



Hva er godt sjømannskap - og hvordan oppnå dette?

PED-3900

Jarle Jørgensen

*Mastergradsoppgave i pedagogikk
Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning
Institutt for lærerutdanning og pedagogikk
Universitetet i Tromsø
Vår 2012*

Forord.

I et stadig mer teoretisk og utdanningsfiksert miljø forsøker jeg her å vise til viktigheten av praktisk tilnærming som læringsform i enkelte yrker, spesielt i et maritimt miljø, men eksempelvis er det like viktig på operasjonssalen eller hos tannlegen. Deltakelse, sosialisering, samhandling og fortelling som opplæringsmetode er langt mer viktig en det fremstilles i mange yrker. Bourdieus habitusbegrep blir diskutert i lag med Wittgensteins språkspillteori, Meløes tre stadier av blick og Edwardsens sam-stendighet er alle viktige bidrag til å vise hvordan sosialisering er vesentlig i mange yrker hvor kunnskap er i fokus som fysisk kapital, altså å faktisk kunne noe særegent med kroppsliggjort kunnskap.

Til mine informanter: Tusen takk for velvilligheten, jeg har fått komme inn i deres fortellinger og tanker, uten det hadde mitt arbeid blitt vanskelig.

Til min veileder Edmund Edvardsen: Hva skal man si, jeg har fått være skårunge på din båt over flere år, takk for turen og for kyndig veiledning.

Vegard og Ketil: Takk for tips, veiledning og tilbakemeldinger ikke bare i dette arbeid, men hele studietiden. Kaffekrokens beboere skal også ha takk, spesielt sosiologistudentene, for hjelp og fortolkning.

Casper, min egen skårunge, takk for tålmodigheten.

Tromsø, mai 2012.

Jarle Jørgensen

Innholdsfortegnelse

INNLEDNING	7
HISTORISK SUS (MEN LITE DUS?)	9
OM OPPGAVEN	12
1 HAVET	15
1.1 DET HORISONTALE HAVET	15
1.2 DET VERTIKALE HAVET	16
1.3 DET SYMBOLSKE HAVET	18
1.3.1 <i>Havet, døden og kjærligheten</i>	18
1.3.2 <i>Lengselens hav</i>	19
1.3.3 <i>På bøljan blå</i>	20
2 FARKOSTER	23
2.1 SJØFARTENS FARKOSTER	23
2.2 FISKERIENES FARKOSTER.....	25
2.3 HEIMESTØAS FARKOST	26
3. Å GÅ OM BORD	29
3.1 HOLLABÅTEN	29
3.2 SPISSA	30
3.3 I FISKE ELLER FART	32
3.3.1 <i>Skårungen</i>	32
3.3.2 <i>Førstereisgutten</i>	34
3.4 HAVVENDT KROPPING	34
4.0 OMBORD	37
4.1 ERFARINGSLÆRING	37
4.2 KUNNSKAP, KOMPETANSE OG HOLDNING SOM RESSURS.....	46
4.3 ET STADIG MER KYNDIG BLIKK(MEN FREMDELES UKYNDIG!)	48
4.4 DET SAMSTEMTE/SAM-STENDIGE BLIKK.....	58
4.5 FARKOSTEN SOM VIRKSOMHET.....	64
4.5.1 <i>Liten</i>	64
4.5.2 <i>..Eller stor</i>	65
4.5.3 <i>Med ulikt blikk</i>	66
5. MANGE ÅSTEDER FOR KYNDIG SJØMANNSKAP	71
5.1 PÅ LAND.....	71
5.2 ..OG PÅ SJØEN	73
5.3 METODE	74
5.3.1 <i>Kvalitativ metode</i>	74
5.3.2 <i>Å gjennomføre intervjuer</i>	76
5.3.3 <i>Informantene</i>	76
5.3.4 <i>Kjenning og forsker</i>	78
5.4 HVA ER KJERNEN?.....	79
5.4.1 <i>Informantenes mening</i>	80
5.4.2 <i>Sam-stendighetens sjømannskap</i>	87
6 AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER	93
6.1 KULTUR OG KAPITAL	95
LITTERATURLISTE	99
VEDLEGG	103

”Statistisk sentralbyrå har anslått at 80 prosent av den norske nasjonalformuen består av menneskelige ressurser. I et slikt lys får menneskenes kunnskap, kompetanse og holdninger en helt avgjørende betydning både for samfunnet og for menneskene selv”

(stortingsmelding nr 30(Kultur for læring) 2003-20

Innledning

Sjømannskap har gjennom lang tid vært vesentlig for å kunne livnære seg langs den norske kyst, og sannsynligvis berget mat på bordet i mesteparten av hjemmene spesielt i nord og ellers kystnære strøk i mer enn en generasjon. I tillegg har overføring av sjømannskap vært lite beskrevet om i norske lærebøker, og kunnskapen i seg selv vanskelig å dokumentere, ettersom den i hovedsak er overført muntlig mellom lærer og elev. *Hva er godt sjømannskap, og hvordan oppnå dette*, er utgangspunktet for min mastergradsavhandling i pedagogikk. Hvordan kroppe¹ seg i båten, hvordan ta båten inn over seg og jobbe med båt og natur. Å jobbe *med* båt og natur skriver jeg med overlegg, noe jeg kommer tilbake til senere i avhandlingen.

Delvis ønsker jeg å skrive om dette da dette er en hel del av grunnlaget for middagene min mor serverte opp igjennom oppveksten min, delvis er det noe jeg selv kan noe om, og ønsker å bidra til videreføring av. Min far var yrkesfisker i kombinasjon med sauefjøsset hjemme, mine bestefedre på begge sider var fiskere og så videre, min mor jobbet også en god stund innen fiskeindustrien, i andre ledd i fiskerinæringen, altså på fiskemottaket, og således kan man godt si at min eksistens er basert på båt og bruk, fiske og fangst. Da jeg selv ikke kom meg så langt som i fast jobb i fiskebåten, bare små opphold som barn og ung voksen får jeg heller prøve å leve livet som havets mann fra lesesalen, og delta gjennom mine informanternes beretninger, og av og til på sommerstid ta turen på havet med den lokale kvalfangeren eller på sommerjobben på ei ferje ved mitt hjemsted.

Det er med lengsel i blikket og fortapte drømmer jeg skriver denne oppgaven, da jeg helst selv skulle vært ute i fart en eller annen plass i verden.

¹ Å kroppe seg som i å innlære fysisk kunnskap i kroppen, eksempelvis evnen til å knyte en knute, kjøre på ski eller spille gitar.

Avhandlingen min vil videre delvis og tidvis svinge innom to relativt forskjellige hendelser i norsk skipsfart, den ene kanskje mer reel enn den andre, selv om den andre garantert har forekommet opp igjennom tiden, dog ikke nødvendigvis i det navn og den stedsbeskrivelse som nevnt. Den første hendelsen vil være hurtigbåtulykken 26.november 1999, hvor MS Sleipner forliste og tok 16 menneskers liv. Den andre hendelsen vil være fortellingen om Halvdan, Hilton og Harder, mannskap på MS Hortensia (Stangnes 1994), iscenesatt av den Nordnorske visekvartetten Boknakaran.

Kunnskapens verdi for kommende generasjoner er ubetalelig i den form den er, nettopp som kunnskap, og om man har mulighet til å lære fra de som har opplevd, vil det være en besparelse av de helt store, i forhold til å forsøke og erfare selv. Du kan tenke deg å selv måtte erfare og lære alt du trenger å kunne i din jobb, uten innspill fra andre. I det øyeblikket kunnskapen har gått over fra nettopp å være kunnskap til å bli ett med ei bok og kun undervises i klasserom i form av vitenskap, da har mye av den originale kunnskapen allerede forsvunnet. Den kontekstualiserte kunnskapsoverføringen i relasjon med den signifikante andre som kan overføre kunnskapen i en prosess du er bekjent med og trygg i, vil fordre en bedre læringsprosess enn hvilken som helst lærebok kan klare.

Min egen sosialisering startet relativt tidlig i barndommen i en retning mot sjøen. Jeg deltok på gunstige dager i min fars arbeid på sjøen, og videre de dager det ikke passet å være med førte jeg fiskerens arbeid over til min egen lek, hvor jeg med små "hollabåter" lekte fisker og fangstmann med egenproduserte små garn og andre remedier, mens jeg snakket og førte meg som det jeg hadde observert min far gjøre i arbeid. Rullingsen i munnviken var riktignok byttet ut med et vissent gresstrå, men likevel detaljrik lek hardt påvirket av jobb. Dette kan for eksempel sammenlignes med reindriftsutøvere som daglig har med barna i jobben, og man kan ofte se de små springe rundt med lasso, for å fange en "rein" bestående av noen trestokker med påmontert gevir, eller hele hodeskallen med gevir, hvor leken definitivt er en kopi av de voksnes arbeid i kværna.

Sosialiseringen starter tidlig i yrker som reindrift og fiske, da ofte familien er mer engasjert i arbeidsfellesskapet i slike yrker enn eksempelvis revisorens telling av tall.

Ungdommene trenes av de eldre, samtidig som de eldre presses til å yte litt mer for å vise seg som ”best”. De yngre kan sikkert også til tider vise seg som læremestre for de eldre, spesielt med tanke på teknologisk utvikling, hvor det er en kjensgjerning at de yngre som regel oppfatter og lærer utviklingen å kjenne raskere enn de eldre. *”the humble ... novice becomes the tutor”(Pålsson 1994:904)*

Historisk sus (men lite dus?)

Skolens rolle som oppdrager økte etter ”seieren” over allmuen om barnas tid. Kampen var til tider hard, skulle barna lære å lese og skrive, eller delta i fellesskapet så det ble mat på bordet. ”levebrødet” og ”nådebrødet” kaller Edvardsen (1992) det.

Men når kampen om levebrødet var tapt og det var avklart at barna hadde mer bruk for nådebrødet i form av vitenskap enn levebrødet i form av mat og kunnskap² mistet samtidig barna muligheten til å innlære sine foreldres kunnskaper, da skolen tok den tiden som var beregnet til læring og deltakelse i hjemmet.

Så selv om ”Edvard” for lengst har slått inn den siste spikeren i bygdas dør mot livet og levebrødet for å benytte visesangeren Jack Berntsens kjente sang, så er det ikke dermed sagt at selv om bygda i seg selv ikke overlever, så skal bygdas tradisjonelle form for kunnskapsoverføring legges død.

² ja jeg skiller bevist mellom vitenskap og kunnskap da jeg mener det var det å kunne noe og delta med det som skapte mat på bordet, mens det å vite noe, slik som lærer, prest og lensmann gjorde, var med på å holde allmuen nede

Som ”Harder ifra hamna” som var mannskap på Boknakarans udødelige sang om ”Hortensia”³, og sto for *koking og servering* i begynnelsen av sin karriere på sjøen, således bør muligens flere få muligheten til å gå gradene i båten eller hvor ellers det måtte være, for å lære. Den som har kjennskap til og kunnskap om hele båten, har gode forutsetninger for å klare seg i de utallige situasjoner man kan komme opp i på sjøen. Harder var i så måte på god vei mot å lære båten å kjenne, han startet som *kokk og sirihalar, servitør og slingermainn, han bei teltrudd å ta ror-tørn over Porsanger og Tana, der leia ellers lå i sekker avstand uinna land*, altså han hadde de verste og dårligste jobbene, men samtidig fikk han prøve seg, fikk tiltro nok fra de andre så han kunne lære i trygge omgivelser.

Boknakaran skriver nok visemusikk hovedsakelig for underholdningsverdi samtidig som det kan tolkes som en liten protest mot samfunnets jag og mas, mye i likhet med Jack Berntsens ”Bygdeviser”(Skogholt 1974) (bedre kjent som ”kor e hammaren Edvard”) hvor politikk og ellers styresett blir kritisert for avfolkning av bygde Norge.

Men kampen om bygdene og skolen likeså er i hovedsak utkjempet for generasjoner siden, og det vi kan gjøre i dag er ikke annet enn å se tilbake på historien med stolthet, samtidig som vi tar lærdom av det som ble praktisert tidligere. Skolesystemet vant kampen mot allmuen om barnas tid, og der forsvant også mye av grunnlaget for tradisjonell folkekunnskap og tradisjonell kunnskapsoverføring, for man kan ikke lese seg til verken å slipe en ljà eller å tolke naturen som mange i generasjonene før oss gjorde.

Unggutten Harder om bord i Hortensia fikk lære det han trengte å kunne om kart og manøvrering, kjennskap til båten og ellers det som var viktig å kunne på den praktiske måten, med kyndig veiledning fra både maskinist og kaptein⁴. Likens fikk mang en ung gutt lære fiske og fangst i trygge omgivelser blant

³ Boknakaran, med kanskje mest kjente Ragnar Olsen i spissen skriver og fremfører viser mye basert på nordnorsk historie og humor. ”Hortensia” er kanskje blant de mest kjente.

⁴ At historia om Hortensia endte litt galt med grunnstøting og ellers litt tvilsomme skussmål over besetninga i båten ser vi her bort fra, da læringa ellers var positiv. For mer informasjon om årsaken til grunnstøtinga, se teksten til sangen.

familiemedlemmer og naboer i fiskebåtene langs kysten, de kunne prøve og feile i et farlig og krevende yrke som sjømann uten frykt for reprimander i form av advarsler og oppsigelser, det var blant sine egne de var, og ingen hadde ønske om å avslutte arbeidsforholdene imellom familiemedlemmer.

I førmoderne tid var ofte din vei bestemt allerede før din fødsel, du skulle følge din fars eller din mors fotspor, de fleste valgte samme yrke som de før seg, og andre muligheter var egentlig vanskelig å finne. I dagens moderne tid, har barn og unge utallige muligheter til å velge hva man skal sysselsette seg med for å tjene til det daglige brød. Skolen som vant kampen om barnas tid, tilbyr en reise. En reise i vitenskapens verden, du kan lære deg de forunderligste ting om du bare har interesse for noe. Fiskerens sønn trenger aldeles ikke bli fisker, og jordmoras datter blir kanskje aksjemegler. I den førmoderne tid ble du som regel ledet inn i et yrke som passet inn med ikke bare hva dine forfedre drev med før deg, men også ettersom hva det var behov for i det kollektive samfunn du vokste opp i. Produksjon og reproduksjon har i dag liten sammenheng, hvor man før måtte ty til reproduksjon i den forstand at man måtte produsere både arbeidere og arbeid, kan man i dag stort sett bare produsere, det være seg kunnskap/vitenskap eller produkter. Utviklingen går pr i dag så fort at man trenger ikke reproduksjon, bare oppfinnelse og produksjon én gang før det allerede er utdatert og gammelt.

Oppdagelser av stadig nye markeder og produkter fører til en evig kamp om det nyeste og smarteste, minste og kjappeste. Der man før ropte av lungens makt etter ungene når det var middagstid, sender man i dag en sms til guttungen som leker i sandkassen utenfor. Det jeg vil frem til her er at skolens seier over allmuen om barnas tid førte til mer enn produksjon av lese og skriveferdighet. Det skal videre nevnes at reproduksjon av både arbeid og kunnskap fremdeles eksisterer, det er ikke et avsluttet kapittel ennå.

Men skolen skapte en mulig reisevei fra fiskebåten til universiteter og høyskoler, og ellers hva som måtte ønskes av utfordringer. Som nevnt ovenfor blir i dag kanskje jordmoras datter aksjemegler, mens igjen andre veien så blir kongens datter englelærer. Det er så mange muligheter og så mange forskjellige veier å gå etter endt grunnskole i dag, at kontinuiteten i både familier og bedrifter får

problemer med å opprettholdes. Problemet ligger ikke i å få folk med riktig utdanning inn i de rette jobber, men derimot å få folk med komplett forståelse av hele bedriften, det være seg en båt eller et verksted, kan vise seg vanskeligere. Det som i dag kan gjøres på et kontor kan i stor grad gjøres av nyskolerte arbeidstakere, mens det som går utenfor kontorets vegger må det ofte mer forståelse for enn bare teoretisk utdanning.

Om barna før aldri ble dus med skolen, så kunne de komme i et miljø hvor de var dus allerede fra fødselen ved å gå i sin families fotspor, ved å gå den vanlige veien for utdanning, nemlig lære av sine egne. Sosialiseringen inn i et yrke startet allerede da guttungen krabbet seg bort til bordhjørnet på kveldstid, hvor faren satt og bøtte garn. Guttungen deltok på et vis, i hvert fall med tilstedeværelsen, når han krabbet seg inn i garnet og laget seg en imaginær hule av garnet som hang rundt seg, mens han kikket på farens bevegelser og arbeid med vedlikehold og forberedelser til fiske.

Om oppgaven

I kapittel 1. Havet. Skriver jeg om havet som seg selv, om det praktiske med havet både som det horisontale havet, flaten som er egnet til så mye og mangt fra transport til speilbilde. Videre skriver jeg om havet som vertikal arena, alt fra dybde til hva som skjuler seg i og under havet og om muligheter til utnyttelse av havet som fysisk komponent. Havet er også et følelsesmessig kapittel for seg selv, det skaper nærhet og avstand som påvirker både den reisende passasjer og sjømannen. Kapittel 2 Farkoster Omhandler alle de typer båter som ferdes på havet, om cruiseskip og militærbåter, om heimestøas småbåt og naboens luksusyacht, om sjarken og hurtigruta. Alle disse opererer på havet, og blir dermed naturlig et sted for å praktisere diverse former for kunnskap. I kapittel 3. Å gå ombord Følger vi guttungen fra sitt møte med badestampen og gjennom barndommen hvor han gjør seg kjent med hav og vann i forskjellig form og størrelse, hans første båt og andre eskapader i forbindelse med fjæra, før vi tar med den samme gutten og andre unggutter videre til kapittel 4. Ombord Her er essensen det å utvikle kunnskap og sjømannskap i skjønn harmoni. Samholdet og

fellesskapet er også vesentlig for kapittel 4, mens jeg i kapittel 5, Mange åsteder for kyndig sjømannskap diskuterer hva sjømannskap egentlig er, og hvor det praktiseres. Her får også andre enn meg plass til å uttale seg. Videre går det hele mot avslutningen og sammenfatning i kapittel 6, Avsluttende bemerkninger, hvor jeg prøver å avrunde det hele

1 Havet

1.1 Det horisontale havet

Havet som flate. Det horisontale havet, med tumleplass for fiskebåter, lystbåter, ferger med passasjerer og biler, og frakkebåter av forskjellig slag. "Alle" ferdes tidvis på sjøen, noe helt klart mer enn de andre, noen som levebrød og andre til rekreasjon. Havet er praktisk i den forstand at det er stort og velegnet til transport, man slipper å lage vei og man slipper vedlikehold. Bekymringen er dog at havet ikke er konstant i form. Høyst variabelt vil være mer dekkende som forklaring, den ene dagen kan det være som et speil på badet, opplyst av sola, mens andre dager kan det være forrædersk og farlig, og man gjør klokest i å holde seg trygt på land. Variasjonen av flaten lager både forlystelser og problemer, den lokker og advarer. De dagene brøytebilene trafikkerer veiene med sine oransje blinklys og snøføyken stående som en vegg bak seg, de dagene er ofte sjøen også i kok. Bølger bryter og vinden pisker, til sammen blir det et salig kok hvor menigmann klokt holder seg ved kjøkkenbordet i ovnskroken, mens man lytter til radioen og super forsiktig i kaffen. I hvert fall gjorde man det før, nå er det vel heller å springe til byen, drikke noe som ligner kaffe, i hvert fall kaller servitøren, eller vent, baristaen heter det vist, kaffe. Uansett hva man ifører seg og hvor man gjør det, gjør man klokt i å holde seg borte fra havet.

Men tilbake til havet som flate. Det er praktisk, uhorvelig praktisk, å kunne laste noe på en båt for eksempel i lille Norge, og uten annet enn å kaste trossene ved kaia kan man nå hele den store verden, man kan i løpet av relativt få dager levere lasten av hva det nå var, plommer fra Hardanger eller tørrfisk fra Lofoten, til hvor som helst i verden, med det kriteriet at det er en havn å losse når man kommer frem. Suez-kanalen og Panama-kanalen har gjort lange ferder kortere, og Beringstredet og Nordøst passasjen er i ferd med å åpne nok en ny fraktvei mellom her og der.

Kapp det gode håp har stort sett sluttet å ta liv etter Suez-kanalen kom i drift og veien til eksempelvis Kina og India er trygg, i hvert fall tryggere, for både last og sjømann. Tryggere i den forstand at det ikke står om liv i farlig hav med store bølger, men endringen har selvfølgelig skjedd. Nå er ikke den største trusselen lengre overraskende endringer av været og faren for forlis, nei nå er den største trusselen ironisk nok å bli tatt til fange av pirater langs Somalias kyst. Pirater som før utfordret kartet og loven har igjen gjort kysten utrygg for sjøfolk av diverse karakter, om det være seg frakteskibe eller moderne oppdagelsesreisende i sine seilbåter eller yachter. Løsepenger er nåtidens gullskatter og innsatsen er til tider like stor som da Jean Lafitte og Henry Morgan⁵ herjet Atlanterhavets vestkyst. I større historisk sammenheng kan sikkert dagens moderne pirater sammenlignes med vikingenes ferder i Europas havner i tidligere tider.

Men havet er altså noe de fleste kan si noe om, som flate er det utmerket til transportering av varer og gods mellom kontinenter samtidig som det også er viktig for bonden som skal transportere geitebukkene sine til sommerbeite på øya utenfor fjøset. Havet er av enorm viktighet for transport for langt mer og langt flere enn man tenker på til vanlig, og havet åpner stadig nye muligheter for mennesket, både med tanke på frakt og fremkommelighet.

1.2 Det vertikale havet

Havet er langt mer enn bare en flate for transport. Det er også et spiskammers, råstofflager og en hindring. En hindring på leting etter fossilt brennstoff og ellers hva havbunnen måtte skjule. Havet er et forlokkende sted for sport og aktivitet, fiske og fangst. Havet er et flerdimensjonalt forundringskammer vi på ingen måte har utforsket til det fulle, derimot er det noe vi har bra kjennskap til, mens forskere til stadighet gjør nye oppdagelser. Havet er usynlig samtidig som det er

⁵ Lafitte og Morgan var ifølge historien begge vellykkede sjørøvere som angivelig skal ha operert i Mexico-gulven og Karibien henholdsvis på tidlig 1800-tallet (Lafitte) og sent 1600-tallet (Morgan) For mer info: http://www.trutv.com/library/crime/gangsters_outlaws/cops_others/lafitte/1.html og <http://www.cavazzi.com/morgan/index.html>

synlig, for det blotte øyet ser det kun synlig fra nært hold på kort distanse, for ekkolodd er det ”synlig” og tolkbart på stort dyp og uavhengig av lys. Printet på et papir, eller vist på en dataskjerm i nyere tid, er ekkoloddet hjelpemiddelet som har guidet fiskere til fangsten i årtier siden oppfinnelsen av å sende lydsignaler ned i havet, for så å ta tiden det brukte på å returnere.

De første ekkoloddene ble tatt i bruk i norske fiskebåter rundt begynnelsen av 1930-tallet, men utviklingen har naturligvis vært enorm siden den gang. Ekkoloddet brukes altså til å ”lese” havbunnen, samt hva som befinner seg imellom bunnen og overflaten, og kan være behjelpelig både til å lese dybde og eventuelle fiskeforekomster i mellom båt og bunn. Ekkoloddet er på et vis en videreføring av guttungens utforskende blick ut av robåten og ned mot sandbunnen nedenfor, hvor både krabber, kråkeboller og en og annen fisk også sveivet forbi.

Videre er havet bølger og strømmer, varmt og kaldt vann. Golfstrømmen sørger merkelig nok for at vi kan bo langt nord for polarsirkelen, da den fører varme vannmasser fra Atlanterhavet til våre kyststrøk i et mønster⁶ som blir langt utenfor denne oppgavens rammer. Men altså kan man kort fortalt si at grunnen til at vi i Nord-Norge skiller oss fra andre områder på tilsvarende breddegrad forbi polarsirkelen er strømmen av varmt atlantisk vann som passerer i Norskehavet, og således har vi vesentlig mildere klima enn andre geografiske områder på tilsvarende breddegrad.

Fisk og dyr i havet skaffer mat på bordet for verdens befolkning, alt fra den minste plankton til den største hval er på menyen på forskjellige matbord hos forskjellige familier. Spiskammerset er også et produksjonslokale skapt av mennesket, oppdrettsnæringen sørger for mer mat til folket, både laks, hvitfisk og etter hvert andre alternativer som kråkeboller og lignende er med på å fylle mager rundt om i verden. Havet viser seg som en stormakt innen matproduksjon med sine matpakker rundt om i norske fjorder. Matpakker bestående av fisk som fores

⁶ For mer informasjon om Golfstrømmen, eller strømmen av varmt atlantisk vann, se for eksempel: <http://folk.uio.no/bjornng/golfstrom/>

av sjøfolk, fisk som går i merder, som skal slaktes og foredles, og serveres som middag og annet.

