

Helen Sandaas: Min far ser tilbake på sitt arbeidsliv

Dato for innlevering til Arbeidsarven: 10. 03. 07

Navn på min far: **Asbjørn Martin Sandaas**

Født: 16. Mars. 1946

Fødested: Hjemme på Glørstad, Sandåsen- Tidligere Melandsjø kommune på Hitra.

Enebarn med en halvbror: Bjarne Halvdan Sandaas

Mor: Jenny Johanne Sandaas

Far: Axel Holm



Jeg har her laget en historie ut av et intervju jeg gjorde med min far i forbindelse med at jeg studerte historie i Trondheim, og tok emnet 'Arbeid og dagligliv etter 1800'. Noen av spørsmålene har jeg hentet fra internettsiden "www.arbeidsarven.net", som har vært til stor hjelp, for å gjøre dette intervjuet komplett og for å belyse de aller fleste aspekter ved arbeidslivet til min far. I innledningen forteller jeg om min fars første leveår med arbeid. Videre tar jeg for meg det arbeidet min far har vært mest beskjeftiget med; sjømannslivet. Senere vil jeg ta for meg de viktigste forandringer som har skjedd innen arbeidslivet hans, og hvordan det offentlige har tatt hånd om far da han ble arbeidsledig på 1980 tallet.

Innledning:

Allerede som 13 åring begynte min far i arbeid. Han var aktiv i arbeid på familiens gårdsbruk på Sandåsen. Det var nok av oppgaver å gjøre og mye nytt å sette seg inn i. Som 14 åring hadde far ansvar for innhøstingen av avlingene. Oppgavene ble mer omfattende da hans onkel Anton ble skadet i et okseangrep og ble sengeliggende i 3 mnd. Dermed fikk min far hovedansvaret for gården i ca 4 mnd. Alt av sommerarbeid ble utført sammen med halvbror Bjarne. Økonomien var trang og bo forholdene var kummerlige: 3 soverom, 2 stuer og et kjøkken fordelt på 6 personer. Kostholdet bestod av selvfisket fisk og poteter 5-6 dager i uka, og kjøtt fra gården var "luksusmat". Av gårdens kjøtt ble halvparten solgt og resten brukt i husholdet.

I tillegg til gårdsbruket tok far en del småjobber: blant annet utkjøring av møkk fra gårder med hest og kjerre og torvtaking. Dette var jobber han fikk betalt for, men han tok også på seg veldedighetsarbeid for svakstilte personer, som enker og folk med muskel og leddplager for å lette deres hverdag og for sympati. Jobben kunne være vedhogging, vedstabling, torvtaking, bringe hjem brensel og annet nødvendig arbeide. Slike jobber kunne ta et par dager pr jobb, husker far, og dette var som oftest jobbing uten betaling. Men det fantes de som ville betale for at de fikk arbeidet utført. I 1962 var "topplønnen" 25 kroner dagen for å ta torv. De som fikk betalt oppnådde status som "sjefen på torvhaugen". Kunnskaper om torvtaking fikk far allerede i 7 års alderen, og det hjalp selvfølgelig at man var godt utstyrt fysisk fra naturens side.

Min far kom i kontakt med en eldre kompis som spurte om far var interessert i "å reise til sjøs". Kompisen hadde nemlig en ledig plass til en "dekksgutt". Dermed var barndommen lagt bak seg og sjømannslivet ventet.

"Sjømannslivet"

Fars søskenbarn, Edmund Sandaas, hadde tidligere vært sjømann, og far fikk fra ham et godt og innførende innblikk i sjømannslivet. Edmund gikk i land i New York og etablerte seg som forretningsmann i 1955.

"Det var ingen jobber som kom rekende på ei fjøl, så en måtte stå på selv og lære seg jobben for å bli akseptert".

Om bord på båten hersket en militær stil med strenge ledere, og dette var far klar over da han gikk om bord. Far var 16 år da han begynte som sjømann. "Den sterkestes rett" rådet, og det å være flink fysisk var viktig, både i jobbsammenheng og for å forsvare seg i fritiden;

for det var rett som det var at slossing og krancling både om bord i båten så vel som på land. Det var nå engang slik at de eldste skulle bevise for de yngste.

16 åringer var de yngste om bord, og det var et stort språkmessig "raseskille" ombord i båter. Min far oppdaget tidlig at det var et skille mellom trøndere og sørlendinger. Han husker særlig at folk fra Farsund ikke *ville* forstå, spesielt trønderdialekt, så da måtte far legge om dialekten for å bli "forstått". Dette var også avhengig av hvor rederiet var fra. Hadde rederiet vært fra Trøndelag, ville nok situasjonen vært noe annerledes. På en måte oppstod en viss forakt for folk fra andre plasser med ulik dialekt.

