og en stor bygning inne på land. En stund senere kunne vi se palmer, en hel skog av palmer, akkurat som på film fra Sydhavsøyer. Det var første gang at jeg så palmer, og selv om de ikke er annerledes enn på bilder, så var det allikevel noe nytt.⁴⁵

Flere unggutter går i land for å ta stedet i øyesyn, og får tilbud om å leie hester som framkomstmiddel. Ingen av dem var erfarne ryttere, men eventyrlysten vant over forstanden. «Omsider pekte vi på hver vår hest og kløv opp. Rideturen begynte og vi prøvde å se ut som ekte Cow-boys, men oppdaget momentant at det ikke er så lett som på film.» Det humper og går, og farten økte i takt med følelsen av kontroll. «Jeg kikket meg tilbake og konstaterte at mine to kamerater var distansert betraktelig, og avstanden økte. Jo, jeg var nok den beste rytteren, helt fra filmen som red ifra alle skurker.» Rideturen ender opp i strandkanten ved en liten stråhytte, som viste seg å være en strandkiosk. Litt leskende Coca-Cola ble drukket før turen gikk tilbake mot «Vikland» langs stranden.



Ferske bananer var en eksotisk vare om du var sjømann fra det kalde nord. Førstereisguttene kunne kjøpe hele bananstokker ved landlov i Mellom-Amerika. Foto: Dagfinn Klavenes / Hvalfangstmuseet.

Det var en herlig luft her nede når det var kveld, passe temperert, og spaserturen tilbake var bra for våre stive lemmer. Det blir ikke så meget spaserer på en båt. Det var litt underlig å tenke på, der gikk vi blant palmer og bananplanter og bar på hele stokker av bananer, mens en for et par måneder siden gikk hjemme og kjente etter en krone til å kjøpe to bananer for, og ikke visste hvordan disse frukttrærne så ut eller hvor Covenas lå ... Månen sto der høyt over oss og kikket, små bølger gled langsomt opp på strandkanten og sank tilbake igjen, og palmene tegnet seg som sorte silhuetter mot den blå, stjernefulle himmel. Jo, det var en viss stemning over det hele.⁴⁶

Bananstokken ble hengt opp i lugaren, og sakte begynte bananene å modnes, én etter én. En dag var alle modne, og det ble spist bananer over en lav sko. Noen ble gitt bort, og en del havnet til slutt på sjøen.

Det ble flere reiser mellom ulike havnebyer sør i Det karibiske hav og USA. Drømmen var å besøke en stor amerikansk by. Etter hvert bød det seg en anledning til å ta byen Philadelphia i øyesyn. Førstereisen og maskingutten ble enige om å ta toget inn til byen. Her blir de imponerte over mylderet av mennesker og kinoer som kunne vise filmer i 3D, en opplevelse man skulle få vente lenge på i Norge.

Reisen fortsatte, denne gang gjennom Panamakanalen og videre til San Pedro og San Francisco i Statene. Her kom ikke førstereisen i land, for det var arbeid å gjøre i maskinen. Kursen ble så satt for Japan.

Vi kom til Yokohama den 19.4., og stemningen blant «gutta» var ganske lys. Dette var det de hadde ventet på – komme til Japan hvor alt var billig og fint, og hvor en traff snille og hyggelige folk (jenter). Vi hadde så vidt fått fortøyd og gjort klart med toll o.l., da de første handelsmennene kom om bord med sine mangeartede og billige varer. Og her fant vi avløp for pengene. Det var ikke den ting de ikke hadde med seg ... og alt var utrolig billig. ... Jeg kjøpte 3 silkeduker, 2 hvite damaskduker med henholdsvis 8 og 12 servietter, en silkeskjorte og 2 slips. Så kjøpte jeg et middagsservise til 12 personer ... og et mockasett til 6 personer.⁴⁷