Havet er også noe annet. I tillegg til å gi oss mat, er det også en kilde til energi fordi petroleumsrelatert drivstoff pumpes fra havets bunn. Miljøvennlig energiproduksjon som tidevannskraft⁷ og bølgekraft⁸ er satsningsområder de senere år som på sikt skal kunne produsere anselige mengder energi.

Havet er altså langt mer enn bare enorme mengder vann, ispedd litt fisk og skalldyr, tang og tare. Havet er ikke bare mat og fraktvei, men også essensielt for eksistensen til mennesker og dyr i nordlige strøk.

1.3 Det symbolske havet

1.3.1 Havet, døden og kjærligheten

Havet huser både kjærlighet og lengsel, skaper nærhet og avstand. Fiskeren alene i båten på havet føler både kjærlighet og nærhet til havet, kjærlighet og lengsel til sine nærmeste hjemme og ikke minst avstand fra resten av verden, der han dupper rundt i sin sjark. Havet skaper fantasier og drømmer, både om gjensyn, og om å aldri igjen være i kontakt med det, alt etter som. Døden lurar bak mang en bølgetopp om uhellet skulle være ute, det er ikke store feiltrinnet som skal til før din tid er over for denne gang. Farer er det mange av på havet, for den urutinerte

⁷ tidevannskraft er energiproduksjon tilsvarende vindmøllekraft, men undersjøiske strømninger i stedet for vind driver ”propeller” på relativt store møller, som igjen ved hjelp av generatorer produserer elektrisitet. For mer info: <http://www.nrk.no/video/tidevann/A45B1B8217B7E3FF/>

⁸ Bølgekraft er energiproduksjon hvor man fanger opp energien i bølger i havet, for mer info: http://folk.ntnu.no/falnes/web_arkiv/InstFysikk/BylgjeenergiforskningFysikkNTNU.htm

er det straks flere enn for den erfarne, selv om ingen er trygg. Selv den beste kan gjøre en uovertenkt feil med katastrofale følger, eller som sagt med Arthur Arntzens ord i forestillingen ”den fordømte nordlendingen” hvor en drikkfeldig fisker har satt seg på styrehustaket og drukket seg ”av føttene” og derav forsvunnet i sjøen, hvorpå hans etterkommer har forklart historien videre ca. som følger: ”Kastor mener at det under de rådende værforhold kanskje var litt vel dristig å sette seg på styrehustaket å nippe til en liten longdrink...” (Arntzen 1996)

Havet som symbol er i hvert fall enormt. Det viser hvordan direktøren i firmaet gjør det økonomisk i form av hvilken båt han har, og det viser seg fra sin beste side og skaper den perfekte idyllen rundt kaia til sommerhuset i skjærgården. Havet symboliserer frihet, muligheten til å reise, enten til eller fra noe, det gir deg muligheten til å forlate noe gammelt og utbrukt, og å reise til noe nytt og ubrukt.

1.3.2 Lengselens hav

Utvandrerne fra Norge til Amerika benyttet seg av eneste mulige reisevei på den tiden, sjøen. Båten som fraktet dem ville nok for all fremtid symbolisere muligheten og friheten de fikk, og synet av fastland igjen etter kryssingen av Atlanterhavet. Synet av det nye landets kystlinje for de om lag 800 000 nordmenn⁹ som utvandret symboliserte nok mye og stort. De som før hadde lengtet etter en ny mulighet fikk nå denne sjansen til å starte på ny frisk. Det de før hadde gjort kunne de nå legge bak seg, og starte med blanke ark. Lengselens tid var over, og havet hadde gitt dem veien til det de hadde lengtet etter, kanskje mer drømmen enn stedet, men likevel var lengselens tid over.

Men for noen symboliserte også havet avstanden til familien, og hvor langt det var hjem. Mange pakket også amerikakofferten sin og reiste hjem, igjen med havet som reisevei, og med båt som transportør. Lengselen skapt av det enorme

⁹ i perioden mellom 1825 og 1925 er det anslått at om lag 800 000 nordmenn (og kvinner) forlot moderlandet for å ta sjansen i ”det nye landet”. For mer info om utvandringen, se f. eks:
<http://web.hist.uib.no/delfag/olauge/utvandringfraNorge.htm>

Atlanterhavet i mellom seg og sine nære kjære ble for stor, og distansen måtte tilbakelegges på ny for å møte dem.

Mang en sjømann lider også av lengselen. Lange perioder på sjøen kan være tøft for selv den barskeste av sjømenn når man kanskje har en nyfødt hjemme man skulle vært hos, eller sjømannens barndomshelt, hans far, ligger for døden. Da skaper havet en uendelig avstand mellom deg og det du lengter etter. Samtidig kommer ofte lengselen for sjømannen når han er hjemme, enten på fritur eller når han har trådt inn i pensjonistenes rekker, lengselen etter havet, igjen å kunne kjenne den rolige vuggingen fra bølgene under føttene.

Således er havet unikt, det skaper en fantastisk vei mellom her og der så lenge du har båt, men også skaper det en avstand vanskelig å forsere, i hvert fall om båten din har gått. Om du har ditt virke på havet så lengter du hjem når du er på jobb, og når du er hjemme lengter du tilbake til havet.

1.3.3 På bøljan blå

Havet er også som så vidt nevnt tidligere, et åpent rom for rekreasjon. På det kriteriet at du innehar de rette sertifiseringer for deg selv og båt, er havet relativt fritt for fritidsferdsel. Havets ro og bølgeskvulp kan gjøre selv den mest stressede husmor eller overarbeidede forretningsmann salig. Rekreasjonen på sjøen er for de som er tilbøyelige for det ubeskrivelig og ubetalelig. Om det er i bestefars gamle robåt eller din egen Day-cruiser spiller liten eller ingen rolle. For de som liker havet og båt er det heller ikke nødvendig å ferdes på havet, men jobben med båten i vinteropplag eller ved flytebrygga kan være nok kontakt med det våte element til å få freden til å senke seg over sinn og sjel. Havet som rekreasjon byr på uendelig mer enn bare båtferdsel, det er havets rekreasjon når du sitter hjemme i kjøkkenkråa og bøter garn eller setter opp uersniken. Det er havets rekreasjon når du tjærebrer snekka eller reparerer mesanen til sjarken. Havets rekreasjon møter deg ivrig når båten er på slippet om våren, du pusser og oljer, reparerer og vurderer, og småmåsen eller i vårmål bort i berget mens den kjekler med maken og bygger reir, eller beskytter eggene mot inntrengere i form av stormåse og

kråke. Tiden du bruker på å skule bort på bråket fra måsen er rekreasjon av beste sort, om du tar deg tid.

Tid er i dette henseende vesentlig, man kan ikke stresse seg til rekreasjon, ikke engang havet kan hjelpe deg der. Å sitte på romluka på sjarken å kikke på naturen rundt deg når du er på fisketur på bøljan blå samtidig som du kjenner duften fra kaffekoppen og gleder deg til fisken som svømmer i dypet under deg, forhåpentligvis ender i kasserollen du har på oljeovnen i lugaren mens du tøffer deg mot ei lun vik hvor maten kan inntas i fred og ro, det er for mange rekreasjon på sitt beste.

Havet er for mange tid til tanker og minner som sjelden får komme frem grunnet travle dager og forventninger om produktivitet. På havet er det mulig å slippe ned skuldre, ta seg fri og søke litt ro man sjelden finner tid til andre steder. Balsam for sjela rett og slett.

Mange slags folk ferdes også på havet, noen vante mens andre nybegynnere. Noen forsiktig mens andre uforsiktig, noen følger normer og regler, mens andre seiler sin egen sjø. Alle ferdes uansett i lag på havet, og derav må alle tas hensyn til. I likhet med i trafikken på landjorda er trafikken på havet underlagt regler for sikker og ordentlig navigering, slik at ingen skal være i tvil om hvordan man ter seg i forskjellige situasjoner.

2 Farkoster

2.1 Sjøfartens farkoster

Sjøfarten regnes her som transport av personer og gods, altså alt fra ferge og hurtigbåt, til containerskip og tankskip, samt diverse ”arbeidsbåter”.

Sjøfartens farkoster er mange, de fleste er store, men spekteret er vidt og bredt. Alt fra toppmoderne supertankere, cruiseskip og militære skip, til relativt små kystgående fartøyer i forskjellig virke. Alle har disse båtene en misjon, alle disse er vi avhengige av for at alt til en hver tid skal virke som det bør. ”Tangporska” som vi kalte den, med referanse til ei purke, førte tang til den lokale tangmelfabrikken. I og for seg en relativt lite verdsatt jobb, men i et større bilde produserte den samme fabrikken relativt store mengder tangmel som ble eksportert til internasjonale markeder, noe som ville vært vanskelig uten den samme frakteskipet som fraktet råvaren til fabrikken.

Frakteskip av internasjonal størrelse er vesentlig for verdenshandelen, det være seg bilfrakt fra fabrikker i Asia til forbrukere i vesten, eller kaffe fra Sør-Amerika til de samme forbrukerne i vesten. I retur sendes for eksempel store mengder malm fra Kiruna via lastesentral i Narvik med lastebåter ”store som flyplasser” til markedene i Europa, Nord Afrika og Asia¹⁰

Videre har vi en verdensflåte bestående av et stort antall militære båter med alt fra de største hangarskip (flybærende båter) til de minste gummibåter til alle mulige slags oppdrag. Eksempelvis kan man si om den norske kystvakt, som i motsetning til mange andre nasjoners kystvakt er militær, at de i tillegg til å være en del av forsvaret også tar seg av slike oppgaver som fiskerikontroll, redningsoppdrag, skadebegrensning ved ulykker og så videre. Mange av de forskjellige typer båter i

¹⁰ http://www.nrk.no/nordland/fylkesleksikon/index.php/LKAB_og_malmbanen

militære farger har også støtteoppgaver de tar seg av, eksempelvis har de norske landgangsfartøyene i en årrekke vært behjelpelig med flytting av reinflokker til og fra sommerbeite på kysten av Nord Norge.

Tankbåter finnes i store antall rullende over verdens hav, med sin last av forskjellig slag. Petroleumsrelatert last transporteres i store mengder over verdens hav til ivrige forbrukere av motoriserte hjelpemidler over mesteparten av verden. Kjemikalier av forskjellig slag fraktes også med lignende båter som petroleumsfrakten. Felles for disse båtene er (i hvert fall bør være!!) sikkerhet i forbindelse med eventuelle hendelser som resulterer i utslipp av last. Mannskapet er drillet til fingerspissene i hvordan man skal reagere i de gitte situasjoner, og forhåpentligvis vil man ved en eventuell katastrofe (for det er en katastrofe hver gang båter med miljøfarlig last havarerer), kunne reagere optimalt og minimalisere skadeomfanget optimalt.

Supplybåter har kommet i kjølvannet av oljefunnene i havbunnen. Båter med stor slepekapasitet og god lasteplass som ”vokter” over oljeplattformene i Norskehavet og etter hvert i leteaktiviteten i Barentshavet også, samt i resten av verden hvor petroleumsrelatert aktivitet i havområder foregår. Varetransport, sleping og ankerhåndtering er blant oppgavene til disse fartøyene.

Norges fjorder har fantastisk natur, ingen tvil om at det er en merkevare mange kommer tilreisende for å oppleve. Men fjordene fører også til problemer med veibygging, noe som igjen gjør at vi i Norge har relativt mange bilferger i trafikk. Kombinasjonen av både gods (biler) og persontransport er vanskelig i den forstand at man har til dels veldig farlig last om bord om det skulle skje en ulykke, i kombinasjon med at man også har et varierende antall passasjerer å ta hensyn til. Øvelser i både passasjerbehandling og generell sikkerhet er i disse båtene spesielt viktig. Hurtigbåter med kun passasjertrafikk har vi også i relativt store tall i Norge. Hurtigbåtene slipper unna kombinasjonen mellom farlig last og passasjerer, men desto høyere er passasjertettheten om bord. I den senere tid har en hurtigbåt stått for den mest alvorlige og menneskelivkrevende ulykke i norsk sjøfartshistorie, noe jeg kommer tilbake til senere i oppgaven. Ellers finner vi på enkelte steder også ambulanserbåter, for frakt av pasienter til lege, eller for frakt av lege til pasienter.

Losbåter for frakt av lokalkjente loser, samt kystverkets båter for vedlikehold av sjømerking og lignende finnes det også i relativt stort tall rundt om i Norge og verden for øvrig

Felles for alle disse båtene er at vi er avhengige av dem for å få daglig transport av både gods og folk til å gå.

2.2 Fiskerienes farkoster

Innen fiske finnes det et utall av varianter båter, man har alt fra den minste lille tresjark til den største ringnotbåt eller tråler. Fiskerens båt er litt spesiell, i hvert fall de litt mindre kystgående fartøy, jeg snakker i hovedsak sjark her. Sjarken har litt sjel, kanskje mer enn de større båtene, sjarken blir på et vis preget av kaptein og reder (som regel samme person) ettersom det er rederen som til daglig bruker båten, skjøtter den og vedlikeholder den¹¹. Man ser ofte på båten hvordan brukeren er, og således preges båten av mannskapet. Båtens blir som et fingeravtrykk av eieren. Sjarkens jobb er å ta fiskeren og hans bruk til fiskeplassene, de hemmelige som har gått i arv fra far til sønn i generasjoner. Hemmelige i den forstand at det på et vis er et uskrevet eierforhold av de forskjellige ”settene¹²” hvor garna settes. Sjarken har liv og personlighet som må læres og tolkes, man må på et vis bli ett med båt og motor, og i likhet med kniv, støvler og oljehyre, er båten noe man på et vis ”kler på seg”, i hvert fall for noen av utøverne av yrket er båten en viktig del av bekledningen. Dette vil bli videre diskutert senere i oppgaven.

¹¹ Trålerens skipper gjør gjerne ikke vedlikeholdsarbeidet og vårpuss etc selv, og får da heller ikke samme forhold til båten som sjarkens skipper.

¹² Et ”sett” er en fast plass hvor man setter garna, gjerne nedarvet fra far til sønn eller på annet familiært vis, slik at de gode plassene holdes i familien. Det regnes som bortimot ufint å ta naboens ”sett” og man unnviker det så godt som mulig for å opprettholde god stemning på fiskefeltet. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 3 og 4.

Fiskebåten skal ikke bare frakte varer imellom sammenlignet med sjøfartens farkoster som nevnt tidligere, selv om en del av sjøfartens farkoster også har andre oppgaver enn frakt. Fiskebåten skal være en egnet plass til oppbevaring av utstyr, den skal fungere bortimot optimalt i alle arbeidssituasjoner for å forenkle arbeidet for sjømannen, og den skal i tillegg fungere som frakteskute for å få fangsten til videreforedlingsbedriften. Fiskebåten blir nok etter min mening den båten med mest "liv" i den forstand man kan tilegne en båt noen slags form for liv. Men sammen med fiskeren(e) har fiskebåten en historie å fortelle om både vær og fangst, noe av dette skal vi prøve å gjenoppleve i denne oppgaven. Det faktum at forfatteren aldri kom til en fast jobb i fiskebåten skal vi prøve å la gå upåaktet hen igjennom historien, men heller prøve å se på læringsaspektet i situasjonen hav og fiskebåt, i tillegg til andre former for båt.

2.3 Heimestøas farkost

I heimestøa¹³ ligger farkoster av forskjellig slag. Alt fra minstetassens oppblåsbare gummibåt og til den største av forlystelsesbåtene. Heimestøas båter passer alle inn, alle til sitt bruk og sin rett. Kajakk og kano i skjønn forening med både vannsportbåter og naboens robåt. Vannsportbåtens holdning til naboens robåt kommer av at han ser seg overlegen i både utseende og prestasjon, men kan til sin overraskelse vente seg svar på tiltale når naboens "spissbåt" må ved hjelp av naboen slenge årene i gang å ro ut for å hente vannsportens båt som har fått kanskje motorskade eller er gått tom for bensin. I heimestøa er det plass til alle farkostene til alle tenkelige formål, om du ene dagen velger deg en rolig kajakkstur mellom små holmer og skjær på grunt farvann hvor du kan være tilnærmet i ett med havet, og neste dag laster familien i cabincruiseren for en lengre ferietur.

Minsteguttens gummibåt er ment for roing imellom steiner og grunner inne i osen trygt plassert i en ramme uten farer når floa har gjort sitt inntog innover leira,

¹³ Støa er den tillagde båt-plassen du finner i de fleste norske bosettinger ved havet, her var det laget til slik at man kunne dra småbåten på land uten for mye slit, ved hjelp av lunner (runde trestokker) som var lagt fast i ei rydda gate opp fra havet til over flomålet.

ellers siver det bare en liten elv ut igjennom leiras dypeste kile. Ellers blir det lengste gummibåten får dra ut på havet turen fra heimstøa og bort til osen.

I heimstøa er det altså plass til alle slags båter og båtliggende konstruksjoner, og felles for disse vil nok være lyst. De er ment til bruk for rekreasjon og moro, samt delvis matauk og andre nyttige ting, men fremdeles er det fritida de er ment brukt for.

3. Å gå om bord

3.1 Hollabåten

Oppstarten på turen om bord i båten starter tidlig, muligens allerede i badekaret hjemme på badet, mens mor eller far sirlig og kjærlig vasker håret på barnet. Barnet selv sitter i karet og oppdager. Oppdager at sjampo kan svi om den kommer i øynene, og at den samme hårvasken kan føre til en hindring av sikt mot det som virkelig er viktig i badekaret, nemlig båten. Båten er underholdning og erfaring samtidig for den håpefulle i badekaret. Båten er både tidsfordriv og danning og barnet i badekaret kan komme seg igjennom det kjærlige badet med såpe i øyne og ellers grundig vask med å leke fartøy på det store havet. Danningen kommer inn allerede da barnet er uheldig og forliser fartøyet i en alt for stor bølge i det øyeblikket barnets kropp senkes ned i badekaret. Om lærdommen kommer akkurat i det øyeblikket skal være usagt, men i hvert fall vill pjokken, om det da er en pjokk, erindre hva som skjedde den gangen han uforvarende deiset litt hardt ned i vannet og skapte bølger som ble for store utfordringer for lekebåten.

Denne lærdommen vil han sannsynligvis også dra med seg når han begynner å ferdes i fjæra, muligens med samme båten denne gangen solid festet i et tau, på leiting etter ei egnet tjønn hvor han kan leke fiske. Selv tilbrakte jeg mange timer i ”bryggholla” hjemme, ei høvelig stor tjønn med hovedsakelig sjøvann etter storfloas herjinger. Her lekte og erfarte man både med båt og seg selv, man ”fisket” etter stingsild med hjemmeprodusert utstyr, man satte garn fra lekebåten og tøffet deretter inn i havna man hadde laget på et egnet sted, i le for vind og med dypt nok vann til at man uhindret kunne gå til og fra kai, dog ikke så dypt at man tråkket over støvlene om man var uheldig å plumpe ut i holla. Etter man hadde kommet til kai var det tid for å snakke med nabobåtene, hvordan forholdene var og fangstens størrelse. Det var ikke nødvendigvis naboer tilstede, men det forhindrete ikke ung gutt i lek å snakke med naboen, og mer enn en gang ble han på humoristisk vis konfrontert av de voksne om samtalene han hadde med seg selv i leken.

Men i hvert fall var det etter pausen og snakk med naboen på tide å igjen kaste loss, og på ny dra ut på jakt etter storfangsten. Om det ble noe fisk trenger ikke nødvendigvis historien å omhandle, men oddsen var vel relativt lav i utgangspunktet, med tanke på de hjemmelagde garna. Men guttungen lekte iherdig med båten i tjønna både etter fantasien og etter hva han hadde opplevd de til da få dagene han hadde vært med på fiske med sin far.

Leken i bryggholla ble et livlig kapittel i guttungens liv, til tider var kompis (de få som bodde i nærheten) innom på felles lek, men som regel var leken for akkurat denne guttungen som sjarkfiske å regne, det var få å prate med, for utenom en og annen måse som fløy forbi, og ellers hva som levde i nærheten.

Guttungens lek i bryggholla fordret etter hvert utfoldelse, og fartøy og rederi flagget ut til andre lokasjoner. Når man ble større kunne man flytte leken fra den trygge holla med fast land på alle kanter, og så vidt såpass dypt vann at man ved skikkelige uhell klarte å trø over støvelkanten, til støa med tilhørende kai og brygge. Den øyensynlige forskjellen ved første øyekast var dybden på havet, samt mangel på fast land på alle sider. Her lurte det farer som ikke var tilstede i bryggholla, men guttungen hadde lært å være forsiktig etter hvert som han hadde tilbrakt tid i den trygge holla. Oppførsel i fjæra ble raskt perfeksjonert, og etter ikke alt for lang tid som landkrabbe med lengsel mot båt og bølger, så ble ønsket innvilget, først fikk man låne pappas spisse, ei åtte fots plastsjette av uhandterlig karakter. Mangelen på kjøll under gjorde båten komplett ubrukelig for en uerfaren unggutt som skulle lære å ro. Etter fortvilelse og til tider bannskap ble ønsket om en mer fornuftig båt framlagt, og sammen med den litt mer erfarne storebror på sju, fikk minstegutten i en alder av fire år sin første skikkelige robåt.

3.2 Spissa

Verbet "å ro" er et ord av få bokstaver. Men for kystboeren – og for kystboerens avkom – var det å beherske "å ro" og ferdigheten <roing> av den største betydning.

Jeg lærte å ro (i spissbåt) i begge betydninger (Edwardsen 1997:14)

Når guttungen entrer spissa for å ta sin første rotur er det med store oppdagelsesøyne. Alle muligheter som ligger foran han raser gjennom hodet, og det meste virker forlokkende. Men først må man gjennomføre en fornuftig utsjekk som viser at man behersker denne båten. Spissa viser seg som sagt fort å være uegnet som båt til annet bruk enn hamling i fjæra, så som nevnt tidligere erverver guttungen i lag med sin bror relativt fort en robåt type ”to og et halvt roms”, til vanlig omtalt robåten. Båtens navn var Jens, og på varme sommerdager luktet den nydelig tjære. Men med Jens ble det også litt større ekspedisjoner for guttungen, det ble oppdagelsesturer på små holmer i nærheten av heimestøa, og det ble fisketurer.

Det ble også en hel del timer med bare å henge over ripa på båten å se. Man kikket på bunnen og alt imellom, man observerte fiskens leting etter mat og sjøstjernas forflytting, krabbens gange også på leting etter mat, og ellers det som kom forbi. Man lærte dette og hint, selv om man ikke nødvendigvis visste at man lærte noe, dette kom heller fram i ettertid. Men ved å ligge der og skue nedover i det horisontale dypet, så lekte man ekkolodd. Et barns variant av en voksen virkelighet som barnet forsto lite av, men likevel praktiserte guttungen med øyne det samme som fiskeren praktiserte med elektronisk utstyr, bare i en mindre skala. Med små skritt og i liten skala lærte guttungen i lag med sin bror fiske av forskjellig variasjon, flyndregarn og småline, laksgarn og dorging. Etter hvert som guttungen ferdes på havet ble han også bedre kjent i nærmiljøet, lærte seg meder på fiskeplasser nær heimestøa til de forskjellige redskapene, Emmaholla til juksa, litt bortenfor Kobbskjæret for flyndregarn, laksegarna i skillegerdet på Osen og lignende.

Videre lærte også guttungen om behandling og bruk av båt, bruk og utstyr. Garna skulle ikke bare fiske, de skulle også greies og bøtes ved behov. Båten Jens skulle ha bunnsurning og maling, pluss en hjemmelaget ”spesialmixtur” til ”hua”¹⁴,

¹⁴ ”Hua” delen mellom bunnsmurt skrog under havflata, og malingen langs ripa øverst på trebåten, ofte smurt med en hjemmelaget blanding av diverse impregnerende midler, hua har en gjennomsiktig varierende farge preget av materialenes mønster. Som regel lik farge på hua og innsiden av båten.

fortøyning skulle vedlikeholdes, og ikke minst, man skulle beherske knuter og lignende for å forhindre å miste både båt og bruk. Tiden i spissa og robåten ble på et vis den første praksisen i det å være sjømann og fisker. I en miniatyrverden av det virkelige liv på havet, men likevel ungguttens virkelighet. Ungguten lærte båten å kjenne, han lærte båtens begrensninger og oppførsel, han lærte å bli ett med båten.

3.3 i fiske eller fart

Når den unge og fremtidige sjømann skal gå om bord for første gang er det flere forskjellige veier å gå, men hovedvalget ligger mellom fiske og fart. Det vanlige var å bli nært hjemmet, de mer eventyrlystne dro ut i verden.

3.3.1 Skårungen

I det øyeblikket ungguten tar skrittet fra kaikanten og om bord i fiskebåten med skipssekken over skuldra med den mening å bli fisker, får han tredd et nytt navn til sin kropp. *Skårungen*.