OVERSTYRMANN- BÅTSMANN- DEKKGUTT

Dekkguttene var nederst på rangstigen, og fikk oftest "grisejobbene". Dette kunne være vasking av toaletter, vasking inne i tankene om bord på tankbåtene. Dette innebar at man måtte gå bak ventiler og rør, og gjøre rent. Konsekvensen av dette kunne være at man kom ut beruset, på grunn av gasskonsentrasjoner bak disse rørene.

Far ble opprykket fra dekksgutt, med en månedslønn på 315 kroner, til "jungmann" med 580 kroner måneden.

Det første tankskipet far var på het "C.I.S Brøvik", og var fra Farsund. Ofte jobbet far og hans kollegaer så mye overtid at betalingen var over eksisterende hyre/betaling. Fast hyre var fast lønn.

Da min far ble forfremmet til jungmann, hadde han dekksgutten under seg og "styrte" på en måte dekksgutten. I dag ville denne oppførselen eller det arbeidet blitt kalt "tyrannisering". "Jeg var jo **over dem**", husker far. "Vi fulgte opp det vi selv hadde blitt opplært til og hadde erfart selv, og vi ble velsignet av båtsmannen- slik skulle det være" fortsetter min far.

En sjømann steg raskt i gradene og som 17 åring ble far lettmatros innen samme rederiet. Da kunne han "se ned på" to trinn under seg; dekksgutten og jungmannen. Lettmatrosen fikk respekt- både for det fysiske og det mentale. "Man ble oppgradert i yrket etter ulike evner man hadde og som var blitt observert over lengre tid". Som 18 åring ble far matros, da han fikk tilbud av et nytt rederi. Dette tilbudet fikk han fordi han hadde gode papirer(en god CV). Rederiet het "Torvald Klavenes rederi", fra Oslo/sørlandet.

I Trondheim fantes et rederikontor som tok seg av overflytting til nye rederier. Far hadde blitt anbefalt av sitt gamle rederi, og dermed sponset det nye rederiet reisen ned til

Oslo, pass og vaksinasjonskort. Far var i dette rederiet i omtrent 2 år. Den nye båten han nå skulle reise med var ”Olav Ringdahl”, også kalt ”Ringar”.

Min far var matros i kort tid, grunnet opprykk til ”tømmermann”(underoffiser). Denne stillingen innebar ansvarsfille oppgaver, som selvstendig arbeid for båtens framdrift og funksjon.

Far husker skipperen om bord på denne båten; han ble kalt ”tang- samer”. Han tilbød livlige fester og whisky i massevis. Denne skipperen hadde en viss makt over mannskapet- et overordnet ansvar- og hvis undermannskapet takket nei til en slik fest kunne de risikere å få sparken. Alle ”fryktet” denne skipperen og sa til seg selv: ”å nei, nå kommer han igjen”.

- Hvordan var det sosiale livet? Kontakt, samvær, forhold mellom kollegaer, arbeidskamerater og ledelse?

Det var et stort gap mellom ledelse og mannskap, og det fantes ikke sosialt samvær mellom mannskapet og offiseren. Det ble oppstand hvis de kom i lag. Kameratskapet var godt, og før stakk kameratskapet dypere, var mer seriøst og mente mer enn det gjør i dag, mener far. Det gikk mye på ære i arbeidslivet så vel som i fritiden. Det var en ansvarsfølelse for jobben som far mener det ikke finnes så mye av i dag. ”Du ble ikke akseptert hvis du prøvde å lure deg unne arbeidet”.

I ferien fikk de gå i land i Nord Norge(Bodø). Far og en kompis festet og drakk mens de var på land, for mye av feriene gikk ut på å leve livet på alle vis, som far kaller det. For om bord i båten var det arbeidet som kom i første rekke. Det var filmkveld en dag i uka og det var også et bibliotek om bord. Det ble også drevet en del med idrett når de lå til kai i noen dager, for det kunne ta noen dager å laste opp.

Far tok ”kystskippereksamen” i ferieperiodene, og senere ble han underoffiser i ulike rederier. Innen denne tittelen var det flere stillinger: ”pumpemann”, ”dekksreperatør” og ”arbeidsleder”. Han måtte steppe inn i stillinger med den kompetansen han hadde. Det var skipper/ overstyrmann som satte han til de ulike oppgavene.