Førstereisen forteller at det var lite penger igjen etter dette havnebesøket, og i de neste havnene ble han værende om bord. Turen gikk videre fra Japan, via Sumatra, og til San Pedro igjen. Her var han og noen flere på en bytur, men han skriver noe resignert at «etter en stunds vandring reiste vi om bord igjen. Byen var jo lik alle andre byer, med en mengde biler og store forretninger og Drug-Stores og lignende». Vel om bord får han vite at velferden i land skulle arrangere tur til et isshow i Hollywood. Dette ville han ha med seg, og han ble ikke skuffet. Bare selve bussturen til Hollywood bød på opplevelser. Han forteller at de passerte

steder hvor det var oppstilt flere hundre biler, 1953-modeller og også noen eldre, men betraktelig mer moderne enn bilparken han var vant til å se hjemme i Sandefjord. I Norge var det jo fremdeles bilrasjoning. Isshowet innfridde: «Dette ble en forestilling som en ikke ser hver dag. Vi fikk her se en masseopptreden med en utmerket presisjon, pardans, solodans og komisk opptreden. Eventyret om Snøhvit og de syv dverger var omskrevet til isballett og var vel kveldens beste ...»

Etter dette fortsetter reisen til steder sør i Karibia hvor førstereisen har vært tidligere. Han skriver at han ikke gikk i land, siden alt var som før, og at det var trist og kjedelig. Imidlertid går han i land i større byer i USA, men ut fra måten han beskriver disse besøkene i dagboken på, synes han etter hvert at mye er det samme, uansett hvor han er.

Sensommeren 1954 er førstereisen i Montreal i Canada. Her går han i land, men butikkene er stengt siden det er søndag. Han tar en tur på kino før han ender opp på Sjømannskirken, hvor det denne dagen er fest. Etterpå blir han gående og rusle rundt i byen sammen med en skipskamerat, og de er innom en automathall hvor de snakker inn hver sin grammofonplate. Disse sender de hjem som lydbrev.

Utover høsten går det lengre tid mellom hver gang han noterer noe i dagboken sin, og i november er det stopp. Det var kanskje greit at båten rundt nyttår 1954/55 skulle til Europa med en last. Førstereisen hadde skrevet kontrakt for 12 måneder med avmønstring i en nordeuropeisk havn. Det viste seg etter hvert at han var ekstra heldig. «Vikland» skulle til Framnæs Mek. i Sandefjord for reparasjon i forbindelse med at skipet skulle selges. Førstereisen fikk dermed gratis reise helt hjem.

Hjemkomst

Å komme hjem etter en tur til sjøs, enten det var noen måneder på hvalfangst i Sørishavet eller flere år om bord på et skip i handelsflåten, var en opplevelse alle informantene forteller om. Mange sier at de reiste ut som unge gutter og kom hjem som voksne karer. Pengene de hadde tjent, var kanskje ikke så mye å skryte av, for de hadde ikke den største avregningen, altså utbetalingen. Opplevelser og erfaringer var de derimot blitt rike på.

Med tanke på avregningen var de som hadde vært på hvalfangst, litt heldigere stilt enn de som hadde seilt i handelsflåten, i og med at hvalfangstflåten sjelden eller aldri var ved land på ned- og opptur. Ungguttene på hvalfangst hadde mulighet for å handle i *slappen*, det vil si kiosken om bord, men utvalget der var jo begrenset. Det meste av lønna fikk de dermed utbetalt ved hjemkomsten om våren. Mange forteller at de akkurat hadde råd til sykkel, lett motorsykkel

Å spare til motorsykkkel var populært blant ungguttene på 1950-tallet. Bjørn Akerholt ses her i 1951 på sin Tempo Sprint 175 ccm. Foto: ukjent / Hvalfangstmuseet.



eller moped og andre litt kostbare varer. Det å ha litt god råd er det flere som trekker fram.

Jeg følte meg som den verdensmannen, og i noen stakkars dager følte jeg meg også rik. Det tok ikke lange tiden før jeg kom meg ned til virkeligheten. Drømmen min var en Tandberg-båndopptager, og den hadde jeg penger til. Og kjøpte den. Den kostet alt jeg hadde tjent etter 6 måneder.⁴⁸

Unggutten som forteller dette, hadde vært på hvalfangst og kom hjem til Tønsberg våren 1959.