I 1942 ble for første gang boka ”Skårungen” utgitt av forfatteren Oscar Sund. En bok:

”for dem som er gla i sjøen, ikke for andre. Den er laget for ungdom (av alle aldre) med interesse for sjøens liv og sjøens bruk, for alle dem som ennå har evne til å undres og gledes over naturens innviklede mangfoldighet, som ennå ikke er for stive til å bøye seg ned og se på det som er smått, og som ennå ikke er blitt så kloke at de finner det unødvendig å lære mer” (O. Sund, 1942).

Boka ”Skårungen” er skrevet i den mening å få frem oppdagelseslysten hos fremtidige sjøfolk. Min egen far fikk denne boka i relativt ung alder, og om det

var den utløsende faktor skal ikke sies, men han endte i hvert fall som en livslang passasjer på havets bølger. Boka kom med en innføring i hva som skjulte seg under havets overflate, diverse fiskeredskaper, båtformer, litt om navigasjon og ellers diverse små tips og hint, sågar ideer om utseende på eventuelle sjøormer er det skissert i boka. Boka utkom i en tid hvor den naturlige veien ennå gikk til fiskebåten, de fleste ungdommene i fiskeværene fulgte ennå tradisjon (og egentlig den eneste muligheten de hadde) å ble fiskere.

Skårungen sikter mot en karriere som fisker av en eller annen form, mot et fysisk virke på havet. For mange var det eneste mulige utvei i en tid hvor maten på bordet kom av det du fanget i naturen, og når man da levde i tett naboskap med verdens største spiskammers ville det for de fleste være naturlig å legge sin jakt mot bølgenes skvulp. Senere har mye forandret seg, men fremdeles vil mange til sjøs for å tjene til livets opphold, og få av disse ønsker vel å gå mer skole enn høyest nødvendig. Den opplæring som da nødvendigvis må til for en skårunge skal kunne bli en kyndig fisker, må altså foregå i fiskebåten, og ved hjelp av de lærere som der er tilgjengelige.

Skårungen går altså over kaia og ombord i båten med det formål å bli fisker, kanskje sågar å bli skipper på egen skute en dag, noe mulighetene ligger til rette for i hvert fall hos de som er så heldige å ligge i arvelinjen til dagens reder. Men uansett må skårungen igjennom det meste av arbeid i båten, og må bli vant til å være i båten som mannskap. Skårungen kan i begynnelsen påregne seg de usleste og kjipeste jobbene, mens han stadig strekker seg etter de bedre jobbene ombord i båten. De usleste og kjipeste jobbene må fremdeles gjøres, så da blir det naturlig at den ferskeste av mannskapet får den jobben, og etter hvert som erfaringen øker, er muligheten til stede for å få andre oppgaver. I tillegg til at det er de dårligste jobbene skårungen får, at ingen vil ha dem, så er de også ypperlig til den ukyndige for å gi ham noe å strekke seg etter, en belønning som oppnås når han behersker nåværende jobb.

3.3.2 Førstereisgutt

Det andre alternativ unggutt har når han skal på havet er å velge en eller annen form for skipsfart eller tilsvarende, det være seg losbåt eller havbruksbåt, ingen (flere) nevnt, ingen glemte. Om unggutt har relevant yrkesfaglig skolegang fra før så går han gjerne inn i rollen som lærling etter toårig videregående skole, kanskje som maskinlærling eller dekkslærling.

Førstereisgutt som navnet han får i skipsfart, er i hvert fall kommet om bord i båten, med liten eller til dels ingen kunnskap innehar han hva Meløe kaller ”det ukyndige blikk” (Meløe1979) hvor han er på det stadiet der han har passert stadiet en, det døde blikk, som betyr at du har tilnærmet ingen kunnskap om hva som foregår rundt deg, og således ikke kan forstå eller forklare noe av det som foregår rundt deg. Den ferske førstereisgutt er forhåpentligvis kommet over til nivå to, hvor han har en forståelse av hva som skjer rundt seg, hvorfor ting skjer og hva som er meningen med det hele, selv om det ennå vil ta en god stund før han er kommet dit hen at han har full kontroll på den hele situasjon, og kan sette den i sammenheng med andre faktorer som spiller inn på hvorfor ting gjøres som de gjør, og således kommer inn under kategori tre, det kyndige blikk.

Men som sagt, førstereisgutt er kommet om bord, og skal gjøre seg både kjent med båt og rutiner, arbeidsoppgaver og så videre. Hvordan unggutt da blir tatt imot er vesentlig for den videre karrieren til den fremtidige sjømann.

Som seg hør og bør, vil en hver førstereisgutt starte sin karriere som sjømann på nederste trinn på rangstigen om bord i båten, med den utfordring at han må jobbe seg opp for å få ros og privilegier.

3.4 Havvendt kropping

Enkelte former for kunnskap må kroppes, man må lære ikke bare hode men også må kroppen lære sin form for kunnskap. Dette må gjøres ved øving og erfaring, og kan vanskelig læres av å lese en bok. Kroppingen starter allerede når guttungen

sitter hjemme i kråa med kjøkkenbordet og ser sin far bøte eller skyte garn¹⁵, eller når den samme guttungen sitter i badestampen og leker med båt. Guttungen kryper inn imellom garna og leker der mens far arbeider. Guttungen skjønner at dette har noe med fiske å gjøre, men så langt har han ingen ide om hvordan garna fungerer eller hvorfor de må fikses på. Det var først når han hadde vært med på havet og sett både faren og garna i arbeid at han klarte å se sammenhengen med bøting og fisk i båten.

Etter hvert lærte også guttungen jobben med skyting og bøting, og kunne således være med på det daglige slit, i den forstand at han kunne ta sin del av jobben når det passet, at lekser var gjort og det var tid til overs, da kunne han sette seg i kjøkkenkroken med nål og nylon, ringkniven på fingeren og hyssingen rundt låret med en bøyd spiker i, for å feste garnet i en fornuftig arbeidsstilling, og så skyte i vei. Det var ikke fritt for at han følte seg riktig så stolt når han behersket jobben, spesiell stas var det når man fikk besøk av for eksempel bestefar og guttungen satt med garna, da kom det rosende ord og gode blikk.

Ved å lære seg disse kunstene har han allerede startet kroppinga, det å lære kroppen bevegelser som til slutt blir så automatisert at han ikke trenger å bruke hodet for å gjøre, han bare utfører av seg selv. Senere vil den fremtidige fiskeren lære seg å gjøre mange andre bevegelser også uten å måtte tenke seg om, nekking av fisk er et strålende eksempel i så henseende. Å nekke fisk går ut å ta fisken løs av garnet, noe som i utgangspunktet kan høres relativt greit ut, men grunnet det faktum at fisken er i livet i det øyeblikk han går seg fast i garnet, vil han automatisk prøve å komme seg løs, noe som kan føre til de forunderligste vaser i garnet. Når det i tillegg er flere fisk i nærheten av hverandre, så vil disse muligens vase seg i hverandre og det hele blir et salig rot. Hvis det da endatil er mye strøm i området hvor garnet står, så har det også gjort sitt til å leke med garnlenka, og det hele er en stor jobb å få greid ut. Den kyndige kropp og det trente øyet ser og handler på instinkt for hvordan man best skal få ut denne floka, og ved i

¹⁵ Å bøte garn: reparere hull og lignende ved hjelp av ei forvokst nål og nylontråd. Å skyte garn: gjøre garnet klar til bruk ved å feste en telne (tau) i øverkant for feste av flyteanordninger, og i nerkant for å feste synkeanordninger. Til sammen gjør flyte- og synkeanordningen at garnet holdes utstrakt i sjøen.

utgangspunktet være vant til å handsamme garn, så har man et godt utgangspunkt for å få løs fisk og greie garn.

Man øver kroppen inn i en setting som etter hvert blir naturlig, i likhet til hva for eksempel fotballspillere gjør for å bli dyktige i dribling og pasninger, altså å gjenta og gjenta til det til slutt sitter i ”marg og bein” så må også sjømannen lære seg å bli ett med båten, ikke la seg vippe av pinnen når en bølge kommer, men heller la seg være med båtens bevegelser. Den Islandske antropologen Gisli Pálsson beskriver i sin artikkel ”*Enskilment at sea*” (Pálsson 1994) dette som ”getting one’s sea legs”(å få sine sjøbein), en kombinasjon av å takle havets påvirkning av båtens bevegelser både for fysisk bevegelse om bord, men også å unngå sjøsyke, denne kvalmende opplevelsen som så mange lider av når havet byr opp til dans.

Kroppinga som startet i badestampen eller i garndungen i kjøkkenkråa, den fortsetter igjennom leken med hollabåten og leken i heimestøa, om bord i spissa og videre helt til kropp og hjerne pensjoneres, ikke bare fra fisket og båten, men fra puls og åndedrett. Kroppinga vil alltid være i utvikling på et eller annet vis enten gjennom praktisk læring i båten eller gjennom refleksjon i godstolen hjemme. Men kroppinga er viktig, det er læring som aldri kan læres via lesing av ei bok, ei heller kan den læres gjennom historiefortelling fra andre, kroppen må selv erfare og lage egne minner for å kunne hente frem kunnskapen senere. Eksempelvis kan knivens ferd gjennom torskens mage under sløyinga kun utføres korrekt av den erfarne og kyndige hand i samarbeid med det like kyndige øyet.

4.0 Ombord

Unggutten er etter hvert kommet seg ombord i båten, og det er på tide å komme i gang med den virkelige jobben som sjømann. Hva er det nå som skal til for at den unge gutten skal lære seg å bli en dyktig sjømann?

I denne oppgaven fokuserer jeg en del på hva ”mine” informanter vektlegger som viktige aspekter innen det å bli en god sjømann. Det være seg faktorer både innen sine spesielle detaljer (maskinist, fisker, navigatør etc.), og mer generelt hva kreves av en sjømann. For ordens skyld vil jeg her igjen nevne at jeg selv har hatt perioder av mitt liv på sjøen i forskjellige settinger, og bærer således selv på erfaringer, noe jeg tidvis igjennom oppgaven vil kommentere. Det skal også nevnes at jeg på ingen måte regner meg selv som erfaren sjømann, men derimot har hatt forskjellige opplevelser på sjøen.

For å finne teoretiske synspunkter på dette har jeg gått til flere forskjellige publikasjoner fra relativt kjente teoretikere. For å finne teorier om oppvekst og sosialisering har jeg gått til Bourdieu, for kollegiet på jobb har jeg gått til Edvardsen og hans begrep om sam-stendighet, for kommunikasjon og kontekst har jeg valgt meg Wittgenstein, og på ingen måte kan man skrive en oppgave om båt og praktisk arbeid uten å komme innom Jakob Meløe og hans notater angående blikk. Også har jeg (som så vidt nevnt over) trukket paralleller fra ulikt miljø på Island, hvor Gisli Pálsson har skrevet om ”enskilment at sea” og i tillegg må jeg nevne Wenger som teoretiker, spesielt med tanke på hans begrep om ”praksisfellesskab”. Jeg vil nå presentere disse bidragene.

4.1 Erfaringslæring

Unggutten har altså fått en fot ombord i båten, og skal nå tre inn i arbeidsfellesskapet. Han skal bli en del av det faglige miljø og etter hvert skal han stå for kunnskapen når neste generasjon unggutter skal trø ombord i samme båt, i samme situasjon som han er i nå. Fagmiljøet om bord blir av Wenger kalt

”praksisfellesskap” (Wenger 1998) og er en større del enn bare det å kunne noe sammen. Ungguten må sammen med de andre om bord konstruere sin identitet i praksisfellesskapet, han må sette seg selv og de andre inn i den konteksten som rå i båten, altså å være sjømann, kunne sjømannskap og praktisere innenfor de forståelser som i fellesskap er sett på som det viktige og riktige å hige etter.

Mannskapet om bord i båten vil sammen hele tiden utvikle sitt praksisfellesskap og endre sine ideer og tanker rundt det å bedrive godt sjømannskap i en trygg kontekst. Et praksisfellesskap vil ikke bare være en kontekst hvor det utføres et felles arbeid, men kan være andre ting som for eksempel et idrettslag med et felles mål om eksempelvis gode prestasjoner eller en plassering i et idrettsarrangement. Volleyballagets spillere har alle forskjellige oppgaver alt etter posisjon og situasjon i spillet, men på treninger vil de trene på forskjellige ting sammen, med det målet å oppnå høyest mulig kompetanse og ferdighet i samlet spill totalt sett. Sånn sett er oppleggerens utvikling særdeles viktig for midtspillerens angrepsmuligheter, da midtspilleren er avhengig av et best mulig opplegg til smash. Videre vil eksempelvis fluefiskerne ved anledning ivrig diskutere fluetyper og kasteteknikker for hvordan man best mulig kan presentere flua i vannet slik at storfisken ikke klarer å motstå fristelsen og bite på den skjulte faren i fiskekroken som ligger innenfor fluens forlokkende ytre. Praksisfellesskapet fremstår også i kaffeselskapet hvor man spør hva naboen har gjort med kakebunnen for å få den fine konsistensen, og naboen gladelig legger ut om arbeidsteknikker og hemmelige oppskrifter.

Enkelte former for læring kan ikke skje ved å lese en bok. Mye må læres i sin rette kontekst, i en relasjon hvor interaksjon mellom parter i en felles prosess fører til en forståelse av ikke bare kunnskapen, men også vitenskapen bak, samt viktigheten av *sam*-stendigheten i stedet for *selv*-stendigheten for å benytte Edwardsens (1996) ord. Ved å endre begrepet selvstendighet, og heller benevne det å gjøre sin jobb i en større sammenheng (noe som de fleste i dag gjør), som sam-stendighet åpner en helt ny variant av forståelse for viktigheten av å kunne sin jobb og sitt fag. Ved å gjøre begrepet om til sam-stendighet, viser man viktigheten av ikke bare å kunne sitt fag, men også det sosiale ansvar forbundet med å være en del av et fellesskap. Videre, for å sitere Edwardsen:

”du begriper ved å gripe, både grepet og *begrepet* er i ilden samtidig. Fordi grepet, feilgrepet og handgrepet gis en sosial tolkning, og ikke en individuell, føres personen gjennom grepet inn i begrepet om kollektiv: du klarer deg ikke selv, men *ilag med*. Vi klarer oss ikke uten deg, her er det ikke *selv*-stendigheten som øves inn, men *sam*-stendigheten (Edwardsen 1996:32)

Å artikulere kunnskap, å forklare noe ved hjelp av ord, kan heller ikke alltid benyttes som læringsmåte. Å trene seg opp til å se og forstå kan gjøres lettere ved å få forklart og vist underveis, men den kyndige sjømann må lære og erfare, trene og forstå mye på egen hånd. Han må utvikle sin kyndighet, han må trene sin kropp og sitt hode, han må blant annet igjennom Jakob Meløes tre stadier av blick (Meløe1979). Det døde, det ukyndige og det kyndige blick. Han må lære seg å forstå hva han ser, og selv avgjøre om han innehar

1. Det døde blick. *Han ser noe, men vet ikke/forstår ikke verken hva han ser eller hva som skjer.*
2. Det ukyndige blick. *Han ser noe og forstår hva han ser, men ikke hvordan eller hvorfor det skjer.*
3. Det kyndige blick. *Han ser noe, og forstår situasjonen, han vet hvordan han skal forholde seg og hva som kreves i denne situasjon.*

Punkt en i denne sammenhengen vil snart vise seg å være umulig. Man kan ikke selv avgjøre at man innehar det døde blick, når man ikke er i stand til å begripe hva man ser, er man heller ikke i stand til å klassifisere det, og videre kan man ikke vite at dette er viktig kunnskap. Punkt to, det ukyndige blick, vil man kunne forstå er nyttig kunnskap, man vil se at det faktisk er noe som hjelper til å utføre hva det nå måtte være slags arbeidsoppgave, men man kan ikke forklare på hvilket grunnlag det gjør arbeidet lettere, eller på andre måter hvorfor det er smart å kunne dette. Punkt tre, det kyndige blick, vil derimot fullt ut kunne forstås av innehaveren, selv om det til tider nok vil være vanskelig å artikulere. Det ønskelige vil selvfølgelig være at enhver sjømann raskest mulig klatrer til trinn tre

og erverver seg det kyndige blikk, både for sin egen og for sine arbeidskameraters skyld.

Ervervelsen av det kyndige blikk må i hovedsak skje i aktivitetens hjemsted, i dette eksemplet i båten. Guttungen vil via deltakelse, observasjon og samtale rundt temaet havet etter hvert erverve den hele og fulle kunnskap om området (i den grad det er mulig å lære noe helt og fullt ut).

Sosiologen Pierre Bourdieu utarbeidet sin teori om *habitus*, hvor han sier at man sosialiseres inn i smak og valg. Man velger som de rundt seg uten å reflektere over det, og man liker det man er vokst opp med. Habitus er ifølge Bourdieu ”et integrert system av varige og kroppsliggjorte *disposisjoner* som regulerer hvordan vi oppfatter, vurderer og handler i den fysiske og sosiale verden” (Aakvaag 2008:160). Habitus er noe som blir til i oss som individer, det *kropper* seg i oss, vi lærer det ikke nødvendigvis i teoretisk perspektiv og kan artikulere denne kyndigheten, men vi lærer det i øyne og hender, og handler nærmest på intuisjon og refleks ved behov. Vi kan det, men er ikke klar over det selv. Habitus er altså videre kunnskap som har inntatt kroppen, den ”..gjør den varig og stabil. Habitus er derfor, for det andre, kjernen i en persons identitet”(Aakvaag 2008:160). Habitus gjør oss i følge Bourdieu til den personen vi er, basert på de vaner vi har, de valg vi gjør etc. Habitus er *oss*, kroppens ureflekterte valg og handlinger. Bourdieu er også skeptisk til hvorvidt teorier om det refleksive selvet og konstruert identitet kan argumenteres for i sammenligning med Habitus-teorien. Habitus i Bourdieus bruk, kan sees på som den handlingskompetanse som trengs for å skape en praktisk sans, evnen til å orientere oss og tilføre oss ferdigheter.

Habitus kommer fra de før deg, det går gjennom deg og videre til de etter deg. Du viderefører dine forfedres liv gjennom deg til de neste i din linje, uten nødvendigvis å være klar over det, på et vis som gjør at din slekts særegenheter eller spesielle smak videreføres og overlever. Særegenheter i familier og på små plasser kan man finne like lett som man finner spesialiteter f eks i byer eller land, man kan nevne sjokolade i Belgia, klokker i Sveits.

Habitus oppstår for eksempel i det øyeblikket far og sønn sitter sammen i stua og ser fotballkamp, far er engasjert i sine store idoler i kampen på tv mens sønnen er engasjert i sitt store idol, faren. Faren sitter iført sin elskede fotballtrøye tilhørende favorittlaget, sønnen iført matchende trøye som sin helt. Faren viderefører sine verdier til sønnen gjennom fotballtrøya og stemninga i stua, gledeshyl ved seier, forbannelser ved tap. Likeledes oppstår habitus i samtalen i båten, rundt skruing på motoren eller andre tekniske hjelpemidler, hvor det ivrig prates om for- og bakdeler rundt for eksempel denne motoren i forhold til andre merker, hvorfor det er bedre med denne kontra andre maskiner.

Som en motsetning til Bourdieus teori om habitus og en aktør påvirket av struktur, kommer Teorien om rasjonelle valg. Denne ønsker i hovedsak å sette aktøren som senter for strukturen, altså at samfunnet tilpasser seg individet. Dette kommer av ideen om at Teorien om rasjonelle valg baseres på to teoretiske prinsipper:

”Det første er prinsippet om metodologisk individualisme: Alle sosiale fenomener skal forklares som et resultat av individuelle aktørers handlinger. Det andre er at mennesker er rasjonelle i den forstand at det ligger en bevisst mål-middel-kalkyle til grunn for deres handlinger” (Aakvaag 2010:97).

Men mye læring er altså sosialisering fra barnsben av, om det er læring om maskiner eller fotballag, matematikk eller fysikk er ikke nøye, læring er det uansett.

”Der er mange forskjellige slags læringsteori. De fremhever hver især forskjellige aspekter af læring, og de kan derfor bruges til forskellige formål. Disse forskelle i betoning afspejler i et vist omfang et bevidst fokus på en side af det flerdimensionale læringsproblem, og i et vist omfang afspejler de nogle mer fundamentale forskelle mellem antagelser om karakteren af viden, insigt og mennesker, der ved, og derfor om, hva der betyder noget i læring (Wenger1998:14)

Mange situasjoner i dagliglivet inneholder læreprosesser uten at vi som individer videre reflekterer over det. Bærplukkeren i skogen oppdager nye plasser med større mengder bær, bilmekanikeren finner en ny måte å skifte lyspære på som sparer tid og så videre. At dette er læreprosesser hvor vi bearbeider og husker til neste gang, er vi til tider lite bevisst over. Smak spiller en stor rolle her, man foretrekker å gjøre enkelte ting på enkelte måter. Alle læreprosesser har et innhold, det kan være egenskaper, holdninger eller ferdigheter, noe legger vi merke til, annet ikke.

Heller ikke alle klarer å lære det som er tilsiktet man skal lære, for eksempel i undervisningssituasjon, noen får med seg deler av læringen, andre får med seg bagateller av ”pensum” hva nå det måtte være, mens igjen andre misforstår og sitter igjen med vranglære. Mye av dette kommer an på hvor flink læreren i situasjonen klarer å mediere hva som er viktig læring, hva er mindre viktig etc. Men det vanskelige som lærer er det faktum at man ikke styrer hva studentene får med seg.

”den lærende utvikler og konstruerer selv sin egen læring, og man kan fx som underviser strengt taget ikke lære noen noget, men kun hjelpe nogen til selv at lære sig noget” (Illeris 2007:74).

Dette er basert på blant annet Vygotskis stillasbyggingsteori¹⁶, og videreutviklet av mange flere senere. Samspill er i hvert fall viktig for at noen skal kunne lære noe av andre, det må være en form for kommunikasjon og samhandling rundt et tema. Videre vil det være fornuftig å vise til hvordan temaet skal kunne benyttes til noe konstruktivt utenom å kunne det, altså hvordan det skal brukes i et dagligdags gjøremål i hva det nå måtte være slags tema. For eksempel er det liten vits å forklare og undervise i bruk av sekstant og kompass på maritim utdanning, hvis man ikke setter det hele i kontekst med navigasjon.

Men tilbake til Bourdieu ”et integrert system av varige og kroppsliggjorte *disposisjoner* som regulerer hvordan vi oppfatter, vurderer og handler i den

¹⁶ Les eksempelvis Gulbrandsen (red.) 2006.

fysiske og sosiale verden” (Aakvaag 2008:160). Dette er noe vi oppnår eller integrerer i det Wenger kaller ”praksisfællesskab” (Wenger 1998:94). Her oppstår en form for gjensidig forståelse og enighet om hva som er positivt og negativt, hva man vil satse på og hva man unngår. Hvor skal vi sette garn, hvem har det beste verksted hvis vi får feil på båten og så videre. Etter prøving og feiling, (eller som en av informantene sier: vi prøvde og gjorde rett, hadde vi feilet hadde jeg ikke sittet her i dag!) lærer man å kjenne hverandre, hverandres tilbøyeligheter og hva de andre i arbeidsfællesskapet foretrekker. Også lærer man seg å tolke kollegaer/samarbeidspartneres nonverbale kommunikasjon, og således lettere kan samhandle med dem. Etter den samme informantens utsagn, ser vi viktigheten av å stole på sin sidemann. Et dårlig samarbeid eller på andre måter dårlig kommunikasjon mellom partene kan i verste fall ende i død og fordervelse.

Videre kan vi også snakke om taus kunnskap (Polanyi 1966) i den forstand at mennesker er i stand til å bære kunnskap uten å være klar over det. Eksempelvis kan man legge seg til vaner i arbeidet som ikke er gjennomtenkt, men likevel letter det arbeidet. Kroppen erfarer det hjernen ikke oppdager eller følger med på, og sånn utfører kroppen automatisk arbeidsoperasjoner uten at mennesket som gjør arbeidet kan forklare eller vet hvorfor det gjøres akkurat slik. Læring er derfor inndelt i bevisst og ubevisst, og begge former får konsekvenser for vår forståelse og adferd, men kun den bevisste læringen har vi noen slags form for kontroll over (Illeris 2007:85)

Videre påpeker Illeris (2007:87) at begrepet sosial læring brukes i så mange forskjellige ”varianter” (det ligger ingen fornuftig bastant eller fornuftig forklaring eller definisjon bak begrepet), så man bør finne andre benevnelser enn dette. Og i forlengelse av dette sier han videre at all læring er både sosial og individuell på en gang, og derfor bør benevnes som ”læringens sosiale side”.

Den Islandske antropologen Gisli Pálsson skriver i sin artikkel ”Enskillment at sea”(Pálsson 1994) om hvordan (Islandske) sjøfolk ikke bare lærer det praktiske arbeid, men også omtaler han kunnskapstilegnelsen som en reise hvor han bruker perioden på sjøen som en metafor, om begynnelsen av turen som en ukyndig som står litt på siden av samholdet, som observatør, litt fremmedgjort av det faktum at

den ferske fiskeren ikke har kunnskap og informasjon nok om det å være fisker, mens etter hvert som turen blir lengre og dagene går, så entrer førstereisguttens sam-stendighetens kunnskapskrets, og erverver nøkkelen til å tre inn i de lærdes verden. Etter hvert som de selv klatrer i kunnskapens tre, får de nye arbeidsoppdrag av forskjellig art, etter hvert også opplæring av nye folk, og dermed er kunnskapens sirkel i gang.

”Fieldworkers usually begin their `trip` on the margin of the community, nauseated by their novice status. As they become increasingly involved in and knowledgeable about their activities of others, they move towards the centre and begin to feel *at home*, in both their bodies and the company of others”(Pålsson 1994:902).

Bourdieu's kapitalbegrep kan også nevnes her, hvor man under kulturell kapital vil finne de verdier (kjennskap til og kunnskap om diverse) som regnes som vesentlig i det spesifikke fagfelt som sjømannskap vil ligge under, og videre kan man nevne et av flere Bourdieu-inspirerte kapitalbegrep som er kommet i ettertid, fysisk kapital (Shilling 2004) vil passe godt inn i forklaringen på kropsliggjort kunnskap eksempelvis det å løse opp en vase i et fiskesnøre. Å forklare hvordan man skal gjøre det er ikke så lett, men kropp og øyne i samarbeid klarer å se og utføre det å løse vasen innehar man en kvalitet som er regnet som positiv i miljøet, eller sagt på en annen måte, feltspesifikk kapital.

For å bli en god sjømann vil multikausale årsaksforklaringer¹⁷ ligge til grunn. Først, multikausale årsaksforklaringer er når det ligger flere aspekter til grunn for noe, det være seg hvordan læringsmiljøet om bord i den aktuelle båten påvirkes av forskjellige faktorer som eksempelvis:

- i) Det er et vanskelig havstykke båten trafikkerer. Høye bølger og mye vind er ikke uvanlig.

¹⁷ Multikausale årsaksforklaringer benytter flere faktorer i samspill som årsaksforklaring, i stedet for eksempelvis reduksjonistisk årsaksforklaring, som benytter kun en faktor som grunnlag.

- ii) Mannskapet om bord er av forskjellig kulturell avstamning.
- iii) Det er generelt dårlig stemning i mellom mannskapet på båten.
- iv) Den ”erfarne” delen av mannskapet ønsker ikke å bidra spesielt til å drive opplæring av nye mannskaper.

Disse fire forskjellige faktorene går inn under fellesbegrepet multikausale årsaksforklaringer. Altså, her finner man både Biologiske, Sosiologiske, Psykologiske og Kulturelle aspekter som til sammen fører til et dårlig læringsmiljø.

- i) Biologisk sett er det vanskelig å drive opplæring i et røft miljø i form av dårlig vær, kanskje blir de nye mannskapene om bord plaget med sjøverk og således har vanskelig for å ta til seg læringen, eller været er rett og slett for dårlig til at det er trygt å utføre arbeidsoppgaver.
- ii) Sosiologisk sett kan grupperinger innad i mannskapsgruppen føre til vanskeligheter på tvers av grupperingene. Noe så enkelt som forskjell i politisk ståsted kan skape grupperinger på en arbeidsplass som fører til trøbbel i hverdagen.
- iii) Kulturelt sett kan mannskaper fra forskjellige land, noe som er dagligdags grunnet lavere lønninger til eksempelvis østeuropeiske og asiatiske sjøfolk. Språkforskjeller og andre kommunikative forskjeller kan føre til problemer som gjør det vanskelig å samarbeide.
- iv) Psykologisk kan det eksempelvis være tungt psykisk for den ferske sjømannen å føle naturens vrede på kroppen, i form av sjøverk og alt det medfører, noe som gjør at man begynner å tvile på seg selv og ens egen evne til å utføre de arbeidsoppgaver og plikter man har.

Wittgenstein utarbeider en teori om viktigheten av å forstå direkte kommunikasjon i den rette konteksten. Hans eksempel med de to bygningsarbeidernes kommunikasjon rundt arbeidet (Wittgenstein 1953:3) viser godt hvordan man ved hjelp av få ord kan kommunisere det nødvendige for å få utført sitt arbeid. Diverse tolkninger av den aktuelle forståelse kan klart diskuteres, men Wittgenstein poengterer at de to bygningsarbeiderne A og B klarer fint sine oppgaver. A er arbeideren mens B er assistent, og skal etter As ordre bringe det påkrevde materiale til bygging. Hele konversasjonen dem imellom begrenser seg til fire ord ("blocks", "pillars", "slabs" og "beams"), og hver gang A sier ett av ordene, henter B det korrekte materiale. Således har A og B effektivisert og minimalisert nødvendig kommunikasjon optimalt. Hvorvidt begge parter er komfortable med språket er uvisst, men så lenge begge reagerer korrekt ved behov, enten det være seg A er fri for materiale og trenger mer, eller B får beskjed om å hente materiale og utfører oppgaven korrekt, så har de seg imellom et språk som er adekvat. Videre vil det i opplærings øyemed være fornuftig å satse på en fullkommet forståelse mellom lærer og elev, uansett om det er i klasserom eller på arbeidsplass. Noe som fører oss tilbake til Illeris læringsteorier angående kommunikasjon. Vil læreren klare å mediere det ønskede pensum til eleven på en slik måte at eleven forstår lærerens intensjon angående læreøkten?

4.2 Kunnskap, kompetanse og holdning som ressurs

Regjeringen har slått fasta at hoveddelen av den norske nasjonalformuen er de menneskelige ressurser vi sitter på i form av kunnskap, kompetanse og holdning. Ved å øke andelen som fullfører videregående utdanning i et helt årskull ungdom fra 70 % til 80 % øker den norske formuen teoretisk sett med 5.4 milliarder kroner¹⁸. Til sammenligning er petroleumsformuen stakkarslige

¹⁸ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/kd/aktuelt/nyheter/2010/fracfall-fra-videregaende-opplaring--kons.html?id=589822>

7 % av nasjonalformuen¹⁹, noe som viser viktigheten av å videreføre den kunnskap, kompetanse og ikke minst holdning til arbeid som nordmenn har hatt i etterkrigstida. Ved å videreføre disse verdiene vil:

“Alle samfunn har på ulikt vis vært basert på kunnskap. Men når vi i dag snakker om «kunnskapssamfunnet», er det fordi kunnskap og kreativitet står frem som de viktigste drivkreftene for verdiskaping i samfunnet, og som stadig mer avgjørende for enkeltmenneskers mulighet til å realisere seg selv. De viktigste innsatsfaktorene i arbeidslivet er ikke lenger kapital, bygninger eller utstyr, men menneskene selv. Statistisk sentralbyrå har anslått at 80 prosent av den norske nasjonalformuen består av menneskelige ressurser. I et slikt lys får menneskenes kunnskap, kompetanse og holdninger en helt avgjørende betydning både for samfunnet og for menneskene selv”
(stortingsmelding nr. 30(Kultur for læring) 2003-2004)

De menneskelige ressursene det er snakk om her må vi passe på videre, en ressurs som dette er noe som lett kan gå i glemmeboken, og derfor er det viktig at nye folk opplæres ikke bare teoretisk fra skolebøker i skolens klasserom, men også i praktisk fremferd i arbeidslivet er det viktig å inkludere de nye og fremadstormende ungdommer i praktisk utførelse av teoretisk lærdom. For å fortsette i Wittgenstins gate:

”it is like looking into the cabin of a locomotive. We see handles all looking more or less alike. (Naturally, since they are all supposed to be handled.) But one is the handle of a crank which can be moved continuously (it regulates the opening of a valve); another is the handle of a switch, which has only two effective positions, it is either off or on; a third is the handle of a break-lever, the harder one pulls on it, the harder it breaks; a fourth, the handler of a pump: it has an effect only so long it is moved to and fro” (Wittgenstein 1953 §12)

Wittgenstein viser her med sitt eksempel den relativt store forskjellen det kan være på utstyr som ser relativt likt ut, og således for det utrente øyet vil være

¹⁹ <https://samarbeidforarbeid.regjeringen.no/2010/02/nasjonalformue-pr-innbygger/>

vanskelig, ja nærmest umulig å se forskjellen av, og derav i verste fall katastrofalt om man tar feil av utstyret. Man kan selv tenke seg alvoret i en situasjon hvor en ukyndig vikar skal ta over togførerens jobb, og ved ankomst første stasjon skal bremse ned lokomotivets hastighet men trekker i bryteren som bare har to valg: av eller på, i stedet for å trekke i bremsen. Hendlene ser jo like ut.. Uten det kyndige blikk og kunnskap om akkurat det lokomotivet føreren skal føre, er føreren temmelig hjelpeløs.

4.3 Et stadig mer kyndig blikk(men fremdeles ukyndig!)

Etter hvert som dagene går om bord i båten, får unggutten (som for øvrig nå er i et overgangsstadium mellom unggutt og voksen) prøvd seg og forsøkt. Læring og feiling innenfor trygge rammer med et våkent (eller flere våkne) blikk over seg. Det er bestandig noen i nærheten i begynnelsen som har et øye med på hva gutten gjør, det er best sånn, for da slipper man forhåpentligvis at gutten uten viten og vilje stiller seg i en farlig situasjon av ren uaktsomhet eller mangel på kunnskap.

”...i det ögonblick produktion och reproduktion skiljs från varandra, uppkommer *textproblemet*. Ting och processer måste språklig benämnas och fästas i skrifter och bilder, dvs *texter för pedagogikk* måste tillskapas...”(Lundgren 1986:36).

Det lundgren her sier er når produksjon og reproduksjon skiller lag, går konteksten over til bare å være tekst, altså man mister den stedbundne kunnskapsoverføring i det riktige element, og istedenfor må man nøye seg med å lese tekster om konteksten. Altså må unggutten som er i overgangsfasen til en mann istedenfor å lære i båten om båten, sitte på en skolebenk å lese om båten, og kanskje til nød strekke seg til å se en film om båten, eller kanskje også en kortere periode med utplassering. Ottar Brox (2010) skriver i sin kronikk i Klassekampen om et overforbruk av skolering i samfunnet hvor han mener mange tar sikte på en høy utdanning av feile grunner, altså de ser sammenhengen mellom høy utdanning og høy lønn, og er således ute etter å maksimere indikatoren. Videre stiller Brox noen spennende spørsmål i innledningen i artikkelen

”Overdriver vi betydningen av formelle studier i den prosessen som gir oss gode sykepleiere, bilmekanikere, fiskere, forskere og direktører? Er det nødvendigvis slik at jo mer utdanning vi gir ungdommen, jo bedre vil det gå med den økonomiske veksten, kreativiteten, kvaliteten på profesjonell tjenesteyting og alle andre ting? Jeg må streke under at det jeg er blitt i tvil om nytten av, ikke er *læring*, men formell utdanning – målt i antall skole- eller studieår. Læring kan vi aldri få nok av, men det er grunn til å tru at vi i Norge nå er i ferd med å få et overforbruk av formell skolegang” (Brox 2010)

Læring får vi, som Brox sier, aldri nok av, men skolegang derimot? Må nødvendigvis alt læres i et klasserom hvor læreren beretter fra bokkapitler med skrevne ord, fremfor å selv erverve seg kunnskapens verdi i et aktivt læringsmiljø? Kan ikke lønninger baseres på andre faktorer enn antall skoleår? I fiskeriene har i alminnelig tid lønningen vært basert på andre faktorer enn skolegang. Et godt arbeidslag tjener bedre enn et ikke like godt arbeidslag, på det grunnlag at de får mer fisk, og således får høyere lott, uavhengig om du er uskolert eller professor.

Om unggutten som er i ferd med å bli mann går sin vei via skolebenken, så får han teoretisk opplæring i studieretningen sjø. Om unggutten går over kaia og om bord i båten får han praktisk opplæring i yrket sjø. I begge retningene lærer han om sjø, men i to særs forskjellige kontekster. Hver for seg er begge disse to særs positive, men i fellesskap er de nærmest optimale læringsforhold etter min mening.

Men i dette tilfellet gikk gutten over kaia og trådte sin fot om bord i båten, hvor han ble mottatt av båtens mannskap i form av nær slekt og naboer. De tok han med på havet og tilførte han sin kunnskap etter beste evne. Han fikk lære det de kunne lære han i arbeidets nærmeste kontekst. Han utviklet et stadig mer kyndig blikk, selv om det fremdeles var ukyndig.

Kyndigheten læres i kontekstualiserte situasjoner, i det unggutten deltar i og hjelper til med hendelser og dagligdagse ting. Det kyndige blikk kan ikke leses og pugges inn, i likhet med kjemiske formler og grammatiske regler, det kyndige blikk må erfares og forstås i relasjon med aktuelle hendelser og hendelsesforløp. Utviklingen av det kyndige blikk kommer med inntrening av handgrepet og begrepet, når kroppen utfører riktig samtidig som tanken begrunner og forklarer hvorfor, da begynner blikket å utvikles i riktig retning. Kyndigheten læres når unggutten får arbeidsoppgaver som til tider kan sees på som relativt unyttig arbeid, eksempelvis forteller en av mine informanter ”Harry” om sin første tur utenriks, hvor han mønstret på en kjemikalietanker i Hamburg, med kurs for Sør-Afrika.

” første opplevelsen jeg hadde med båt var når jeg kom ned til Hamburg som førstereis, skulle om bord i en kjemikalietanker som lå på verft. Og kom ned på topprista i maskinrommet, alle de andre fikk jobb og jeg sto igjen alene. Chieffen spankulerte att og frem der, og sa ”*det står seks hull der. Det er sylindre. De skal du gjøre rein*”. Så fant han frem litt verktøy og litt utstyr til meg, så sa han at jeg bare skulle gå i gang. Å så ble jeg levnet for meg selv. Så er det jo litt opp til en selv hvordan veien går. Men så lenge du gjør jobben, så blir du akseptert. Men du må bevise at du kan noe, ellers er ikke sjølivet noe..”

Reint udanningsmessig mener Harry at han fikk en fullgod teoretisk utdanning, men han var lite forberedt på hva som ventet ham ombord i båten når han kom dit. ”Etter å ha vasket fra Hamburg til Sør-Afrika, og da få lov til å begynne å male litt, det ble litt nedtur”. Men i ettertid har den samme Harry sett nytten av både vaskinga og malinga. De gamle visste nok hvordan man skulle få ungguttene både arbeidsvillige og ikke minst hvordan de skulle bli kjent både i og med båten. Vaskinga og malinga var utmerkede måter å lære båten å kjenne ned til de minste detaljer. Harry fortsetter:

”til å begynne med var det den gamle vegen å gå, jeg begynte som smører. Laveste rang i maskinrommet, fikk lov å vaske og male litt. Å lære hva et maskinrom egentlig er for noe. Og så ble det et lite opprykk, man fikk ansvar for å pusse kobberskilt og lignende, men det var en filosofi bak det hele, det var å lære meg hvor er ventiler og utstyr, og så ble det igjen opprykk til motormann.”

Harry ser altså i ettertid nytten av både vasking, maling og pussing av kobber, selv om ønsket var å være motormann. Han gjorde arbeidsoppgavene sine etter beste evne og håpet det var nok til å få opprykk til motormann, noe det var. Da var jobben en helt annen, nemlig å skru og vedlikeholde båtens maskineri i stedet for å vaske, pusse og male.

En annen av mine informanter, ”Agnar”, vokste opp på en annen tid, hvor skolegang var noe annet enn vi kjenner til i dag, og således var det andre ting som styrte hverdagen også. Han sier når jeg spør om formell skolegang:

”Folkeskole. Tre og et halvt år. Og så i forkant av det var jeg utskolert i navigasjonslære. På kjøkkenbordet hjemme hos pappa. I om lag seks-sju års alder da lærte jeg å gå etter kart og kompass. Og det skulle jeg stole på, samt å stikke ut en kurs”.

Agnar er til tross for sine over 80 år overraskende kvikk i vendingen, og du ser med en gang han kommer ombord i sjarken at han ikke bare går ombord i sjarken, han ”kler på seg” sjarken, og blir til ett med båten, og tar meg med på tur i dobbel betydning. Ikke bare med på fisketur, men også på en tur i historienes og informasjonens rike.

Agnar blir ett med båten etter å ha tatt den med på tur utallige ganger tidligere, og likeså har båten tatt han med på tur utallige ganger. Til sammen har de lært hverandre å kjenne på et vis, de har lært seg å samarbeide og de kjenne hverandre. De jobber sammen *med* bølger, *med* natur. For om de skulle jobbe *mot* de samme kreftene som moder jord kan tromme opp med, ville de fort tapt kampen. De har lært seg å bruke naturens krefter til sin fordel, og vet klokkelig å forholde seg

rolige som tilskuere når det blåser som verst. Årevis med erfaring tilsier at de ikke har noe å stille opp med *mot* naturen, så da får de heller forsøke å spille *med* etter beste evne.

Å lære seg spillet *med* naturen kommer av erfaring, og av tips fra de du har gått i lære hos. Å lære seg å benytte seg av de hjelpemidler som er tilgjengelige, enten det er ombord i båten eller i sjøen eller lufta kan gjøre arbeidsdagen og hverdagen generelt til en lettere plass å være sjømann.

Født i 1929 vokste Agnar opp før og under krigen, startet som aktiv fisker i 1944, omlag 14 år gammel. Med sin far de første 22 årene, og deretter på andre båter og til slutt drev han sin egen fiske- og kvalfangstbåt. Agnar har altså ikke gått noen slags form for videregående eller lignende yrkesforberedende skole. Han lærte regning og skriving på folkeskolen og etter det var det på tide å finne seg arbeid. Hans far, farfar, oldefar og så videre hadde livnært seg på forskjellige former for fiske og fangst og derav var Agnars vei forutbestemt. Agnar er pensjonist i dag, bruker de fineste sommerdagene til å gå på havet med turister, og har god tid til å fortelle langt mer enn det jeg etterspør, og jeg får historier fra hans tid på havet. Historier om mye og mangt, og det meste skjønner jeg ved nærmere ettertanke, det meste har en historie i historia. Det er kunnskap bakt inn på et vis som gjør at jeg husker dette han har fortalt, og kan ta det med meg til når/om/hvis jeg skal på havet. Kunnskap langt ut over hva jeg hadde forventet. Han fortalte både om værphenomener og oppførsel hos både fugl og kval. Etter bare ett besøk hos Agnar vet jeg dette er informasjon jeg vil huske. Alltid. Som vanlig ”rekreasjonsbruker” av havet, er dette ting jeg aldri ville fått med meg om ikke en kyndig og vant mann hadde gjort oppmerksom på det. Agnar sitter i stolen sin hjemme i stua og tar meg med på tur til både Barentshavet, Lofothavet, Nordsjøen og andre steder, forteller om turer han har vært på, og hva vet jeg, kanskje også turer han selv bare har deltatt fra stolen i stua mens andre før han fortalte historier. Men han deler stort og villig av historier. Når jeg da tar fram noen ark og begynner å stille spørsmål, ser jeg han begynner å bli mer stille. Jeg skifter identitet fra tilhører til fagmann tenker jeg, samtidig som jeg har ark med universitetets logo på. Agnar blir stille og vanskelig å få svar ut av, jeg har lydopptaker liggende på bordet

mellom oss og hele settingen blir litt formell. Litt for formell tenker jeg i ettertid. Men i hvert fall får jeg svar på de spørsmål jeg stiller, jeg får bare prøve å huske det andre han har fortalt.

Agnar sitter på uante mengder informasjon, men er skeptisk når jeg ønsker å benytte hans informasjon i noe som skal være vitenskaplig fremstilt. Det er ikke vitenskap han sitter på, det er folkekunnskap mener han, og har ingenting å gjøre i en mastergradsavhandling i pedagogikk.

Hans beskjedenhet overkommes som sagt til slutt, og han forteller om opplevelser og opplæring, både egen og andres læring. Noe har han lært selv, annet har han videreført til andre. Noe Agnar fronter som hovedsak i sin fortelling er å lære båten å kjenne, både begrensninger og oppførsel. Når jeg spør om hvordan læresituasjon var når han trådte sine første støvler ombord i båten svarer han:

”du lyttet til hva de sa, hørte etter de og lærte forskjellige knep. Og når du selv kom borti dette så skulle du ta ansvar for både båt og mannskap. Og det er jo ingen som oppfører seg likens. Alle har sine spesielle fordeler og svakheter, alle båter. De må du lære å kjenne! Du skal legge merke til hvordan båten oppfører seg, for det gir den tydelige signaler på, hvordan han vil ha det. Det kan være bare å slakke fire-fem omdreininger på motoren, så endrer hele båten seg. Det er ikke bare å peise på å tenke dette er fint, sånn som de gjør i dag. Men det er jo både større båter og mer maskin i dag enn det som var før i tida. Men du må lære båten å kjenne, og ta signalene som den gir det, så går det som regel bra.

Når jeg spør videre hva han tror han lærte mest av, historier fra de eldre, eller prøving og feiling er Agnar snar på avtrekkeren:

”jeg hørte jo mye på disse *gammelgubban* ombord. Også.. vil jo ikke si prøving og feiling, for feilet du, så er du i verste fall ferdig mann, det var heller å forsøke og få rett, altså man kunne prøve på forsiktig vis i liten skala før man økte til full styrke, om du skjønner.. om det har vært bud på

en mange ganger, det har det, men det gjelder alle som har vært på havet. Å ligge i Barentshavet med en 45 fot stor båt, og er så lastet at du har en halv fot sjø på dekk og skal forsøke å få både folk, båt og fangst trygt til land, det var ikke bare bare, men det var jo om å ha mest mulig fangst med seg hjem. Da måtte man vite hva båten var god for!”

Agnar forteller ei historie om et annet liv enn dagens sjøfolk opplever. Han sier mye av grunnen til at fiskere og sjøfolk ellers i førmoderne tid hadde bedre kunnskaper om vær og natur enn folk i dag har, er på grunn av at de hadde mye mindre hjelpemidler enn nåtidens sjøfolk. I en jobb ute på dekk kikket man rundt seg mens man jobbet, man observerte dette og hint underveis i dagen, sammenlignet med i dag, hvor båtene er sheltret²⁰ og derav fiskerne jobber under tak og med vegger, noe som selvfølgelig begrenser utsikt. Likens har det kommet så mye tekniske nyutviklinger at det er ikke lengre nødvendig med de samme lokale kunnskaper som tidligere. Likevel mener Agnar at de fleste hadde hatt godt av litt mer lokalkunnskap der de drev sitt daglige virke, både for å være kjent i sitt eget spiskammers, men også for å være forberedt ved eventuelle uhell.

Øystein er en vesentlig yngre utgave av Agnar, han har bikket 30 og nå avsluttet sin karriere på havet for å skaffe seg en utdanning, men har tidligere vært fisker. Han har i tillegg til å jobbet på havet også tilbrakt ”noen år” i anleggsbransjen som maskinfører. For utenom pålagte sertifikater og kurs har han ingen utdanning. I likhet med Agnar har altså Øystein lært alt om båt og fiske av de han har jobbet med i båten, bare i andre omgivelser med mer elektronikk og automatikk. Han forteller om god rettleiding fra de andre i besetningen ombord og et våkent øye som fulgte med han de første turene, som sikkerhetsforebyggende tiltak. Sikkerhet sto høyt i båten Øystein jobbet i, og ”slinger i valsen” ble ikke godtatt. Om du ikke fulgte med eller på andre måter var uforsiktig kunne du regne med å enten bli satt til andre arbeidsoppgaver eller i verste fall bli erstattet. Planlegging av neste arbeidstrinn ser Øystein på som viktig for å unngå ulykker.

²⁰ ”Sheltret” at båten har et overbygg over arbeidsplassen på dekk, slik at besetningen er beskyttet for vær og vind.

”et godt eksempel på godt sjømannskap vil jo da være når du som ansvarlig for å sette garnlenka på dekk er på riktig posisjon i båten, at du står på rett side av garn, tauverk og lignende som skal i sjøen. At du i løpet av settinga ikke blir nødt å hoppe over tau for å være sikker, at du skal slippe å være avhengig av godt vær for å være sikker på at garnsettinga går trygt og greit for seg. At du ikke risikerer å sette foten i en taukveil og bli dratt på sjøen fordi kveilen var dårlig kveilet eller lå på feil plass. Og at du ellers under settinga ikke hopper i garndungen for å løse opp vaser, og således risikerer å gå ut med garna. Det er noe man ikke gjør, og hvis du går ut med garna, da er det slett ikke sikkert du kommer opp igjen før garna er snudd”.