Mange førstereiser hadde med seg varer hjem, kjøpt i utenlandske havner. I flere år etter andre verdenskrig var det rasjonering på ulike varer i Norge. Dette gjenspeiler seg i minnematerialet: «Det er klart at når en har vært ute til sjøs i 1,5 år, så har en jo handlet en del, og særlig rett etter krigen da det var rasjonering på det meste flere år etter krigens slutt. Jeg hadde jo en mengde med kjole-tøyer, nylonstrømper osv. i kofferten og skipssekken.»⁴⁹ En annen skriver: «Ellers passet jeg på å ha med en sekk med sukker, samt to kartonger med hermetisk frukt. Dette var jo vanskelig å få hjemme.»⁵⁰ Det som oftest trekkes fram i minne-

materialet, er allikevel ikke hva de handlet med seg eller kjøpte etter hjemkomsten. De fleste trekker fram opplevelsene de hadde fått, og at eventyrlysten hadde blitt stilt. Gjensynet og gleden ved å treffe familien igjen er det også mange som vektlegger.

Et unikt kildemateriale

Det innsamlede materialet etter *FØRSTEREIS – et dokumentasjonsprosjekt* gir et unikt innblikk i unge gutters møte med arbeidslivet og rangordningen om bord i et skip, møtet med fremmede havner og mye mer. Det er ikke så ofte vi finner ungdommens stemmer i kildemateriale. Å få dette «nedenfra og opp»-perspektivet dokumentert er et viktig bidrag til kildematerialet om norsk sjøfart. Disse beretningene danner grunnlag for både forskning og formidling.

I november 2012 åpnet utstillingen *FØRSTEREIS* på Hvalfangstmuseet, og den belyste noen temaer i det innsamlede materialet, særlig arbeidsforholdene. Utstillingen ble godt besøkt, også av tidligere sjøfolk, og mange kjente seg igjen i det som ble fortalt. Vi så at flere generasjoner kom sammen til museet for å se utstillingen, og at den ble utgangspunkt for gode samtaler og erindringer.

Det ble også utarbeidet et undervisningsopplegg for tiendeklassinger i Sandefjord kommune. De fikk omvisning i utstillingen, de fikk se film fra linjefarten og prate med en tidligere sjømann, og til slutt var de med på en potetskrellerkonkurranse. Dette fordi mange førstereiser forteller at de skrelte uendelige mengder poteter. I tillegg ble det laget et hefte som ble delt ut til lærerne ved museumsbesøket. Hftet inneholdt to førstereishistorier med tilknyttede oppgaver, relatert til ulike fag og kompetansemål i skolens læreplaner. Det ble senere lagt ut digitalt på museets hjemmeside.

Prosjektet fikk stor oppmerksomhet i ulike miljøer i Norge. Det ble trykket artikler og informasjon om dokumentasjonsprosjektet i maritime magasiner,⁵¹ og Riksteatret samarbeidet med Hvalfangstmuseet om å produsere en vandreutstilling basert på det innsamlede materialet. Vandreutstillingen ble i 2014 og 2015 satt opp på over førti visningssteder rundt om i Norge i forbindelse med Riksteatrets forestilling *Førstereisgutten*, med Helge Jordal som skuespiller.

Førstereisprosjektet inspirerte også til lignende innsamlingsprosjekter ved andre maritime museer i Norge, blant annet Kystmuseet Hvaler.⁵² I 2015 åpnet museet utstillingen *Velkommen om bord! Sjømenn fra Hvaler forteller* – basert på innsamlet minnemateriale fra lokale sjømenn.

Flere av informantene er siden gått bort, men Minnematerialet fra *FØRSTEREIS – et dokumentasjonsprosjekt* vil for framtiden være et rikt og viktig bidrag til vår felles hukommelse om sjøfartsnasjonen Norge.