Altså er Øystein godt oppdratt til å kunne planlegge neste arbeidsoppgave, samt en kontinuerlig vurdering av sikkerhetstruende aspekter i jobben. Det viktigste i hans tid som sjømann var altså først å fremst å komme sikkert hjem til land om kvelden, dernest å berge en økonomisk vinning av arbeidsdagen.

”Oscar” startet i likhet med Agnar og Øystein sin karriere som ufaglært og ukyndig på sjøen. Han gikk over kaia og ombord i fiskebåten rett etter avsluttet ungdomsskole, og sier han på et vis ble sosialisert inn i fiskeryrket. Hans far, bror, bestefar og så videre hadde alle før han vært på havet. Selv hadde Oscar jobbet på det lokale fiskebruket etter skoledagen var over en tid, og således var vant til fisk, men ikke fiske. Oscar forteller en historie preget av ”tradisjonelle” forhold ombord i båten han entret, hvor det i hovedsak var eldre menn som hadde levd som fiskere hele livet, i kombinasjon med friperioder som ofte ble brukt til rekreasjon i fiskerienes tragiske historie, alkohol. Alkohol var integrert så langt at den var blitt en del av mannskapet ombord i båten og under arbeid også, og derav vil jeg si Oscar hadde vanskelige forhold for arbeid og læring i båten. Men til min overraskelse motsir Oscar meg, og påstår han hadde en bra opplæring av kyndige folk i et trygt miljø.

”Nei det var sånn det var, de var så godt drukket inn at de gjorde den jobben de skulle uansett. Det var jo ikke sånn at de lå strak ut, men var

gode å jobbe, sto på, tok seg ei pils i pausen. Men det måtte de jo nesten ha, ellers ble de sjuke. Skipperen tok dem nå med uansett så..”

-Følte du at det gikk på sikkerheten løs ombord?

”Nei, de var ikke så fulle. Dessuten hadde de jobba så lenge på den båten at de kunne det som var å kunne.”

Oscar mener altså at selv om hans læremestre til tider var påvirket av alkohol i en enormt krevende og til dels farlig jobb, så tvilte han ikke på deres dømmekraft, deres ferdigheter og evne til å utføre sin jobb på tilfredsstillende vis. Videre sier Oscar at han i dag setter pris på den delen av sitt liv hvor han jobbet aktivt som fisker, han har i dag sluttet med dette og jobber delvis bak en kontorpult, delvis i praktisk arbeid. Men han ser utvilsomt nytten av sine år på havet:

”Da jeg begynte på sjøen dro vi ut i firetiden på morgenen, og om det var mye fisk så var vi ikke tilbake på land før om lag klokken åtte om kvelden, og da skulle vi endatil sløye fisken før vi tok kveld, så da ble klokka bortimot tolv, og så var det ut igjen klokka fire. Så det er klart, det var tøft for en sekstenåring å bli kastet ut i en slik arbeidsmengde, det var tøft i begynnelsen, men man arbeidet seg inn. Jeg tror faktisk jeg drar mye nytte av den arbeidserfaringen i dag, på grunn av den så har jeg større pågangsmot på jobb enn jeg ville hatt hvis jeg .. man får liksom den arbeidsmentaliteten fra de gamle, at man lærer å lese arbeidet bedre hvis man har anlegg for det.”

-Tror du det vil være fornuftig å jobbe litt før man velger seg en utdanning for å være mer sikker på hva man vil og ikke vil?

”det er jo skole for alt i dag. Å gå skole for å bli fisker er bortkastet spør du meg. Jeg ser ikke vitsen. Det må du lære deg på båten. Å ta et sikkerhetskurs eller to er greit, men.. På den første båten jeg var på, var det ingen som hadde noe utdanning der, alle var sjøllært. Maskinisten hadde bare vokst opp i maskinrommet, i tillegg til at han var fisker. De som har kommet til oss og jobbet i den jobben jeg har i dag, som har hatt utdanning har nesten vært de verste å jobbe med, de ser ned på de andre som ikke har utdanning, og mener selv de er så mye flinkere. Da blir de andre irritert.”

For ordens skyld kan jeg opplyse om at Oscar pr i dag jobber i en bedrift som demonterer og selger bildeler, noe som tilsier at det er mye nevenyttighet og erfaring som sier hvordan ting fungerer, kan repareres og så videre.

”Bård” er chief (maskinsjef) på et hurtigruteskip i trafikk langs norskekysten. Han er utskolert som seg hør og bør tilsvarende Harry, og har reist både lokalt og utenriks. Bård sier bestemt at kjennskap til skipet og kunnskap om skipet er blant det viktigste som går inn under begrepet sjømannskap. Sikkerhet vil til enhver tid være det viktigste innen passasjertrafikk. Kjenner du din båt, så har du kontroll på de fleste situasjoner som kan oppstå, og du kan planlegge fremover både i vanlig drift og under kritiske situasjoner. Bård har vært med på både det ene og det andre, og ser ut som en rolig fyr. Han forteller historier i likhet med Agnars historier, og er villig til å dele sine tanker og sin kunnskap. Han har blant annet som Chief på hurtigruten vært vertskap for mer enn en lærling opp igjennom årene, og har tanker om dette også. Innledningsvis snakker Bård såpass mye uoppfordret om sikkerhet og det å være forberedt, at jeg drister meg til å spørre om det er det han legger mest vekt på angående sjømannskap.

”Ja det er sikkerhet. Å ligge i forkant! Det gjelder også med vedlikehold på båten, om det er i maskinen eller på dekk. Redningsutstyr. Det må fungere den dagen du skal bruke det, det er også sjømannskap. At du ikke plutselig en dag får en brann, og så skal du bare trykke på knappen som løser ut brannslukkingsutstyret, og så fungerer det ikke. Da er du jo kommet i et uføre som ikke har noe med sjømannskap å gjøre.”

Selvfølgelig har Bård med flere kategorier enn bare sikkerhet og kjennskap til båten, han fortsetter:

”Tauverk, det er også innenfor sjømannskap, kunne bruke tauverk. Både spleising og knyting og alt. Tau og wire. Å vise hensyn og omtanke når man ferdes på sjøen. Det gjelder både eget fartøy og mannskap, og andres. Sjømannskap inneholder jo både opplæring og sertifikater, om du må ha sertifikater selv eller på båten, det meste skal jo sertifiseres, både folk og utstyr. Å kjenne sitt skip, det er viktig. Også er det med tau og knuter,

manøvrering, ankringsteknikk, kommunikasjon, brannslukking, brannslukningsutstyr og redningsutstyr, vedlikehold, livbåter, flåter.. det er enormt mye som ligger inne i dette begrepet sjømannskap, i hvert fall etter min mening.”

Akkurat der sier Bård noe vesentlig ”etter min mening”. Mange har en mening om det meste angående det meste, og således får man prøve å trekke det mest fornuftige ut av de mest fornuftige. Bård forteller videre historier fra hendelser langs kysten i løpet av sine år i hurtigruten, blant annet om en grunnstøting som i verste fall kunne hatt en tragisk utgang, men historien ville det slik at der var en lokalbåt ikke langt unna som enkelt og greit kunne legge til på siden av den aktuelle hurtigruta, og de 110 passasjerene kunne enkelt og greit bare klatre over rekka fra den ene båten til den andre og i trygghet. Slike historier mener Bård kan virke som effektiv læring av nye sjøfolk for å vise hvordan et scenario kan ende, men på den andre side minner han om at det ved bare litt andre omstendigheter kunne fått en helt annen følge, og således kan historier bare være til hjelp for å vise hvordan ting har skjedd før, ikke hvordan ting kommer til å skje i fremtiden. Men grunnlaget for tenking kommer ved hjelp av historier, det etter i gang prosesser som hjelper til å komme igjennom arbeidsdagen samtidig som man kanskje er litt bedre forberedt om en situasjon skulle oppstå.

4.4 Det samstemte/sam-stendige blikk

Sam-stendighet, dette begrepet introdusert av Edvardsen (1996) viser til viktigheten av fellesskapets samarbeid mot et felles mål, i historisk perspektiv mot det å overleve i seg selv, i nåtidens perspektiv å hamstre og oppbevare mest mulig, det være seg gull eller grønne skoger, eller hva eieren måtte ønske å besitte. Men sam-stendighet, forklart av Edvardsen som at alles bidrag var felles

viktig for at alt skulle gå, man var avhengig av alles dyst for å få endene til å møtes:

”jenta lærer: kar ulla, spinn tråden, trø rokken, mat sauene, hent den fra liene. Ikke fordi din ferdighet og flid kan omsettes i karakterer på et anonymt marked. Men fordi: votter trengs på sjøen, lester har hull, tær fryser, strikk to lag ull mellom kroppen og vinteren. For vinteren kommer. Stakkar Leonore må ikke fryse og få lungebrann. Konrad skal på sin første Lofotreise. Gamle Gina trenger garn, halvt blind er, men strikke kan hun fordi fingrene ses fra hennes indre øye” (Edwardsen 1996:32).

Fellesskapet er avhengig av jentas tråkk på rokken, karing av ulla, føring av sauene og så videre, fellesskapet trenger alles bidrag for å fungere. Jenta strikker vottene og stopper lestene så faren, sønnen eller broren ikke skal fryse under lofotfisket, som er med på å berge familien økonomisk. Uten vottene kan ikke fisken komme opp av havet, innom båten og til fiskekjøperens kai, for så igjen å ta veien via tørrfiskhjellen eller salt-laet mot markedet i Europa. Gamle mor Gina strikker fremdeles lester til de som trenger det, men ser ikke godt nok til å kunne verken kare eller spinne ulla, således får hun hjelp av jenta til produksjon av garnet, men hun kan fremdeles bidra med sitt, synet er ikke lengre nødvendig for å strikke, det har hun gjort i så mange år og så mange varianter at hun gjør det fra sitt ”indre øye”, hun ser med fingrenes følelse og husker fra den tiden hun ennå hadde synet i behold.

Sam-stendigheten gjelder ikke bare i båten, men i hele husholdningen. Men også innad i båten er den viktig, limet for å få driften til å gå, alle er parter av limet og de forskjellige komponentene kan ikke fungere alene.

”og guttungen lærer båtmannskap: hans såkalte ”motoriske ferdigheter”, hans handgrep, hans øyengrep, hendenes og øyenes innføring i tauverk og kniv, er ikke grep *per se, i seg selv nok, for hans egen del*. De viser til sine umiddelbare omgivelser, til de andres hender, øyne og nikk” (Edwardsen 1996:32-33)

Guttungen sammenligner seg og sitt arbeid med de andre og deres arbeid, og ikke minst leter han etter deres enten bekræftende nikk og smil, eller kanskje i verre fall, deres rist på hode og sukk, mens de legger fra seg sitt eget for å komme unggutten til unnsetning med hjelp eller forklaring. Han føres på en guidet tur inn i de kyndiges rekker, med håp og ønsker om at han også snart skal ta permanent del i deres kunnskap, bli en del av sam-stendigheten i båten og livet for øvrig.

Jenta og gutten som nevnt over er begge del i sam-stendigheten på tradisjonelt familiært vis, de bidrar med det de kan der de kan bidra. Jenta er til stor hjelp for mor Gina som uten jentas øyne ville vært utrangert fra sam-stendigheten om man kan si det om et menneske som hele livet har arbeidet for fellesskapets overlevelse.

Med guttens stadig mer aktive deltakelse i sam-stendigheten, inntar han en ny rolle i båten. Den kyndige. Han har inntatt det kyndige blikket, han ser og han vet. Han ser hva som skal gjøres og han vet hvordan det skal gjøres. Harder ombord i MS Hortensia ser Skipper Halvdan i rorhuset som skipperen, først som rollen skipper, deretter som personen Halvdan. Det var Halvdan som sammen med Hilton tok en relativt dårlig avgjørelse og kjøpte øl i kjelleren til Mack i Tromsø, men det var kapteinen og maskinisten som kom full tilbake når skuta skulle seile, og ”kokk og sirihalar, servitør og slingermainn” i første rekke, og Harder i andre rekke, som måtte forsøke å navigere seg sørover mot fabrikken mens kaptein og maskinist sov av seg rusen. Rollen som kaptein blir ut fra blikket til Harder bedømt etter hva han har kunnskap om en kaptein. Hvilken rolle skipper og maskinist tilskrev unge Harder ved ankomst av skuta etter ekskursjonen til Macks lokale, var nok preget av ølets blick, og derav ble beslutningen om å kaste trosser og forlate kaia tatt.

Blikket ser og observerer de ulikes rolle. Unggutten Harder ser hvilke jobber de andre med klare roller utfører ombord, og kan således etter hvert si hvilke jobber som hører til hvilke roller. Hadde unge Harder vært på en båt med større antall mannskap, hadde han etter hvert også kunne sagt hvilke jobber på broa skulle gjøres av kaptein, hvilke skulle gjøres av overstyrmann osv, mens på dekk kunne han også etter hvert si hvilke jobbet tilhørte basen (dekkssjefen) matrosene og

lettmatrosen. Videre kunne han gå i maskinen og påpeke jobbene til maskinsjef, maskinist, motormann og smører. Alt dette kunne han utføre etter hvert som hans blikk for båt og mannskap utviklet seg, han kunne plassere de forskjellige rollene på sine rette plasser i båten, og også plassere de rette jobbene til de forskjellige rollene.

”Det er gjennom våre egne erfaringer vi forstår andre. Og erfaring får vi gjennom våre egne virksomheter”(Meløe 1979:22).

Etter hvert som Harder bygger opp sin egen erfaring forstår han de andres gjøremål. Harders observasjoner av de andre utøverne på båten blir mer og mer forståelsesfull ettersom han forstår konteksten de aktuelle prosessene utføres i. Han lærer også ved hjelp av sanseinntrykk hva som er rett og hva som er galt. En erfaren maskinist som lytter til motoren i båten kan høre om noe er galt i motoren, og kanskje også *hva* som er galt. Etter hvert som man blir kjent med de rådende forhold rundt seg får man en bredere og bedre forståelse for rett og galt.

Det kyndige blikk (Meløe, 1979) er som tidligere nevnt at etter lang eller kort tid, alt ettersom hvor bratt læringskurve, når du har oppnådd en sånn forståelse av et fenomen at du ser det som er å se, og du vet at du ser det. En volleyballkamp kan tjene som formål for å vise det kyndige blikk. En tilskuer til en volleyballkamp er inneforstått med lagene, spillets regler, dommere og sekretariatets funksjoner, gangen i spillet, pauser, laguttak, taktikk, byttet av spillere etc. Han kan til en hver tid forklare hva som skjer, hvorfor dommeren dømmer som han gjør osv.

Det ukyndige blikk (Ibid) er i en situasjon hvor du ser eksempelvis den samme volleyballkampen som forrige eksempel. Du ser en bane som deles av et nett. Der er folk på banen, antakelig vis spillere, for de er i forskjellige fargede drakter, det ligner antakeligvis volleyball. Noen ganger server det ene laget, andre ganger det andre laget. Det deles tydelig vis ut poenger, men du kan ikke forklare hvorfor eller hvordan. Og du vet at du ikke kan forklare på grunn av at du ikke kan spillets regler og formål.

Det døde blikk (Ibid) kan forklares som følger: En person kommer inn i et hus. Huset er stort. Det er flere mennesker tilstede, de ser opptatt ut, og det er vist noe på gang. Innehaveren av det døde blikk har rett og slett ingen kunnskap om hva som foregår, og kan ei heller redegjøre for noen av delene.

”Ved kniven, ved tauet, ved redskapen, ved den kroppslige plasseringen, ved bevegelsen, ved aksjonen - føres Konrad inn i båtens arbeidsdeling. Gjennom handgrepet blir guttungen mannskap. Han innlemmes ombord og i den videre lokale arbeidsdeling, i system-karakteren.

Først og fremst ved å ta, se og ta del i. Ved få ord. Uten skriftlig alfabet. Alfabetet er av et annet slag. Det ligger så å si i luften, i oppdekningen, nær sagt som blindeskrift og døvetegn. Bokstavene mangler, men ikke kommunikasjonen. Bokstavene mangler, men ikke Alfa og Omega, begynnelsen og slutten” (Edwardsen 1996:33).

Konrad, som Edwardsens eksempelgutt het, går gjennom båtens opplæring kommunikativt men ikke nødvendigvis via språk og talte bokstaver. Selv om mye snakkes og forklares, vil Konrad eller Harder observere mye som ikke blir sagt, om hvordan de erfarne gjør ting i praksis. ”Vi kan vite mer enn vi kan si” sier Polyani (1983:4), som en bekreftelse på at ikke all lærdom kan artikuleres mellom lærer og elev, hverken i klasserom eller på dekk. Guttungen som tidligere kikket på sin fars vedlikeholdsarbeid med garna i kjøkkenkråa hjemme lærte nonverbalt, ingen kunnskap ble artikulert mellom far og sønn selv om faren var læremester og sønnen elev. Om noen av partene reflekterte over den pågående læresituasjonen er vel heller ikke sikkert, men læringen var utvilsomt tilstede. Guttungen husker fremdeles både bevegelsene og utstyret i aksjon når faren jobbet, knuten sitter som støpt både for det indre øyet han har arvet blant annet fra mor Gina, og i bevegelsen og handgrepet han har terpet gjentatte ganger i den samme kjøkkenkråa mens faren hadde pause for å se Dagsrevyen på tv. At faren etterpå måtte bøte på skaden guttungen hadde påført garna de første gangene, får heller være så. Totalt sett kom det læring i positiv forstand ut av forsøkene. Guttungen prøvde seg i stjalne øyeblikk, først uten tillatelse, men i etterkantens tilgivelse, for senere å ha tillatelsen klar i de rette øyeblikkene, hvor far tok en velfortjent pause kunne sønnen entre arbeidsarenaen og jobbe som de voksne en stund. I

begynnelsen tok han seg lov, og fikk fra tid til annen en liten kommentar om hvilken røre som var laget i stand mens Dagsrevyen ljomet i stua, etter en stund kom tillatelsen til å bøte garna i pause, og til slutt kom far med spørsmålet sønnen hadde ventet på så uendelig lenge: kan du bøte garna etter skolens lekser er gjort?

Guttungen vokste nok mer enn en tomme akkurat i det han får lov å gå løs på farens arbeid, og innser fort at han har økt sin kunnskap så han kan være en aktiv bidragsyter til familiens fellesskap.

Akkurat der og da viste det seg igjen at levebrødet hadde resignert for nådebrødet, skolens jobb kom først, mens hjemmets fellesskap og sam-stendighet fikk vente til etterpå. Noe helt annet var vel muligens at guttungen prioritiseringsrekkefølge aldeles ikke stemte over ens med fellesskapets resignering for skolen, og guttungen prioriterte jobben med garna langt før skolens lekser. Sidemålets stil kunne vente til en annen dag, her var det om å gjøre de voksne kar-folkas jobb, å vise seg verdig som om ikke voksen, så i hvert fall en kyndig guttunge. Så fikk det heller være at den kyndige guttungen fra tid til annen måtte spørre far og læremester om hjelp, det være seg i begynnelsen eller slutten av garnet, hvor det skulle måles litt ekstra og lignende. Guttungen var fremdeles en kyndig å regne for sin alder. Senere fikk han igjen ta rollen som ukyndig, men det fikk være så.

Guttungen mottok under prøvinga og forsøkene i kjøkkenkråa familiens *kulturelle kapital* (Bourdieu 1979) i den form at å bøte eller skyte garn, er som kunst å regne, (i likhet med mange andre typer arbeid likt det smeden eller glassblåseren gjør), og utøveren trenger nødvendig forståelse og kunnskap rundt prosessen før arbeidet kan påstartes. Guttungen lærer seg gamle attråverdige kunstformer når han tutler for seg selv i kjøkkenkråa, kanskje uvitende om viktigheten av at det han gjør, når han gjør det riktig, er essensielt for fiskerens vellykkethet i fisket påfølgende vinter. Ved akkurat rett lengde, og sterke nok knuter, og så videre, så blir garnet akkurat egnet til å ta den og den type fangst, som fiskeren er ute etter.

4.5 Farkosten som virksomhet

Det vil utvilsomt være visse forskjeller på de forskjellige typer båter, og hvilken virksomhet som foregår. Fiskebåten i liten versjon, type sjark, vil være en arena med god tid og rom for samtaler, læring og prøving. Likens vil tilsvarende større båter sannsynligvis være preget av større effektivitet og mindre ansvarsfølelse for båten i seg selv. Sjarkens skipper vil (i de fleste tilfeller) også være sjarkens eier, og således ser han en større verdi i båten enn andre vil. Dette vil han forhåpentligvis klare å videreføre til skårungen som en del av opplæringen, og skårungen vil igjen bære dette verdisynet med seg videre. Den større båten vil (i de fleste tilfeller) være eid av et selskap, og naturlig deretter vil de fleste (dessverre) ha en lavere ansvarsfølelse for den verdisaken som båten i seg selv representerer. Relasjonen til båten er også en prosess som må tillæres i likhet med relasjonen til sine medarbeidere og kollegaer, og å tidlig få innlært viktigheten av et godt forhold til båten vil være med å prege arbeidet til sjømannen for resten av hans yrkesaktive karriere.

4.5.1 Liten..

Sjarkens skipper vil sannsynligvis være interessert i å lære fra seg og få en "fisker" ut av skårungen han har med seg. Sånn sett vil han veilede og rettlede mannskapet dit hen han vil ha mannskapet faglig og kyndig. Tradisjonelt sett er det slik at skipperen har mulighet å forme sin arbeidsstokk i den retning han vil ha dem, det gjelder både sosialisering og praktisk arbeid. Skipperen vil gjerne informere på en eller annen måte om hvordan han vil mannskapet skal forholde seg så lenge de er på jobb og representerer båten, det være seg i leverings situasjon ved fiskekjøperens kai, når mannskapet har rorvakt i styrhuset og snakker med andre båter på radiosambandet, eller på kaia og nærliggende områder når båten må ligge fortøyd grunnet dårlig vær. Skipperen kan til syvende og sist bestemme bortimot alt mannskapet skal foreta seg så lenge de er i jobbrelasjon med båten hans. Eksempelvis kan skipperen legge føringer for hvordan mannskapet får uttale

seg angående fangst og fiskeområder til andre nysgjerrige båter, det være seg enten over radiosambandet eller over båtrekka ved kai, det kan gå på fritidsaktiviteter ved landligge etc. Ved å få helt nye ferske såkalte ”skårunger” som arbeidskraft ombord i båten, har skipperen mulighet å forme disse dit hen han ønsker i stedet for å måtte plukke uvaner av allerede etablerte fiskere, således kan det være positivt for skipperen å ta seg tid til å lære opp nye arbeidere til båten. Selvfølgelig vil den samme skipperen da være nødt til å godta en del lavere produksjon på den nyankomne i forhold til en rutinert fisker.

Men i hvert fall er det gode muligheter for en fin opplæringssituasjon på en liten båt, der det vil være helt klare roller for hvem som er lærer og hvem som er elev, samtidig som det vil være rom for kommunikasjon om samtale rundt arbeidsfeltet underveis i jobben.

4.5.2 ..Eller stor

I større fiskebåter vil det være flere til stede i enhver situasjon, det vil være mange som har meninger om så mangt, og i felleskap vil de etablerte fiskerne forsøke å lære opp skårungen etter beste evne. Det positive i denne situasjonen er at det er mange som kan tilby kunnskap, også i forskjellige felter innen fiskeriet/sjøfarten, da noen er gode på/flinke til noe, mens andre har andre områder som sin spesialitet. Det negative vil være at det vil være flere meninger om hva som er det beste å gjøre i de forskjellige situasjonene, og således vil det være litt vanskeligere for skårungen å finne ut hva som er optimalt for han. Ofte vil han føle seg forvirret når han har fått presentert flere forskjellige måter å gjøre en og samme arbeidsoppgave. Usikkerhet rundt kommunikasjon kan også være problematisk i en opplæringssituasjon, ”*var dette myntet på meg eller noen andre?*”

I andre fartøytyper eksempelvis ferger hvor jeg henter basisen av min kompetanse, kan man si at det kommer veldig an på øvrig mannskap hvordan

lærlingen eller førstereisguttene får sin opplæring. En maskinlærling vil i hovedsak være underlagt Chiefens læring, da det er Chiefen som har hovedansvaret for alt teknisk rullende utstyr ombord. Videre vil da en maskinlærling jobbe i lag med Chiefen eller andre tilknyttet maskin, det være seg 1. eller 2. maskinist, motormenn eller hvilken rolle eventuelle andre har i maskinen. Er lærlingen eller hva han måtte være i en dekkjobb eller tilsvarende, vil han være underlagt Kaptein via Overstyrmann, og til daglig jobbe sammen med etablerte matroser etter arbeidsplaner utarbeidet av Overstyrmann og eller dekkformann/Bås. Men så kommer det essensielle: selv om Chief og Kaptein/Overstyrmann ønsker å tilby best mulig opplæring for sine lærlinger og lignende, er det på ingen måte sikkert at de som er underlagt Offiserene ønsker å fungere som lærer og oppasser for de nyankomne.

Å hele tiden måtte ta hensyn til en annen persons læring vil ikke ligge naturlig for alle, og for enkelte vil denne oppgaven føles som å være barnevakt for lærlingen, det vil legge bånd på ens egen effektivitet, og skape frustrasjon. Det er ikke å legge under en stol at på langt nær alle individer egner seg eller har interesse av å drive opplæring, og når dette kommer som en ekstra oppgave i det daglige arbeid, kan det skape uheldige situasjoner. På den andre side kan det være positivt for en etablert matros eller motormann å ha en lærling i lag med seg, da man selv vil få en oppfriskning av utstyr, funksjoner og båt i seg selv igjennom daglig arbeid med dette, da man hele tiden har en faglig diskusjon om hva man gjør i de forskjellige arbeidsoperasjoner.

4.5.3 Med ulikt blikk.

I ettertid kan det se ut til at blant annet svikt i kommunikasjon kan være årsaken til en av de største sjøfartsulykker i Norge i moderne tid. M/S Sleipner forliste Fredag 26. november 1999, og totalt omkom seksten av passasjerer og besetning. I etterkant er det kommet frem en rekke kritikkverdige forhold ved både båt og rederi, samt kapteinens vurderingsevne på ulykkestidspunktet. Saken i seg selv er for stor til å trekke inn en begrenset oppgave, men enkelte aspekter ser jeg som så

relevant at de bør nevnes. I sakspapirene fra Gulating lagmannsrett fremkommer det følgende²¹:

1. Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap ASA (heretter HSD) hadde fartøyet i drift i perioden 25.august til 26.november uten at mannskapet hadde tilstrekkelig sikkerhetsopplæring.
2. Kapteinen utviste dårlig vurderingsevne da han fortsatte ferden gjennom trangt farvann i dårlig vær i normal servicehastighet, altså uten å redusere farten.
3. Verken kaptein eller resterende mannskap hadde erfaring med evakueringsystemet ombord i båten ved faktisk selv å utprøve det. Ingen fra HSD har prøvd flåtearrangementet, bare leverandøren. Verken kaptein eller Overstyrmannen hadde sett videoen fra flåteutsettingen i Australia. Den påberopte opplæringen på Hanøytangen var ingen egentlig opplæring, men mer en fremvisning. Det forelå ingen plan for opplæringen, ingen deltakerliste eller bekreftelse på at tilstrekkelig kunnskap ble ervervet” (LG-2003-100-RG-2004-304).

Videre er det en rekke kritiske forhold rundt forliset til MS Sleipner, men det vil ta for mye plass å gå igjennom alt, noe vil videre bli diskutert, men på langt nær alt. Punktene er satt opp i uprioritert rekkefølge.

De tre overnevnte punktene er derimot så essensielle at de ikke kan forbigås i stillhet i en drøftning av begrepet ”sjømannskap”. Men hva *er* sjømannskap? Og i særdeleshet, hva er *godt* sjømannskap? Det vil nok være like mange former for forklaringer av begrepet som det er antall spurte, i hvert fall mange. Kapteinen på MS Sleipner ville nok sikkert ikke i det aktuelle tidsrom og tett før sammenstøtet ha uttalt at det han utviste på broen på MS Sleipner var dårlig sjømannskap. Sammenlignet vil nok ei heller Halvdan og Hilton, de to rutinerte av besetningen ombord i MS Hortensia på det aktuelle tidspunkt innrømme dårlig sjømannskap der de satt i den nevnte kjelleren hvor Mack serverte øl, for senere å gå ombord i

²¹ Samtlige opplysninger angående ”Sleipnersaken” er hentet fra domsavsigelsen i Gulating Lagmannsrett av 2003-12-05 og NOU 2003:31 ”Hurtigbåten MS Sleipners forlis 26.november 1999.

skuta og legge fra kai, mens den urutinerte ”kokk og sirihalar, servitør og slingermainn” Harder måtte tre inn i rollen som styrmann i ukjent og til dels trangt farvann.

Men, til punkt 1 i listen over kritikkverdige hendelser i forbindelse med forliset. Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap ASA hadde altså fartøyet MS Sleipner i daglig drift i rutetrafikk uten at besetningen ombord hadde tilstrekkelig sikkerhetsopplæring i nye systemer. I en periode over tre måneder i antakeligvis det verste (jeg sitter ikke med lokalkunnskap om vær og sjøforhold i det aktuelle området, men normalt sett er høsten langs kysten preget av mye dårlig vær) været i løpet av sesongen, valgte rederiet som overordnet ansvarlig å la fartøyet trafikere en rute for persontrafikk i en ny båt uten et komplett utsjekket mannskap.

Allerede her ville mange sjøfolk rygget og tatt avstand fra praksisen, et rederi med tendenser til å ta snarveier når det kommer til sikkerhet får fort et dårlig rykte. Nå skal det i aller høyeste grad poengteres at Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap ASA ble frifunnet på alle punkter i tiltalen, men like fullt ut er de som ansvarlig arbeidsgiver forpliktet til å gi adekvat opplæring til sine ansatte.

Punkt 2, Kapteinens rolle i tiden før og under ulykken. Det var i utgangspunktet kritikkverdig og uaktsomt at kapteinen tok fartøyet fra havn under de rådende værforhold. Signifikant bølgehøyde var over operasjonsbegrensningen for MS Sleipner. Når han likevel valgte å gjøre dette, er det særs kritikkverdig at han holdt normal servicehastighet, om lag 35 knop (i underkant av 65 km/t) i trangt farvann med nedsatt sikt og dårlig vær. Videre er det også kritikkverdige forhold rundt bruk av radar og optisk navigering, da både kaptein og overstyrmann samtidig betjente sine respektive radarer uten utsyn over faktisk posisjon visuelt.

Punkt 3, skipets evakueringsystem. Det hevdes at ingen av besetningen ombord hadde tilstrekkelig kunnskap i bruk av evakueringsflåtene, altså var det ingen garanti for evakuering av skipet i det hele tatt, uansett hva foranliggende skulle være. Å ha sett en fremvisning av arrangementet er på ingen måte tilstrekkelig. I en presset situasjon som en evakuering vil være, er det av høyeste prioritet at

skipets besetning er drillet til fingerspissene i bruk av evakueringsystem og flåtene, slik at man skal ha de beste forutsetninger til å avvikle evakuering så sikkert og effektivt som mulig. Dette er kritikkverdige forhold både av kaptein og rederi, da rederiet er ansvarlig for oppfølging av prosedyrer og kaptein er ansvarlig for tilfredsstillende opplæring av besetning. Driftshåndbok var ikke operativ og derav er det ikke ført noen kontroll over opplæring.

Kapteinen hadde nok i minuttene før ulykken ikke i sin villeste fantasi sett for seg det videre hendelsesforløpet, og således ville han ei heller i de samme minuttene oppe til vurdering sin egen utførelse av begrepet ”sjømannskap”. Lite visste han om hvordan hans videre prioritering av oppgaver skulle påvirke så langt flere enn seg selv og Overstyrmannen ved hans side.

” I det avgjørende tidsrommet rett forut for grunnstøtingen var begge navigatørene opptatt med å foreta justeringer på hver sin radar, noe som tok deres oppmerksomhet bort fra navigering basert på visuell observasjon av fyrlykter og seilt kurs” (NOU 2000:31-10).

Rapporten fra undersøkelseskommissjonen oppnevnt av Justis- og politidepartementet konkluderer med menneskelig svikt i såkalt BRM (Bridge Resource Management) som går på kommunikasjon og interaksjon mellom de ansvarshavende på broen. Kapteinen har altså forut for ulykken fravikt regler for godt sjømannskap under fart.

5. Mange åsteder for kyndig sjømannskap

Sjømannskap forekommer ikke bare i båten, omgitt av bølger og andre båter, sjømannskap kan utøves på en rekke steder inklusive ombord i båten.

5.1 På land..

Godt sjømannskap kan i aller høyeste grad utøves på land. Det være seg i flere ledd, fra lovgivende organer innom skolebenken og til tjønna og badestampen hvor guttungen leker. Guttungen får tidvis både gjennom far og bestefar små historier om hva og hvordan ting gjøres og ikke gjøres, og veslevoksen som han er, lar han ikke muligheten til å leke akkurat dette med lillebåten sin gå ifra seg, samtidig som han artikulerer leken for sikkerhets skyld. Med både fakter og fortellinger leker guttungen stødig sjømann som bare barn kan.

Godt sjømannskap kan gjennom yrkes-etiske samtaler innføres i skolehverdagen til fremtidige sjøfarere av diverse slag. Ved tidlig å bevisstgjøre verdien, viktigheten og nytten av å være bekjent av og utøve godt sjømannskap kan man forhåpentligvis fremprovosere et yrkesmiljø som samlet jobber mot en felles målsetting om å oppnå høyere kompetanse innenfor begrepet ”godt sjømannskap”.

I de større rederier og selskaper er det absolutt av største viktighet å ha interne regler og rutiner for hvordan godt sjømannskap skal praktiseres i rederiets/selskapets fartøyer, både med tanke på lover angående sikkerhets- og sertifiseringsreglementer, og hvilke generelle regler det skal være for oppførsel og fremferd av ansatte i rederiets tilknytting. Videre er det viktig at rederiene gir skip og besetning tid og økonomiske forutsetninger for å trygt kunne utøve ”godt sjømannskap”, uten for høyt stressnivå med tanke på tidsfrister og effektivisering.

Sjøfartsdirektoratet²², som er underlagt regjeringen ved nærings- og

²² <http://www.sjofartsdir.no/om-direktoratet/>

handelsdepartementet, har som overordnet mål å ”oppnå høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø” har tre kjerneoppgaver:

- Å påse og medvirke til at norske skip og rederier holder høy sikkerhets- og miljømessig standard.
- Å påse og medvirke til at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår.
- Å påse at fremmede skip i norske farvann og havner overholder internasjonale regler.

Altså er sjøfartsdirektoratet overordnet organ statlig sett, og således en utmerket plass å arbeide for å forbedre sjømannskap. Dette kan gjøres ved å oppfordre til, rettlede og videreformidle godt sjømannskap til underliggende organer, rederier og ikke minst direkte til sjøfarende. Sjøfartsdirektoratet vil altså være overordnet organ som sikrer både båt og mannskap tilfredsstillende til en hver tid gjeldende krav til både sikkerhet og miljøhensyn, og innenfor det vil mye av begrepet ”godt sjømannskap” ligge. Når direktoratet i tillegg skal påse og medvirke til at kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår opprettholdes hos sjøfolk på norske skip, og likeledes at skip under utenlandsk flagg tilfredsstillende og overholder internasjonale regler i norsk farvann, så er det klart at det samme sjøfartsdirektoratet sitter på et enormt ansvar i tillegg til en enorm påvirkningsmulighet til å oppfordre og pålegge rederier og skip retningslinjer for å etterstrebe muligheten for å utøve ”godt sjømannskap”.

Videre har sjøfartsdirektoratet det overordnede ansvar vedrørende godkjenning av materialer, komponenter og lignende innen sjøfart, det være seg livbelter, overlevingsdrakter, brannvernutstyr osv. Her har det samme direktoratet mulighet til å påvirke utstyrvalg slik at fartøyenes besetning og eventuelle passasjerer har de beste forutsetninger for å komme ifra eventuelle hendelser med liv og helse i behold. Eksempelvis kan man i etterkant fastslå at MS Sleipner var utstyrt med livbelter uten skrittstropp, noe som førte til at livbeltene kunne gli over hodet på brukerne og således forsvinne i det blå, mens ved krav om skrittstropp på beltene hadde dette vært unngått og muligens, muligens hadde færre omkommet.

”Godt sjømannskap” kan altså være det å vurdere på forhånd hvordan en ulykke kan utarte seg og hvordan den kan forhindres, hvilke grep som bør gjøres og hvordan utstyr som er nødvendig i alle mulige scenarier. ”Godt sjømannskap” er blant annet når du er på land det å ha evne til å tenke ut hver eneste mulige situasjon som kan oppstå, for deretter å finne en best mulig måte å begrense det hele, og deretter å lære eventuelt opplyse de som faktisk er på sjøen det å komme seg best mulig ut av denne bestemte situasjonen med minst mulig skade både på personell og utstyr. Videre må man kunne vurdere tjenligheten med utstyr etc som skal være i båtene, samt kunne se de arbeidene og eventuelt passasjerers beste i det daglige, samt i ekstreme situasjoner.

Det er videre også et relativt stort støtteapparat på landsiden som serverer sjøfart og fiskeri i form av radioer, redningsentraler etc, hvor ”godt sjømannskap” praktiseres i aller høyeste grad.

5.2 ..og på sjøen

Å utøve godt sjømannskap på sjøen kan være så mangt og mye. Ved hjelp av mine informanter har jeg i utgangspunktet prøvd å komme frem til noen punkter som kan gå inn under en slags definisjon av begrepet. Etter en del arbeid rundt begrepet ”godt sjømannskap, har jeg videre kommet frem til at en definisjon av det vil forsnevre og begrense det så mye at det vil ikke kunne dekke hele feltet sjømannskap. Derfor blir det heller om for meg å forsøke å lage en god og fyldig beskrivelse av hva som kan være med i det å inneha ”godt sjømannskap”.

Å utøve godt sjømannskap på sjøen i praksis er noe helt annet enn å utøve sjømannskap på land. I den bevegelige båten mellom A og B eller på jakt etter storfangsten, er man samtidig på det bevegelige havet. Alt flytter på seg selv om det virker rolig, og derav må man tenke forut for en hver situasjon. Informantene, i hovedsak Harry og Bård har uttalt viktigheten av å være i forkant av

situasjonene, man må på et vis ”leve ti minutter før seg selv” ved å bestandig ha klar en utgang på hvilke scenarier som eventuelt kan oppstå.

5.3 Metode

I kvalitative studier er det å oppnå forståelse av sosiale fenomener et viktig aspekt, samt å kunne analysere og fortolke disse fenomenene (Thagaard 2009).

Under vil jeg vurdere hvilke valg jeg har gjort i mitt arbeid rundt oppgaveteksten, samt hvordan forståelsen av mitt prosjekt har vært hos mine informanter.

Som nevnt tidligere vil det nok være like mange forslag til definisjoner av begrepet, som det er respondenter til spørsmålet, og således må man prøve å finne krysningspunkter imellom de ulike svarene. Men så kommer det an på, har jeg stilt spørsmål som kan være ledende på noe vis, uten at jeg selv har reflektert over det? Min rolle som forsker/intervjuer og ikke minst forsker/fortolker vil være avgjørende for resultatet. Det å klare å sette seg inn i informantens historie, hans posisjon og opplevelse av det å være på havet er essensielt for fortolkningen, samtidig som jeg som forsker må være bevisst min egen forhistorie og syn. Fenomenologien omhandler i grove trekk det å forstå fenomener ut fra informantens perspektiv og situasjon, slik informanten erfarer den (Thagaard 2009).

5.3.1 Kvalitativ metode

Den kvalitative metode som forskningsmetode er et felt i raskt utvikling på internasjonal basis (Thagaard 2009). Jeg har valgt å benytte meg av kvalitativ metode, da det har vært viktig for meg å nå hver informant personlig og se at de

nøye vurderte sine uttalelser, at jeg slik kunne forsikre meg om at de fikk frem sin mening rundt begrepsavklaring og andre temaer i intervjuene
Fortolkningen av deres fortelling har vært lettere etter å ha observert dem hovedsakelig i intervjusituasjon, men enkeltvis også i arbeid. Jeg har observert to av informantene i arbeid, de resterende tre har jeg kun vært i intervjusituasjon med.

Stikkordene

- Kontekst
- Relasjon
- Interaksjon
- Prosess

er alle viktige komponenter i en intervjusituasjon. Å skape en relasjon med informanten mens man snakker om en kontekst skaper en interaksjon som er viktig i prosessen med å bearbeide materialet i etterkant av intervjuet.

”Fortolkning med sikte på helhetlig forståelse og belysning av meningsaspekter forutsetter at forskeren utvikler nærhet til de aktørene som studeres, og innlevelse i de handlingene, hendelsens eller meningsytringene som analyseres. Helhetsforståelse og meningsfortolkninger forutsetter også at de aktørene eller forholdene som utforskes, blir studert som deler av en større historisk, kulturell og sosial kontekst, og at de blir analysert i sammenheng med denne spesifikke konteksten. Det er nettopp innenfor en bestemt kontekst at handlinger eller hendelse framstår som helheter og blir meningsfylte, både for de involverte aktørene selv og for utenforstående iakttakere (Grønmo 2004:371).

5.3.2 Å gjennomføre intervjuer

Jeg har i hovedsak benyttet meg av respondenter via bekjenskaper i det maritime miljø, samt ved bruk av den såkalte snøballeffekten, altså ved at folk som jeg har snakket med har snakket videre om prosjektet, og slik har jeg via andre personer kommet i kontakt med sjøfolk som var villige til å dele sine betraktninger om temaet. Igjen vil jeg påpeke at jeg selv har en begrenset erfaring med ferdsel på havet, og således har en del kontakter. Videre vil jeg nok ha et litt farget syn på hva som går inn under begrepet sjømannskap, men jeg vil likevel prøve å være habil i saken, og vurdere mine informanternes meninger på lik linje og delvis over min egen mening, da enkelte av informantene har vært på havet over det dobbelte av min levetid, og naturligvis da langt mer erfaring om og tanker rundt begrepet ”godt sjømannskap”.

5.3.3 Informantene

Selve intervjurunden har vært en særskilt lærerik prosess. Som forholdsvis fersk forsker har jeg fått oppleve en relativt stor variasjon mellom informantene. Enkelte har åpenhertig delt av sin kunnskap og erfaring, andre har hatt mer vanskelig for å uttale seg, noe jeg skal komme tilbake til. Også har jeg vært i situasjoner hvor informanten min har ønsket å fortelle meg mer enn han hadde å fortelle, altså har jeg igjennom hele prosessen med intervjuer måttet vurdere informantens erfaring og delvis troverdighet. Det er viktig å være kritisk til påstander uansett om påstandene kommer fra forskeren eller matrosen.

Videre vil enkelte informanter fremstå som særlig kunnskapsrike innenfor feltet det forskeren studerer. ”De personene som er særskilt viktige for forskeren, kalles nøkkelinformanter” (Thagaard 1998:48). I dette forskningsarbeidet fremstår informantene Harry og Agnar som såkalte nøkkelinformanter. Harry har en inngående forståelse av opplæring av nye sjøfolk i forbindelse med hans rolle som Chief og læremester for lærlinger, samt han viser seg som reflektert og grundig i

sine tanker rundt det å være på havet. Harry husker også godt sin egen tid som fersk sjømann og hvordan hans møte med maskindetaljen ombord i en tankbåt var. Jeg har jobbet litt på samme båt og en god del i samme rederi som Harry, og kjenner han således relativt godt. Harry har en enestående lyst til å lære fra seg kunnskap, og har bestandig tid til refleksjon og mulige svar om man i en arbeidssituasjon står fast og må få hjelp. Harrys kunnskaper er også så viden kjent i rederiet at de andre båtenes mannskap ofte ringer til Harry når de har problemer.

Agnar har over 70 års erfaring fra havet, og er en levende lærebok angående det meste ved å ferdes på havet. Et liv i båten har gjort Agnar til en sjøens mann både faglig og sosialt. Jeg har hatt gleden å være med Agnar på havet, ikke i yrkessammenheng, men flere ganger for å ”dræg kokkesk” til middag, sist en sommerdag sommeren 2011. Samtalen i båten er lett, Agnar fleiper og forteller historier og anekdoter på de forskjellige fiskeplassene, alle plassene har sin egen historie fra spesielle hendelser og spesielle individer.

De resterende informantene har delt av sin kunnskap og mening, og kommet med nyttig informasjon og synspunkter. Forskjeller har forekommet, noen små og andre litt større, men felles for alle har vært stikkordet *sikkerhet*. Det å kunne ferdes trygt og bedømme risiko har for alle informantene vært vesentlig, og alle har gitt uttrykk for viktigheten av å kunne planlegge og forutse situasjoner, samtidig som man må være beredt på å kunne handle ”på sparket”, altså være beredt til å måtte improvisere.

Validiteten i dette kan alltid diskuteres, kan forskningens resultater være gyldige for flere og andre enn de som er intervjuet og derav en del av forskningen? Jeg har gjort mitt beste for å la mine informanter få uttale seg mest mulig fritt, uten å ha lagt førende spørsmål og ved å la intervjusituasjonen foregå som en relativt uformell situasjon med samtale som mål, i stedet for direkte intervju hvor informanten blir nødt å formulere et endelig og konkret svar, noe som vil være særs vanskelig i en situasjon hvor det er meningen å forklare noe så vidt som et vel anvendt begrep uten en bestemt betydning eller definisjon.

Så kommer vurderingen om utvalget er representativt for populasjonen? ”I forskningsmetode ligger vekten på at *populasjonen er den gruppen av personer*

som resultatene skal regnes som gyldige for” (Kleven 2002:161). Om jeg skal følge Klevens utsagn om representativitet, så vil nok min forskning falle mellom to stoler, da jeg har intervjuet et utvalg bestående av fem personer, pent fordelt med tre fiskere og to maskinister i person- og godstransport. Ingen av de tre fiskerne er pr i dag aktive i fiskeryrket, begge maskinistene er yrkesaktive. Men oppgavens størrelse og ellers innhold tatt i betraktning, gjør at jeg ikke ville fått gjort mer til eller fra med flere informanter, jeg kan videre i oppgaven vise til forskjeller og likheter i synspunkter, og da kan jeg derav trekke konklusjoner basert på teoretiske ideer.

For å kunne uttalt meg på vegne av de sjøfarende og andre i forbindelse med sjø som arbeidsplass, måtte jeg utført et langt større forskningsarbeid, hvor jeg ville valgt en kvantitativ tilnærming, med spørreundersøkelse i stort omfang og deretter et dybdeintervju på enkelte temaer.

5.3.4 Kjenning og forsker

I intervjuet med Agnar kom jeg i en merkelig situasjon verdt å ta i betraktning i denne oppgaven. Situasjonen hvor intervjuet foregikk var i en hjemmebesøk. Agnar satt som vanlig i stolen sin med kaffekoppen, og pratet lystig fra det øyeblikk jeg kom inn døra. Jeg har kjent Agnar i mange år, og således har jeg vært på besøk en rekke ganger, så samtalen gikk om løst og fast av dagligdags kaliber, og etter hvert dreide temaet seg inn mot formålet med besøket. Agnar fortalte litt historier og jeg supplerte, mens husets frue søkte tilflukt i kjøkkenet, for derfra å kunne overvåke situasjonen samtidig som hun lot oss få fred til vårt. Likevel kom hun fra tid til annen med represalier til sin mann, når hun mente han blandet fiksjon og fakta i sine historier, det kan nevnes at Agnar har en tendens til å overdrive når han blir litt ivrig.

Så, etter en tids lystig lag og god tone, tok jeg frem min lydopptaker samt litt papirer med spørsmål, informasjon etc. Med ett inntok Agnar en annen rolle. Han var ikke lengre den verdensvante og erfarne fiskeren, han ble en forsiktig og

uvitende, han reagerte relativt kraftig på min overgang fra kjenning til forsker, og der ”på direkten” så jeg sammenheng til den tidligere nevnte kamp mellom nådebrødet og levebrødet.

Agnar som uskolert fisker klatret ned fra sin posisjon, og inntok den underdanige rolle som uskolert, hans historier stilnet av og jeg måtte jobbe relativt ivrig for å få i gang hans fortelling igjen. Agnar hadde inntatt en rolle som jeg delvis var forberedt på, ettersom jeg tidligere hadde forsøkt å få min egen far (som også har vært fisker hele livet, uten annen utdanning enn folkeskolen) i en intervjusituasjon men dette avslo han blankt. ”Jeg har da ingen kunnskap om pedagogikk, jeg er fisker” var svaret jeg fikk. Hans respekt og eller redsel for academia var i likhet med Agnar relativt stor, og begge to hadde problemer med å kunne se at deres kunnskap kunne ha noen vitenskaplig verdi.

Etter hvert fikk jeg igjen Agnar i tale, og vi kunne gjennomføre intervjuet, men flere ganger i løpet av sekvensen påpekte han det faktum at han på langt nær hadde kunnskap nok til å kunne uttale seg om opplæring i båt, selv etter jeg hadde påpekt at han hadde førstehånds erfaring fra begge posisjonene, både å selv lære hos sin far i barne- og ungdomsårene, og når han videre selv lærte opp sin egen sønn til å bli en habil fisker og sjømann. Videre i mine intervjuer møtte jeg til stadighet på samme problemstilling underveis ”men det jeg vet hører da ikke hjemme i en mastergradsoppgave, jeg kan jo bare fiske” eller lignende utsagn.