Noter

- 1 Handelsdepartementet 1966: 25. I tillegg kom de som tok hyre på hvalfangst.
- 2 KCCH. Informant- og prosjektarkivet etter «FØRSTEREIS – et dokumentasjonsprosjekt» Informant nr. 21. Heretter omtales dette arkivet som KCCH-FØRSTEREIS.
- 3 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 27
- 4 Olstad 2006: 382, 383. Tonnasjen var i 1945 på 2,7 millioner bruttotonn.
- 5 Garmel 2014: 115.
- 6 Sandbakken 1998.
- 7 Sollie 2009.
- 8 Norsk Hvalfangst-Tidende 1968: 46.
- 9 Norsk Hvalfangst-Tidende 1968: 21.
- 10 Alten 1968: 25.
- 11 Jarning og Thune 2021: Folkeskolen. Nårig skole ble ikke innført før i 1969, se Grøndahl 1969.
- 12 Lov om arbeidervern: § 32 og 33.
- 13 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 6.
- 14 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 22.
- 15 Meyer 1958: 54.
- 16 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 1.
- 17 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 5.
- 18 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 57.
- 19 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 11.
- 20 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 71.
- 21 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 60.
- 22 Handelsdepartementet 1966: 3–4.
- 23 Ibid.: 21–24.
- 24 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 92.
- 25 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 11.
- 26 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 93.
- 27 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 17.
- 28 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 57.
- 29 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 5.
- 30 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 11.
- 31 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 65.
- 32 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 32.
- 33 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 43.
- 34 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 33.
- 35 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 31.
- 36 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 17.
- 37 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 12.
- 38 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 6.
- 39 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 49.
- 40 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 8.
- 41 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 43.
- 42 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 1.
- 43 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 7.
- 44 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 21.
- 45 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 21.
- 46 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 21.
- 47 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 21.
- 48 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 17.
- 49 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 15.
- 50 KCCH-FØRSTEREIS Informant nr. 14.
- 51 *Maritim Logg* 2-2010 og *Navigare* 2-2010. *Maritim Logg* er medlemsbladet til Norsk Sjøoffisersforbund, Norsk Sjømannsforbund og Det Norske Maskinistforbundet. *Navigare* var Sjøfartsdirektoratets tidsskrift fram til 2020.
- 52 Kathrine Sandstrøm, konservator Østfoldmuseene, bekreftet dette i e-post (personlig kommunikasjon, 5. januar 2023).

Litteratur

- Alten, E. (1968). *Sjømannsloven: med kommentar*. Aschehoug.
- Garmel, H. (2014). Oral Sources at The Whaling Museum: From Speech to Text and Exhibition. I J.E. Ringstad (Red.), *Whaling and History IV* (35, 113–122). Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum.
- Grøndahl og Søn (1969). *Lov om grunnskolen*. Hentet 13. november 2022 fra <https://www.nb.no/items/dc3b504f1fa3e11fdbb7bb8748a000b0>
- Handelsdepartementet (1966). *Underutvalg av komiteen for revisjon av sjømannsloven. Spørsmålet om obligatoriske opplæringskurs for førstereisgutter*. Hentet 13. mars 2024 fra <https://www.nb.no/items/2c50bfa5bbe7320ec6e96fca0daa91ab?page=0&searchText=underutvalg%20av%20komiteen>
- Jarning, H. og Thune, T. Norsk utdanningshistorie. *Store norske leksikon* på snl.no. Hentet 5. juli 2022 fra <https://snl.no/norsk-utdanningshistorie>
- Lov om arbeidervern (1956, ikrafttredelse 1. juli 1957) Kapittel 5. *Særlige bestemmelser om barn og unge arbeidere. § 32 Barn og ungdom, § 33 Barnarbeid og § 35 Legeundersøkelse av barn og unge arbeidere. (LOV-1956-12-07-2)* Hentet 13. mars 2024 fra <https://lovdata.no/dokument/NLO/lov/1956-12-07-2>
- Norsk Hvalfangst-Tidende nr. 2. (1968, mars/april). *The Antarctic Season 1967/1968*. E. Vangstein (Red.).
- Norsk Hvalfangst-Tidende nr. 1. (1968, januar/februar). *Whaling fleet crews 1938/39 and 1952/53 – 1967/68*. E. Vangstein (Red.).
- Meyer, P. Norman (1958). *Sjømannsloven av 1953: med tilleggslov av 1958 § 26*. Nautisk Forlag A/S.
- Olstad, F. (2006). *Vår skjebne i vår hånd. Norsk Sjømannsforbunds historie*. (Bind I). Pax Forlag.
- Sandbakken, E. (1998). *En hvalfangers beretning – fra en førstereis' dagbok*. Krohn Johansen Forlag AS.
- Sollie, A. (2009). *Førstereis*. Commentum Forlag AS.

Utrykte kilder

- Kommandør Christen Christensens Hvalfangstmuseum (KCCH). *Informant- og prosjektarkivet etter «FØRSTEREIS – et dokumentasjonsprosjekt»* (2009–2012).