5.4 Hva er kjernen?

I etterkant av intervjurunden har jobben dreid seg om behandling av data. Hva er de forskjellige informantenes syn, hvilke verdisyn deler de, hvilke fraviker, og til slutt, kan man si noe om en felles forståelse rundt begrepet ”godt sjømannskap”? Videre, hvilken form for læring kan man ved hjelp av respondentenes utsagn verdsette som fornuftige?

5.4.1 Informantenes mening

Først, diskusjonen rundt ”godt sjømannskap” er i seg selv så stor at man umulig kan trekke en konklusjon i en størrelsesbegrenset oppgave som denne. For å kunne trekke en endelig konklusjon om forklaringen av ”godt sjømannskap” så måtte man trukket inn langt flere fagfolk og ellers kyndige enn jeg har gjort her, samtidig som det vil være enormt vanskelig å kunne si bastant at ”dette er godt sjømannskap” eller ”dette er dårlig sjømannskap” da det aller meste vil være kontekstualisert, altså avhengig av hvilken situasjon det var på det aktuelle tidspunkt. Altså kan man si at det av kapteinen på MS Sleipner var utvist dårlig sjømannskap *i den aktuelle konteksten*, altså i dårlige værforhold i relativt trange farvann. I en annen situasjon med god sikt i åpent farvann kunne det vært forsvarlig at både kaptein og overstyrmann samtidig et øyeblikk hadde oppmerksomheten rettet mot sine respektive radarer, om de begge to var enig om det via normal (verbal) kommunikasjon. Om det på den annen side er å anbefale, er en helt annen diskusjon.

Harry poengterer at en god sjømann i dag ikke er det samme som en god sjømann for 20 år siden. ”For 20 år siden hadde du lov å improvisere, det har du ikke i dag. Alt er rutinebelagt”. Det Harry her mener og utdyper er at ”alt styres etter forskrifter og manualer, og ved en uheldig hendelse å skal det rapporteres og det skal inn i disse manualene, sånn og sånn skal du gjøre i det øyeblikk sånn og sånn skjer”.

-Å evnen til å improvisere er noe du ser som positivt?

”Ja. Og allmennviten. At du vet litt om hva som er i båten, du kan litt om alt. Du greier være så dyktig at du viser sikkerhet”. Harry fortsetter samtalen inn mot temaet sikkerhet i renhold og ryddighet, og poengterer viktigheten av sikkerhetsrelatert arbeid prioriteres, at aller ombord er opplyst om viktigheten av et rent og ryddig skip i fall noe hender. Dette fikk han selv innprentet på sine første reiser utenriks, hvor han ble satt til å vaske og pusse utstyr og lignende rundt i båten, noe han i ettertid har relatert til det å kjenne sitt skip, noe som er vesentlig for alle sjøfarende. Han lærte gjennom pussing av skilt og lignende, hvor ventiler, brannslukkingsutstyr og ellers sikkerhetsrelatert utstyr var lagret, hvilke rom inneholdt brannfarlige komponenter og lignende. Der og da så han det

mest som et slit å måtte vaske, men det han ikke la merke til var at han samtidig som han vasket og pusset opparbeidet seg en inngående kjennskap til hele skipet, noe som i en ulykkessituasjon er av høyeste viktighet.

Bård som i likhet med Harry er Chief, vektlegger også sikkerhet som det vesentligste innen godt sjømannskap. Bård mener videre det har vært endringer innen utdanningen som ikke nødvendigvis har vært til det positive, Reform-94 innførte en rett til treårig videregående skole, noe han i etterkant ser kan ha gitt skoleelevene en mer behagelig innstilling til egeninnsats, da de faktisk ved norsk lov har rett til utdanning, og således slipper unna press med tanke på å prestere så bra at man er sikret skoleplass neste år. Videre mener Bård at det meste uansett kommer på innstilling, om du er interessert og motivert til å lære er ikke utdanningsløpet så nøye, da lærer du det du trenger uansett, det gjelder heller ikke bare for sjøfart, men like godt i fjøsen som på fiske.

Agnar refererer mye til det å få muligheten til å prøve seg på det man skal lære, å få tillit til å bygge seg opp erfaring med det man skal. Å få rettleiding på kyndig vis så man er i stand til å ta avgjørelser som angår andre i tillegg til seg selv. Agnar har som nevnt tidligere lært sjømannskap i båt, ikke på skolebenken, og havner da i samme klasse som Øystein og Oscar. Både Øystein og Oscar forteller også om muligheten til å få prøve seg, at noen følger med deg i øyekroken og kommer med tips og hint som en bra måte å lære på, å kunne bygge opp erfaring under kyndig tilsyn, som en god måte å bygge kunnskap på.

”Noen er kanskje født til det mer enn andre, men det har mye med respekt for det du holder på med, og at du har lyttet til de andre, de gamle” Sier Agnar når jeg spør om det er noe man er født til eller blitt til, en god sjømann.

Øystein ser ut til å være enig med Agnar, han utfyller med en påstand angående sosialisering til yrket: ”det er ikke noen nødvendighet, men absolutt majoriteten av de som blir fiskere i dag har vært vant til hardt fysisk arbeid rundt seg”. Når det gjelder innstilling til arbeid på havet fortsetter Øystein ”det går på to ting, det ene er innstillingen til hardt arbeid, det andre går på innstillingen til, eller det å være, oppmerksom på at det du gjør kan være farlig”

Oscar poengterer at for å kunne være innehaver under hans definisjon av begrepet ”godt sjømannskap” må man være i stand til å: ”lese arbeidet. Det virker som at noen ikke er i stand til det, uansett hvor lenge de er med” sier han, med referanse til viktigheten av å kunne være bekjent med situasjonene som oppstår i båten, hvilket trinn som er det neste for å få dagens arbeid gjort så man kan komme seg hjem til kone å barn eller hva man måtte ha hjemme.

Etter min intervjurunde og tilhørende bearbeidelse av materialet har jeg altså kommet frem til en slags enighet blant mine informanter om hva som er relevant i en læresituasjon for de som ønsker en fremtid på havet.

Det viktigste må være å få delta i et maritimt miljø med erfarne sjøfolk som har interesse av å lære fra seg sine erfaringer, samtidig som det er viktig å få frihet og tillit nok til å få prøvd seg på egenhånd, men med fagfolk i bakhånd som kan være behjelpelig ved problematiske situasjoner etc.

Guttungens neve lærer kyndighet i en relevant kontekst, neven erfarer og lærer vi en aktiv deltakelse i det daglige arbeidet, og således sosialiseres ikke bare guttungen, men også guttungen kropp inn i det å være sjømann. Individet *kropper* seg på et vis, i den betydning at hele kroppen sosialiseres inn i det å være sjømann, gjennom deltakelse, utøving og samhandling på havet. Den som deltar mottar. Han mottar erfaringens verdi i best mulig forstand med å delta i arbeidet, praktisk arbeid som vanskelig kan læres gjennom teoretisk undervisning på fullverdig vis.

”Situating learning contributes to a growing body of research in human science that explores the situated character of human understanding and communication. It takes as its focus the relationship between learning and the social situations in which it occurs” (Lave & Wenger 1991:14).

Videre, hva angår ”godt sjømannskap” som definisjon vil jeg ikke være i stand til å kunne fastsette denne etter intervjuer med en så liten og begrenset gruppe som jeg har vært i kontakt med, men på grunnlag av hva mine informanter har uttalt

under intervjurundene, kan jeg uttale meg om hva som blir sett på som viktig i det miljøet jeg har besøkt.

”Godt sjømannskap” bør absolutt omfavne det å prioritere sikkerhet i en hver mulig tenkelig situasjon. Det være seg fra begynnelse til slutt, fra tegnebrett til hugging, fra utdannings begynnelse til sjømannens gravplass, fra rederiets toppsjef via sjarkens høvedsmann og til Harder Sirihalar²³ ombord på MS Hortensia. I en hver situasjon hvor båt og hav er et tema, bør og må retningslinjer for sjømannskap utarbeides til en felles enighet om hva de involverte parter kan enes om hvor fokus skal være.

Begrepet ”godt sjømannskap” ble diskutert med samtlige informanter for å kunne finne flere forskjellige punkter som kunne gå i sam-stendighet mot en definisjon dekkende for miljøene informantene representerte.

Av bastante forskjeller mellom respondentene har jeg kun møtt på en problemstilling: det å være litt ”cowboy” altså å ta litt risiko og å presse noen grenser. Harry mener de fleste sjøfolk er litt som en egen folkegruppe, de lever mer eller mindre halve året på havet i en setting hvor dine arbeidskamerater også er dine samboere, du jobber, spiser og ellers alt man gjør i våken tilstand i løpet av døgnet, i lag med dine kollegaer. Du drar ikke hjem når ditt skift er over, det er ikke mulig å dra på kino eller handletur, ei heller ta seg en fjelltur eller andre fritidsaktiviteter. Videre kommer det til din fritur, du skal hjem til familie, kone og barn eller andre forhold. Når du så kommer hjem, så har din daglige omgangskrets faste gjøremål som utføres uansett om du er hjemme eller borte, barna drar på skolen, kona på jobb, kompisene til sine jobber osv, så da er du alene om å fylle dagene med hobbyer eller aktivitet på annet vis.

Disse menneskene som lever slik, mener Harry allerede er litt på ”kant” med vanlige borgere, altså ikke helt like de andre. Det å leve litt på kanten blir en vane, og således adopteres dette til ditt liv på havet også, du tøyser strikken litt ekstra

²³ ”Siri” ombord på en båt: ei bøtte, som regel av blikk, beregnet til å gjøre sitt fornødne på. Videre blir da naturligvis ”Sirihalar” personen hvis oppgave er å tømme/vaske bøtta mellom bruk.

angående sikkerhet og lignende. Harry understreker at dette var mer utbredt før enn nå, det er kommet retningslinjer og regler for alt og alle, og det er begrensninger for operasjoner basert på værmelding etc, men fremdeles mener han at man må være litt ”cowboy” for å bli en god sjømann.

Etter intervjuet med Harry som er en skolert sjømann, ønsker jeg å stille Agnar spørsmål om emnet ”cowboyvirksomhet” på havet. Etter jeg har spurt han om man må være litt ”cowboy” for å lykkes på havet, svarer han bastant ”NEI. Man MÅ vite hva man holder på med. Ganske enkelt. Du kan ikke hvile og slappe av , og tenke at *det går sikkert bra*. Men når det er sagt, noen ganger har man vel hatt flaks. Med større og bedre båter som man har i dag, så er det ikke nødvendig å ta sjanser som man før måtte gjøre”.

Øystein, som heller ikke har relevant utdanning, bare opplæring på havet, setter en delelinje mellom ”godt sjømannskap” og effektiv drift. Han mener det er en vesentlig forskjell mellom det å drive (i hans tilfelle fiske) trygt og sikkert, og å drive effektivt og økonomisk, og han kategoriserer helt klart ”cowboyvirksomhet” innenfor økonomisk og effektiv drift, ikke innen ”godt sjømannskap”. Forskjellen ligger altså i følge Øystein i det at å drive fiske innenfor rammene at ”godt sjømannskap” vil si å sette de arbeidende, båten og bruket fremst, å være i forkant av situasjonene og kunne unngå skader og uhell, mens det å drive effektivt og økonomisk vil sette fangst som hovedfokus, og derav vil man ta litt ”snarveier” og kanskje kutte ut sikkerhetsrelaterte rutiner i jakten på skatten.

Som nevnt tidligere i oppgaven, omtaler Pålsson kunnskapstilegnelsen ombord i den Islandske fiskebåten som en metaforisk fisketur i seg selv, hvor lærdommen vil være fangsten, og turen er ikke ferdig før skårungen ikke lengre er skårunge, men har ervervet nok kunnskap og sam-stendighet til å kunne gå som et vanlig besetningsmedlem med full lott²⁴. Pålsson diskuterer hvor vidt skipperens magesfølelse og nese kan peke mot gode fangster og hvordan dette varierer fra båt

²⁴ Lott vil si hvor stor del av normal fiskers lønn utgjør ombord på den aktuelle båten. Full lott vil si at man tjener full manns lønn, mens mange ferske ofte begynner med halv lott, altså mindre lønn grunnet mindre kyndighet i arbeidet, noe som igjen fører til at det resterende mannskap må jobbe mer. Å gå på halv lott blir også omtalt som ”halvkar”.

til båt, og om dette med nese og magefølelse er såkalt ”ikke artikulerbar kunnskap” altså en teft, eller om det kommer an på tegn og diverse som til sammen skaper den bestemte følelsen av at *her er rette plassen for å sette bruket, her ligger forholdene til rette for en fin fangst og godt innkomme.*

Agnar la betydelig vekt på kunnskap om naturens tegn, og ikke minst kjennskap til naturens lokale fenomener, som en stor del av ”godt sjømannskap”. Han vektlegger det å kunne tolke værsignaler som essensielt for å kunne ferdes trygt i båt, videre kunne han tolke ulike signaler ikke bare basert på metrologiske observasjoner, men også på atferden til fugler og dyr i nærområdet. Dette var kunnskap som sjøfolk tilegnet seg før værmelding kom over eteren og før elektronisk utstyr ble vanlig ombord i båter, og som var med på å avgjøre blant annet hvor skipperen valgte å sette bruk.

Men for å sammenligne litt mellom Harry, Agnar, Øystein, Oscar og Bård, kan vi gå igjennom deres synspunkter for ”godt sjømannskap”.

Harry: Kjenn ditt skip. Ha kontroll på hele båten, vær klar over hvor hvilket utstyr er og hvordan det brukes. Ha det ryddig og rent, det forhindrer uhell. Jobb mot å unngå ulykker, ha alltid skipets sikkerhet i tankene når du er ombord.

Agnar: Lær båten å kjenne. Når du kjenner din båt og dens begrensninger har du som regel gjort det meste som skal til for å unngå ulykker.

Øystein: Forsiktig og kyndig fremferd ved farlige arbeidssituasjoner, å tenke seg om før man handler.

Oscar: Holdning og stå-på-vilje. Ved å være klar og utholdende vil kunne jobbe lenge og likevel være i stand til å unngå ulykker. Årvåkenhet selv etter mange timers jobb.

Bård: Sikkerhet, sikkerhet, sikkerhet. Samt praktisk kunnskap om drift og navigasjon av båt, med hovedvekt på å holde seg innenfor operasjonsbegrensninger og ellers ikke ta sjanser. Kjenn ditt skip.

Som vi kan se her, er det litt variasjon mellom de fem informantene. Agnar, Øystein og Oscar er alle tre uskolert innen yrket, og har kun lært om båt i båt. I tillegg har alle tre erfaring fra fiskebåter med et relativt lite mannskap og likeså et kjent mannskap. Alle er trygge på at alle vet hva de skal gjøre i en eventuell kritisk situasjon og det er få å ta hensyn til om noe skulle skje. Harry og Bård er begge to godt udannet i sin detalj, maskinen. De har lært om båt både i båt og i skolesituasjon. De jobber også begge to på passasjer- og godsfraktende båter, den ene på ferge og den andre på Hurtigruten. Således har både Harry og Bård større fokus på at det er uvante folk ombord i båtene de er på, og disse ukyndige er besetningens ansvar i en situasjon hvor det er kritisk. Derfor vil man ved gjennomgangen av informantenes utsagn angående ”godt sjømannskap” se en viss forskjell mellom Harry og Bårds utsagn sammenlignet med Agnar, Øystein og Oscar.

Selv om det er forskjeller imellom utsagnene til informantene, er det mye det samme som går igjen i grunnlinjene. Oscar og Øystein refererer litt mer til sikkerhet arbeidssituasjonene spesifikt enn de andre, men det kan komme av deres erfaring er begrenset i forhold til de andre, og således ikke har utviklet et totalt og fullt ut kyndig blikk, og da heller ikke ser det store bildet av båten som helhet, bare deres egen plass i arbeidslaget ombord. Samtidig er alle informantene enige om at arbeidsforholdene og sikkerhetsforskrifter har endret seg vesentlig den siste tiden, det er en enorm utvikling i utstyr og arbeidsbesparende hjelpemidler, samtidig som det er innført strengere regler både fra myndigheter og også fra rederiene hva gjelder operasjonsbegrensninger og ellers rundt temaet forebyggende/HMS²⁵.

Agnar som har vært lengst aktiv av mine informanter, forteller historier fra en tid hvor ting var vesentlig forskjellig fra den tiden jeg selv har vært i befatning med det maritime miljø, både med tanke på arbeidsforhold, arbeidsmengde og

²⁵ ”HMS” Helse, miljø og sikkerhet, Arbeidstilsynets regler for både arbeidstaker, arbeidsgiver og produkt, hvor sikkerhet, miljø og helse er i fokus.
<http://www.arbeidstilsynet.no/hms.html>

fasilitetene ombord i båten. Variasjonen hva fasiliteter angår har vært fra to mann som deler samme seng i en felles lugar for hele besetningen, til hvor en mann har egen lugar på båten. Dette sier noe om hvor tett på hverandre man kommer, ved å faktisk dele seng og oppholdsrom med dine arbeidskamerater, så får man et annet forhold enn om man etter endt skift går på lugaren sin og ved hjelp av internett kan ta en videosamtale hjem.

”Samboerskapet” i felles lugar førte nok muligens også til at man som fellesskap ble mer sammensveiset og samkjørt som arbeidsenhet i tidligere tider enn nå. Intervjuet med Bård hadde jeg avtalt å gjøre mens han var på jobb, så jeg kom ombord i hurtigruteskipet han er Chief på, ble geleidet på en liten *sightseeing* på broen og litt ellers rundt på båten før vi entret hans lugar/kontor, hvor selve intervjuet skulle foregå. Hans lugar hadde nok langt bedre fasiliteter enn mang en studenthybel, både hva angikk størrelse og utstyr. Egen salong med skinnmøbler, tv og flere datamaskiner, kaffetrakter og diverse annet var på utstyslisten på lugaren, samt eget bad med alt nødvendig utstyr. Det er klart at slike goder ombord i en båt er med på å skape en privatisering av levesett som på lang sikt kan påvirke kameratskap og arbeidsmiljø.

5.4.2 Sam-stendighetens sjømannskap

For sam-stendigheten og samarbeidet ombord, for den gode og effektive driften, for humør om hindring av sykefravær, for båtens karma er det viktig med en generell holdning som fordrer positivitet og samarbeid. Om skipets kaptein og chief er i disharmoni, og imellom dem er det dekkfolk og kanskje fiskere, en kokk og muligens også andre med, kan det skape en stemning over båten som ikke akkurat tilfører positivitet i arbeidsdagen. Av egen erfaring kan jeg si at en båt hvor det er uenighet mellom offiserene fort blir et dårlig arbeidsmiljø både for de involverte og for det resterende mannskap. Som Pålsson (1994) skriver i sin artikkel er det viktig med et godt miljø mellom de ansatte i båten, selv om det ikke skal være noen tvil om hvem som er sjef og hvem som er underordnet sjefen. Om kapteinen går med sitt mannskap på puben når båten ligger til kai og ellers

forholdene ligger til rette for det, kan det bygge positive relasjoner mellom de arbeidende og kapteinen, vel og merke om man oppfører seg mer sømmelig enn hva Halvdan og Hilton gjorde i den tidligere nevnte sangen om MS Hortensia. Om man bygger opp relasjoner mellom skipets besetning basert på mer enn en profesjonell arbeidssituasjon, vil man oppnå positive arbeidsforhold også.

Om samspillet mellom bro, dekk og maskin er bra, vil man hele tiden kunne stole på at alle gjør sin del av den felles jobben som må gjøres for at alt skal flyte best mulig, og alt går som planlagt.

”One trawler skipper i talked to used the analogy of music, refering to the crew as an instrument, and the skipper as a piano player:

A good player is useless if the piano is deficient or out of tune. Likewise, a first class piano doesn't make good music if the player is no good.

Skippers' frequent statements about the significance of 'having a good crew' have something to do with modesty; a good skipper is unlikely to elaborate on his own performance or capabilities, since boasting would not be tolerated. Nevertheless, there is every reason to take serious skippers' claims about the importance of the crew; such statements are not merely rhetoric” (Pålsson 1994:911).

Skipperen som Pålsson har vært i kontakt med, viser altså til viktigheten med at det ikke bare er spill ombord i en båt, men at det er sam-spill. Sam-spillet regler er også noe som må erfares og læres ved ankomst i båten, den nyankomne må lese de andres roller og hvordan det daglige livet ”spilles” om man kan kalle det for et spill, og videre må han også finne sin plass som en sam-spiller og en resurs for båten. For den nyankomne er det viktig å forstå både settinger og språkspillet så raskt som mulig, så han fortrest mulig kan finne sin plass og sin del av språket, og derav vite om han skal gjøre ditt eller datt. Da kan han kanskje hente frem litt av sin teoretiske utdanning om han har noen, for å bruke som et slags kunnskapens

kart over båtens aktivitet, og derav finne sin plass ved hjelp av samme kart og muligens kompass. Men samtidig er det viktig for den nyankomne å vite at i de båtens terreng, altså hvordan ting fungerer ombord i båten, så er det nødvendigvis båtens terreng som stemmer foran skolens kart.

”The map can be a help in the beginning to know the country, but the aim is to learn the country, not the map (Ingold 1993:462).

Utsagnet til hr. Ingold kan i aller høyeste grad passe inn i denne settingen, nemlig hvordan forskjellen er mellom skole og arbeidshverdag i maritimt liv. Om skolen er kartet som skal vise veien i det virkelige arbeidsliv er det mye som tyder på at eleven, den fremtidige sjømann må ha et godt kompass og et godt blikk for naturen, for det vil på langt nær i alle situasjoner være slik at skolens kart passer over ens med båtens landskap. Ved å gå videre inn i Pålssons artikkel ”Enskilment at sea” vil man se at Islandske fiskere tilegner skolens teoretiske utdanning som tilnærmet lik null verdi, da de mener man er nødt til å erfare lærdommen selv:

*”Even a novice fisherman, they say, with minimal experience of fishing is likely to know more about the practicalities of fishing than the teachers of the Marine Academy. The most important items of equipment, including fish-finders, continue to be modified, new models constantly enter the market, and in any case, each tool or machine has it’s *nuances* that need to be studied and established in context, in the course of fishing. No formal training can cope with this flexibility and variability in the real world. Therefore, there is little, if any, connexion between school performance and fishing success”(Pålsson 1994:916).*

Utdraget over er skrevet i en kontekst om fiske spesielt, og om det å finne fisk og være fisker. Men likevel vil det delvis være gjeldende for generelt sjømannskap også, ikke bare i fiskebåten, men også i fergen, fraktebåten, seilbåten og så videre. En godt drevet sjømann jeg snakket med avslutningsvis i produksjon av denne oppgaven var relativt bombastisk i sin uttalelse når jeg spurte om det å lære ”godt

sjømannskap” i skolesituasjon: ”Sjømannskap, det å være på sjøen og å være god på sjøen i den kontekst hvor det er snakk om sikkerhet, godt arbeidsvett og fornuft, kan ikke læres på skolebenken, det må erfares” (Skipper på ferskfisktråler). Uttalelsen til skipperen jeg snakket med bygger opp under uttalelsene til de Islandske fiskerne vedrørende å lære kyndighet på sjøen. Likens stiller mine andre informanter seg bak denne uttalelsen også, de mener det vil være vanskelig å kunne tilegne seg erfaringen og ”blikket” som kreves for å mestre det å være på sjøen i varierende værforhold.

Nergård (2012) skriver i sin artikkel ”Learning from Experience – A study of the importance of debrief in aviation” med ikke ulik problemstilling om ”airmanship” altså det å være pilot i tilsvarende setting som det å være sjømann følgende:

Airmanship is an indistinct concept and has no clear definition other than several descriptive and normative formulations covering a broad range of desirable behaviours, attitudes, social and emotional and relational competences and abilities in an aviator in addition to the competences in operating the aircraft in a safe and efficient manner²⁶. An integral part of being a good Airman is to be a good crewmember. And being a good crewmember is an integral part of being an Airman. Pilot’s ability to communicate, cooperate and interact with others in order to understand, assess and solve problems, take decisions and work with others have been pinpointed by several researchers as just as important as cognitive and technical skills²⁷. (Nergård 2012:7)

Nergård skriver altså at det å være en god sam-handler i besetningen går inn under det å være en god pilot, og det å være en pilot i besetningen går inn under det å være en sam-handler. En toveis og gjensidig forståelse av hva som er nødvendige og positive kvaliteter for å være en del av mannskapet. Dette kan man overføre til havet og det å være en god kaptein, som sannsynligvis vil omhandle det å være en

²⁶ se også Kern, 1997, 1998; Lankford 1998; FAA, 2004; DeMaria, 2006.

²⁷ Se også Helmreich, 1996; Kern 1997, 1998; Franz, Prince, Cannon-Bowers & Salas, 1990; Driskell & Adams, 1992; Helmreich, Merrit & Wilhelm, 1999; Hedge, Bruskiwicz, Borman, Hanson & Logan, 2000; Benison, 2000; Martinussen, 2005.

del av sam-stendigheten ombord i båten, altså en positiv tilførsel til besetningen, samtidig som det for kapteinens plass i den gode besetningen vil være det å være en god kaptein. Man finne også tilsvarende meninger hos Barth:

”På samme måte som beskrivelsen av en fotballkamp er mer enn en beskrivelse av spillets bindende regler, så bør også beskrivelsen av en samhandlingsprosess inneholde mer enn en oppramsing av partenes gjeldende forpliktelser” (Barth 1994:34).

Sam-handling, uansett om det er på fotballbanen eller i arbeidslivet ombord i båten, bør man følge spillets regler. Dette vil gagne både enkeltindividet og gruppen som helhet.

6 Avsluttende betraktninger

Hvordan skal man videre planlegge lærings situasjonen for eksempelvis Harder på MS Hortensia, og eventuelle andre som ønsker å gå over kaia og ombord i en båt. Skal man kreve en bedre teoretisk klasseromsundervisning før de fremtidige sjøfolk får prøve seg i det faktiske arbeidsrom, med den forhåpentlige utgang at man slipper unna flere ulykker tilsvarende MS Sleipners forlis eller MS Hortensias uheldige seilas langs kysten av Troms? Eller skal man velge å kutte ut den teoretiske skoleringen som foregår i dag og støtte seg på utsagn fra eksempelvis min informant Oscar som ikke kunne se noen vits i teoretisk utdanning for å arbeide på havet, eller likens de islandske fiskere referert til i Pálsson (1994). Nergård (2012) fokuserer i sin studie på hvordan piloter ved hjelp av debrief etter sine flygninger kan øke sin kunnskap og ferdighet som fagmann.

Som begrepet står i dag, er ”godt sjømannskap” som retningsgivende (lik kompassnåla i tidligere tiders viktigste artefakt kompasset i styrehuset) å regne, og er mest som en fortelling om ønskede kvaliteter, innstillinger og kompetanse i det å være på sjøen, ikke ulikt Nergårds ”Airmanship”. I det øyeblikk man definerer begreper som ”airmanship”, ”Godt sjømannskap” og lignende, begrenser man innholdet i begrepet til kun å omfatte det som går inn under definisjonen, og således vil det vanskelig kunne forsvares å definere det. Definisjonen vil uansett møte motstand blant de som verdsetter andre kvaliteter enn hva som inngår i definisjonen, og hvem kan avgjøre hva som er viktig nok til å ha med, og hva som ikke inngår i definisjonen? Det blir derfor etter min mening viktig å i stedet for å definere begrepet, prøve å finne en god og fyldig beskrivelse av begrepet og av hva som kan inngå i en slik beskrivelse. Grunnet min egen begrensede ferdsel i det maritime miljø vil jeg la mine informanter tale for meg i så henseende, noe de mye har fått gjort tidligere i oppgaven.

Videre vil ”godt sjømannskap” i dagligdagse rammer, i fast trafikk mellom A og B eller på fiskefeltet i stedbundet arbeid være det å utføre sin jobb og å være en god sidemann i den forstand at man etter en tids innkjøring med det resterende mannskap i båten har tilnærmet de samme verdier, likeverdige kunnskaper og praktiske ferdigheter. Men i de ekstreme tilfellene, når ulykken er ute og det er om å berge båt og bruk, liv og helse, da er ”godt sjømannskap” plutselig puttet inn i en annen ramme, kriteriene har endret seg drastisk og det dreier seg om å ta de riktige avgjørelser på rett tidspunkt, å ha den nødvendige kjennskap til hvor utstyr til bruk ved eksempelvis brann eller grunnstøting er, og ikke minst kunnskap om hvordan utstyret benyttes best mulig. I dette øyeblikk er det også avgjørende at man har vedlikeholdt utstyret korrekt og ellers at det er fremkommelig og klar bane der det trengs. Konsekvensene av at ting ikke er på stell har man dessverre sett for mange ganger i form av dødsulykker og andre tragedier.

Sjøfolk har, i motsetning til ”luftfolk” bare krav til evaluering av eget arbeid i etterkant av ulykker og uheldige hendelser, samt å utarbeide en erfaringsmelding hvor hendelse beskrives og forslag til utbedring/forhindring kan utføres. I tillegg praktiseres risikovurdering før arbeid iverksettes ved spesielle tilfeller.

Tidligere i oppgaven har det blitt nevnt forskjellen mellom Harry og Agnars syn på fenomenet ”cowboyvirksomhet”, altså det å ta seg diverse friheter hva angår sikkerhet i forskjellige situasjoner, kalkulert risiko og lignende. Noe slik som å ta sjanser ved arbeidssituasjoner er et valg man kan ta, på havet får feile valg store konsekvenser. Når man tar sjanser er man i utgangspunktet på ustabil kurs inn i det usikre, hvor man ikke kan garantere for å nå sin planlagte destinasjonen. ”Cowboyvirksomhet” bør vel i sikkerhetens navn da utebli fra forklaringen om godt sjømannskap, i hvert fall i første omgang, men når da andre omgang begynner må man ta med i historien at ”cowboyvirksomhet” kan være akkurat det som er nødvendig i de litt spesielle situasjonene, hvor man verken vet retning eller utfall av situasjonen man har kommet opp i, eksempelvis man er på ukjent grunn og like ukjent dybde, fjæra er nær og tanget stryker langs baugen, eller når masta på seilbåten er i ferd med å knekke, eller andre tenkelige eller aller hest utenkelige situasjoner man kan komme opp i. ”Cowboyen” og hans kjappe tanke og upåklagelige pågangsmot vil forsøke, til tider forsøke det umulige, men i hvert

fall vil han på en eller annen måte forsøke å komme seg ut av floka han har havnet i, og til tider vil han også lykkes. I ettertid kan man da reflektere over situasjonen, hva ble gjort, hva burde blitt gjort og hva skulle ikke vært gjort. Uansett kan man ikke annet en å se til hva som ble gjort, og å se til resultatet av handlingen. Berget ”cowboyen” situasjonen og kanskje mannskap og passasjerer, så er det vel vanskelig å kunne påstå at han ikke viste ”godt sjømannskap” og fortjener et klapp på skuldra i hvert fall.

6.1 Kultur og kapital

Kulturell kapital (Bourdieu 1979) og Fysisk kapital (Shilling 2004) er begreper som kan benyttes rundt temaet i den grad at man kan kalle det feltspesifikk kapital, og sett fra sjømannens ståsted er kunnskapen som inngår i disse kapitalformene så essensielt at man ikke kan være den for uten, og fremdeles utøve yrket innenfor rammene av ”godt sjømannskap”. Kunnskapen og kroppsbeherskelsen som ligger i disse begrepene er av så vesentlig grad at det ikke går an å praktisere sjømannskap uten en grundig kjennskap til dem. Kultur og kapital er en del av det som trålskipperen jeg snakket med i slutten av oppgaveskrivingen mente var essensielt og nødvendig for en hvilken som helst person som skulle bli en god sjømann, han må ha det inn fra sin begynnelse. En som trør over kaia i en alder av 20 år med helt blanke ark, altså ingen kunnskap om det å ferdes på sjøen i forhold til guttungen som vokste opp i miljøet, med kjennskap til og forståelse av sjøfart, til at han, 20-åringen vil ha en voldsom ekstrabyrde ved å måtte tilegne seg den bakgrunns- og basiskunnskapen som ligger i hender og hode hos guttungen når han som arbeidskar trør over kaia og ombord i båten.

Den kulturelle kapitalen som unggutten har tilegnet seg via sosialiseringen i hverdagslivet er det å være av sjøfolks familie, det å ha snakk om sjølivet i det dagligdage, at arbeid som gjøres er i relasjon med livet på og rundt havet. At guttungens lek i kopi av de voksnes arbeid er i en miniatyr av sjølivet der han sitter med ”hollabåten” sin i bryggholla. Det blir som guttungen som observerer

sin far i garasjen mens far reparerer bilen, han skrur og banner vekselvis, alt etter som om han får til eller ikke, mens guttungen står på litt bortfor og ”skrur” på sin trehjulssykkkel, samtidig som han kopierer sin far, arbeidet blir lek, guttungen *leker voksen*.

Den Fysiske kapitalen kommer inn på samme vis, når guttungen sitter i kjøkkenkråa og skyter eller bøter garn mens far har pause og ser dagsrevyen, da innlærer guttungen det fysiske, han gjør kroppen kjent med tau og knuter (som Bård tidligere snakket om, som en del av ”godt sjømannskap”) han gjør kroppen kjent med stedbundet aktivitet som en del av det maritime arbeid, selv om det foregår på land. Han blir som tidligere nevnte Gina, som kan strikke selv om hun halvt blind er, for arbeidet sees med ”det indre øyet” og synet er ikke nødvendig lengre. Gina er beviset på Fysisk kapital.

Godt sjømannskap som kapitalform basert på verdsetting av forskjellige former for utøvelse innad i yrkesgruppen sjøfolk, men variasjon av hva som verdsettes alt etter som hvilken del av miljøet du tilhører, eksempelvis fiskere setter kjennskap til hav og havbunn som viktig kapital, noe ikke fergemannskapet ser som viktig. Sjømannskap kan etter mitt syn delvis likestilles med for eksempel kunstners dyktighet, en glassblåseres arbeid kan være fantastisk og for meg totalt uforståelig, en kunstmaler kan gjøre ting med malekost og palett som mange bare kan drømme om, men gode sjøfolk finner lett de gode fiskeplassene, kjenner bunnforholdene på sine fiskeplasser som sin egen baklomme uten engang fysisk å ha besøkt bunnen med dykkerdrakt og luftflaske på ryggen. De gode sjømenn (og kvinner naturligvis, da sjømannskap på ingen måte forskjellsbehandler kjønn) tolker vær og natur på måter som kunstmaleren ikke har begreper om, og kan utføre manøvrering med båter som glassblåseren bare måper av. Hva som er kunst er opp til tilskueren å bedømme, og som tilskuer har jeg sett mye kunst utført av kyndige sjøfolk.

Avslutningsvis kan man da i en oppsummering konkludere med at ”godt sjømannskap” som begrep inneholder så langt mer enn bare det å være i en båt og

oppføre seg etter normen, det er så mange flere komponenter inne begrepet at det må påregnes en langt større prosess enn den jeg er i nå for å kunne beskrivelsen. Informantene jeg har snakket med har kommet med sine personlige meninger om hva som bør inngå i den samme beskrivelsen, og mye av det de har bydd på bør absolutt være delaktig i den endelige og konkluderende forklaring, men det må også tilføyes elementer fra andre hold, eksempelvis sjøfartsdirektoratet og andre som har vesentlig kompetanse på området.

Om videreføring av samme begrep blir da naturligvis vanskelig å bastant kunne uttale seg, men som det står i dag, med en teoretisk innføring i sjøfartslivet, for videre en praktisk tilnærming i form av lærlingordninger og lignende er absolutt positivt, med tanke på hvordan skolesystem er lagt opp i dag. Jeg skal ikke stikke under en stol at jeg er enig med Brox sine uttalelser angående et overforbruk av formell skolegang, men innser også at det sannsynligvis vil være et skritt i feil retning å korte ned på elevens tid med skolepulten i forbindelse med maritim utdanning. Noe annet er om det er riktig lagt med teoretisk utdanning først, for så å tilføre den praktiske delen av læringen.

Guttungen som i begynnelsen av denne teksten ble badet av mor eller far mens han lekte med båten, kan gjennom sosialisering og aktiv deltakelse gå veien fra guttunge via unggutt, skårunge/førstereisgutt, innom kyndig sjømann og til pensjonist uten å ha lest en bok om sjø og sjøfart eller annet faglig, og fremdeles være blant de beste sjøfolk, om han har fått mulighet til å prøve seg, utfolde seg og oppleve, under kyndig og velvillig veiledning. Samtidig kunne den samme guttungen gått skolens veg og utdannet seg først teoretisk, deretter praktisk som sjømann, og fremdeles blitt en strålende og fantastisk kyndig sjømann, altså det er som jeg per nå ser det, ingen begrensninger som tilsier at du er nødt til å gå den ene eller andre vegen for å oppnå en kyndighet på øverste nivå. Derimot vil jeg påstå at du må ha andre rundt deg som kan dele av sin erfaring, som er villige til å låne deg sine øyne og hender, og ikke minst sine fortellinger og historier, selvopplevde eller fortalte. Sjømannskap kan ikke oppnås uten sosialiseringen, uten tid til veiledning og

Min informant Bård er ikke et øyeblikk i tvil når han uttaler:

”Det er klart at de som vokste opp i båt de var vel de beste sjøfolkene, hadde de beste sjømannskapene, for de så jo på vær og vind og alle disse tingene, måse og kval.. Sånt var viktig, de hadde jo verken radar eller noe før i tiden, nå har vi alt av utstyr, det er bare å trykke på en knapp, så finner man ut hva det er, et skjær eller en båt. Værmeldingen får vi jo å på forhånd”.

Bårds uttalelse bygger under min mening om sosialisering og aktiv deltakelse som den beste måte å oppnå ”godt sjømannskap” i praksis på, men man må nok ta med videre de teoretiske deler av begrepet, eksempelvis godkjenning av livbelter og brannslukkingsutstyr og annet som har med havet å gjøre.

Tid, sted og de forskjellige kontekstene gjør det vanskelig å sette et endelig punktum for hva sjømannskap er²⁸,

²⁸ Her unngår jeg å sette endelig punktum og lar det hele ende med et komma, mest for å oppmuntre til videre og fortsatt arbeid rundt det å tilegne seg praktisk kunnskap i en praktisk verden

Litteraturliste

- Aakvaag, G. C. (2008). *Moderne sosiologisk teori*. Oslo, Abstrakt forl.
- Arntzen, A. (1996) *Den fordømte nordlending*
- Aase, T.H. og Fossåskåret, E.(2007) *Skapte virkeligheter. Om produksjon og tolkning av kvalitative data*.Universitetsforlaget. Oslo.
- Barth, F.(1994) *Manifestasjon og prosess*. Universitetsforlaget. Oslo.
- Bourdieu, P. (1979) *Distinksjonen. En sosiologisk kritikk av dømmekraften*.
Norsk utgave (1995). Pax Forlag A/S. Oslo
- Edvardsen, E. (1996). *Den gjenstridige allmue: skole og levebrød i et nordnorsk kystsamfunn ca 1850-1900*. Oslo, Solum.
- Edvardsen, E. (1997) *Båt?* I Greve, A. og Nettet, S. *Filosofi i et nordlig landskap*.Jakob Meløe 70 år. Ravnetrykk nr. 12. Universitetsbiblioteket i Tromsø.
- Edvardsen, E. (2004) *Fiskeren og fengselsfugelen.Om lokal kunnskap og skole ved kysten*. Fagessay i Årbok for norsk skolehistorie. 2004.
- Edvardsen, E. (1997)*Nordlendingen* Pax Forlag AS. Oslo.
- Eriksen, E. O. (1996) *Det nye Nord-Norge. Avhengighet og modernisering i nord*.
Fagbokforlaget. Bergen.
- Frykman, J. (1998) *En lys fremtid? Skole, social mobilitet og kulturel identitet*.
UP. København.

- Frønes, I. og Kjølørød, L. (red.) (1968) *Det norske samfunn*. 5. utgave 2006, 3.opplag 2008.Gyldendal Akademisk. Oslo.
- Giddens, A. (2006) *Sociology* . 5th. edition.Polity Press. Cambridge.
- Grønmo, S. (2004) *Samfunnsvitenskapelige Metoder*. Fagbokforlaget. Oslo.
- Høgmo, A. (1980) *Arbeid som skole*. Sosiologi i dag, 3/80.
- Illeris, K. (2007). *Voksenutdannelse og voksenlæring*. Frederiksberg, Roskilde Universitetsforlag.
- Ingold, T. (1993) *Technology, language, intelligence : a reconsideration of basic concepts*. I Gibson, K.R OG Ingold, T. (red.) *Tools, language, and cognition in human evolution*. Univ. Press. Cambridge.
- Jentoft, S., Nergård, J-I. OG Rørvik, K.A.(red.) (2012) *Hvor går Nord-Norge? Tidsbilder fra en landsdel i forandring*. Orkana forlag as. Stamsund.
- Kleven, T A. (red.) (2002). *Innføring i pedagogisk forskningsmetode. En hjelp til kritisk tolking og vurdering*. Unipub AS. Oslo.
- Lave & Wenger (1991). *Situated learning. Legitimate peripheral participation*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Lundgren, U. (1986) : Att organisera skolan. Om grundskolans Organisation och ledning (Lieber)
- Meløe, J. (1979) *Notater i vitenskapsteori*. I ped-1004, Kulturpedagogikk. Kopisamling fra SVF, Det samfunnsvitenskaplige fakultet, Universitetet I Tromsø. Høst 2008.

- Merleau-Ponty, M. (1945). *Kroppens fenomenologi*. Norsk utgave (1994) Pax Forlag A/S. Oslo.
- Nergård, J-I. (2006) *Den levende erfaring*. Cappelen Akademisk Forlag AS. Oslo.
- Nergård, V. et al. (2007) *An airman's personal attitude: pilots' point of view*, I *Aviation*, 15:4, 101-111
- Nergård, V. (2012) *Lerning from experience - a study of the importance of debrief in aviation*. UPUBLISERT.
- Pålsson, G. (1994). "Enskilment at Sea." *Man* 29(4): 901-927.
- Polyani, M. (1983) *The tacit dimension*. Gloucester, mass: Peter Smith.
- Postholm, M.B. (2005) *Kvalitativ metode. En innføring med fokus på fenomenologi, etnografi og kasusstudier*. 2.utgave 2010. Universitetsforlaget. Oslo.
- Torp, H. (red.) (2005) *Nytt Arbeidsliv. Medvirkning, inkludering og belønning*. 3.opplag 2008. Gyldendal Akademisk. Oslo.
- Thagaard, T. (1998). *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. 3.utg. 2009. Fagbokforlaget. Bergen.
- Van Manen, M. (1990). *Reseaching lived experience. Human science for an action sensitive pedagogy*. The state university of New York Press. New York.
- Wenger, E. (1998) *Praksisfællesskaber. Læring, mening og identitet*. Dansk utgave (2004) Hans Reitzels Forlag. København.

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/nhd/dep/underliggende-etater/sjofartsdirektoratet.html?id=435117>

<https://samarbeidforarbeid.regjeringen.no/2010/02/nasjonalformue-pr-innbygger/>

<http://www.sjofartsdir.no/om-direktoratet/presentasjon-av-direktoratet/>

”Bygdevise” av Jack Berntsen, Tekst: Jan Arild Skolgholt, fra plata ”Med hammar og høtt” (1976)

”Hortensia” av Boknakaran, Tekst: Helge Stangnes, fra plata Unbløgged! (1994)
Steinbeat records

Stortingsmelding nr 30(Kultur for læring) 2003-2004

Vedlegg

Vedlegg 1

Jarle Jørgensen
E-post: han.jarle@gmail.com
Tlf : 913 14 994

Informasjonsskriv til informanter i mastergradsprosjekt ”Hva er godt sjømannskap, og hvordan oppnå dette?”

Som en del av min mastergradsutdanning i pedagogikk ved Universitetet i Tromsø trenger jeg å utføre en spørreundersøkelse vedrørende sjømannskap.

Det jeg i mitt prosjekt skal undersøke, er hvordan sjøfolk i dag ser på fagfeltet ”sjømannskap”, hvordan defineres dette og hvordan læres det. I hovedsak vil jeg forsøke å finne ut hva slags faktorer som skal til for å oppnå best mulig kyndighet i det å være en god sjømann.

Intervjuet jeg vil gjennomføre vil hovedsakelig foregå i en uformell ramme, hvor det vil være mer snakk om samtale enn intervju. Intervjuet vil bli tatt opp på lydbånd. Lydbåndopptaket vil til en hver tid bli oppbevart på sikkert (innelåst) område, og opptakene vil slettes ved prosjektets slutt.

All informasjon fra samtalen vil bli behandlet konfidensielt, dette betyr at det ikke vil være mulig å spore noe tilbake til deg som person. Du bestemmer selv hva du vil svare på, og du kan til en hver tid velge å avslutte deltakelsen i prosjektet, noe som da vil føre til at all informasjon om deg og intervjuet vil slettes.

Min veileder i prosjektet professor Edmund Edvardsen vil være overordnet ansvarlig, og spørsmål rundt prosjektet kan rettes både til han og meg.

Kontaktinfo veileder Edmund Edvardsen
E-post : edmund.edvardsen@uit.no
Tlf : 993 58 351

Med vennlig hilsen
Jarle Jørgensen.

Vedlegg 2

Samtykkeerklæring.

Jeg har lest informasjonsskriv om prosjektet ”hva er godt sjømannskap, og hvordan oppnå dette?” og med denne erklæringen godtar jeg:

- at intervjuet blir tatt opp på lydopptaker
- at informasjon som kommer frem kan benyttes i det overnevnte prosjekt.
- ingen opplysninger skal kunne spores tilbake til meg.

Navn: _____

Adresse: _____

Tlf: _____

Sted: _____ Dato: _____

Underskrift: _____

Takk!

Vedlegg 3

Intervjuguide for intervju med sjøfolk om sjømannskap og hvordan oppnå samme.

Introduksjon

- Takke for velvillighet og tid til å stille opp.
- Kort informasjon om mitt studie
- Informasjon om intervjuet, samt mulighet til å avslutte/trekke seg fra prosjektet med umiddelbar virkning når tid som helst i løpet, samt mulighet til å ikke besvare enkeltpørsmål.

Personlig informasjon

- Hvilken utdanning har du?
- Hvilken arbeidserfaring har du(også ikke-maritimt kan her være interessant)?
- Hva er din jobbeskrivelse og posisjon om bord?

Faglige spørsmål

- Hva er en god sjømann, sett fra ditt synspunkt?
- Kan du gi noen praktiske eksempler på godt sjømannskap?
- Hvilke ferdigheter ser du i en god kollega/samarbeidspartner?

Om utdanning

- Er det punkter i din egen utdanning du ser som mangelfull i ettertid? (hvis personen har relevant maritim utd.)
- Er man født til å være sjømann eller er det noe man kan lære seg?
- Hvordan utvikles eventuelt sjømannskap?
- Læring av erfaring? Egne erfaringer? Kan man lære av andres erfaringer? (Fortellinger som oppdragelsesmetode. Grep→be-grep)
- Bør det gjøres endringer i dagens utdanning, for å fordre godt sjømannskap?

Avslutning

- Eventuelle tilføyelser fra informanten som han/hun ser som viktig/relevant
- Lett refleksjon rundt ”godt sjømannskap” som definisjon
- Informasjon i videre gang i prosjektet, tilbud om gjennomlesning/godkjennelse av intervju ferdig transkribert
- Takk for samarbeidsvilje, mulighet for informanten til å stille spørsmål.

Vedlegg 4

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Harald Hårfages gate 29
N-5007 Bergen
Norway
Tel: +47-55 58 21 17
Fax: +47-55 58 96 50
nsd@nsd.uib.no
www.nsd.uib.no
Org.nr. 985 321 884

Edmund Edvardsen
Institutt for lærerutdanning og pedagogikk
Universitetet i Tromsø
Mellomveien 110
9037 TROMSØ

Vår dato: 15.12.2011

Vår ref:28729 / 3 / SSA

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

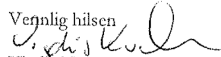
Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 14.11.2011. Meldingen gjelder prosjektet:

28729	<i>Hva er godt sjømannskap, og hvordan oppnå dette?</i>
Behandlingsansvarlig	Universitetet i Tromsø, ved institusjonens øverste leder
Daglig ansvarlig	Edmund Edvardsen
Student	Jarle Jørgensen

Etter gjennomgang av opplysninger gitt i meldeskjemaet og øvrig dokumentasjon, finner vi at prosjektet ikke medfører meldeplikt eller konsesjonsplikt etter personopplysningslovens §§ 31 og 33.

Dersom prosjektopplegget endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for vår vurdering, skal prosjektet meldes på nytt. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, http://www.nsd.uib.no/personvern/forsk_stud/skjema.html.

Vedlagt følger vår begrunnelse for hvorfor prosjektet ikke er meldepliktig.

Vennlig hilsen

Vigdis Namtvedt Kvalheim


Sondre S. Arnesen

Kontaktperson: Sondre S. Arnesen tlf: 55 58 25 83
Vedlegg: Prosjektvurdering
Kopi: Jarle Jørgensen, Evjenveien 170 E, 9024 TOMASJORD

Avdelingskontorer / District Offices:

OSLO: NSD, Universitetet i Oslo, Postboks 1055 Blindern, 0316 Oslo. Tel: +47-22 85 52 11. nsd@uio.no
TRONDHEIM: NSD, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 7491 Trondheim. Tel: +47-73 59 19 07. kyrr.svarva@svt.ntnu.no
TROMSØ: NSD, HSL, Universitetet i Tromsø, 9037 Tromsø. Tel: +47-77 64 43 36. martin-arne.andersen@uit.no