En super- tanker kunne laste 13500 tonn i timen, og pumpemannens oppgave var nedstrøyping/ avslutning på lasten så en skulle unngå ulykker. Pumpen kunne sprengte ledninger eller kabler som var laste- egnet. Pumpemannen fikk 4- 5 minutters forhåndsvarsel om trykk, pumper og ledning, så det gjaldt å følge med. Det var veldig viktig å ”toppe tankene” for å få maksimal last, og ikke sprengte dekket. Dekket ville ha eksplodert hvis de ikke slakket ned på pumpekapasiteten på land. Derfor var det viktig med forståelse mellom formannen på land og pumpemannen om bord i båten.

- Har du hatt sykdommer, skader eller helseproblemer på grunn av arbeid? Fortell. Som sjømann var det svært dårlig oppfølging fra helsevesenet. Det eneste en kunne få var en sykemelding på grunn av fysiske skader. Det fantes ingen rehabilitering. Ingen visste hva psykiske problemer var, og ingen leger fantes om bord i slike båter. Det var kun leger på passasjerbåter. Det var overstyrmannen som tok seg av skadde folk, og da med primitive redskaper. Far fikk sår, kutt, ribbeinsbrudd og avrevete sener, og dette var ”vanlige” skader som kunne oppstå om bord. Som regel leget slike sår seg selv, over tid, så det måtte stå om liv før en nødhavn(for å levere den skadde) ble tilkalt. Slike nødhavner ble først opprettet på 1960 tallet.

Ulykker oppstod som oftest når de ”lå for åpen reis” ut mot Stillehavet. Dønningene slo skipet inn og ut mot kai og far husker at det var et par ganger at de fant igjen kroppsdelene etter savnede personer, og dette var ikke et særlig pent syn akkurat. Far husker særlig en episode godt, i Peru, der det hadde vært en slik ulykke, og kroppsdelene ble slengt opp på lasteplanet på en pickup stående på land. Kai- mannskapet, som utførte denne jobben lo og hadde det morsomt med disse kroppsdelene. Far ble bare stående og se på dette og kunne ikke helt skjønne morsomheten, han var sjokkert over denne oppførselen. Så dette var en helt annen kultur enn den vi er vant til.

- Har du vært uten jobb og hatt vanskelig for å finne jobb. Beskriv hvordan det var å miste jobb. Har du vært arbeidsledig, og dine tanker rundt det temaet?

Det ble omlegging i handelsflåten og en rasjonalisering pågikk: rederiene gikk over til utenlandsk mannskap som var mye billigere i drift. Særlig dreide det seg om kinesere og folk fra Østen. Før var det ca 60 000 personer i handelsflåten, men dette ble redusert til halvparten på 2 år. Men det verste var, husker far, var at ingen tok noen notis av dette, ikke engang media og sjømannsorganisasjonen.

Min far sluttet sjølivet som underoffiser i 1980 på grunn av oppsigelse, og ble arbeidsledig etterpå i omtrent et halvt år. Han fikk ikke noen støtte fra det offentlige, som vi får i dag. Han husker det var tungt å gå uten jobb. Før måtte en gjøre alt selv for å overleve. På grunn av familiesituasjonen tok han diverse ”strøjobber” for å få endene til å møtes.

Etterpå ble han ansatt i Kvernhusvik skipsverft på Hitra, blant annet som styrmann på ferge, reparering av skip som skulle selges til utlandet og han kjørte en ny ferge til Finland for salg.

På 1980 tallet begynte far i anleggsbransjen, som ”sprengningsbas”, ”anleggsarbeider” og ”boreriggfører”. Alt dette var selvlært arbeid, for han hadde ingen utdanning innen faget. På et tidspunkt hadde far problemer med å utføre fysisk arbeid/aktivitet, og han ble satt på medisiner uten at det hjalp. Personlig mente far det hadde med leddene hans å gjøre, og at det var der problemet lå, men leger på Hitra ga ham nervemedisin, og stadig nye sorter. Far drev med Maratonløping på denne tiden og var i god fysisk form. ”En kveld skulle jeg jogge meg en tur. Det gikk greit helt til veien reiste seg imot meg og slo meg i hodet flere ganger”. Han sluttet med medisinerne og kastet dem rett og slett i søpla. Han forklarte legen at dette hadde skjedd, men legen fortsatte å gi ham slike medisiner. Derfor er far veldig skeptisk til medisiner, og deres virkning på kroppen.

”Etter at jeg ble gitt opp av legene følte jeg at jeg kunne gi noe eller skape noe selv. Men de ideene jeg hadde falt ikke innenfor de rammene som helsevesenet ville ha. Derfor ble jeg forholdsvis raskt uføretrygdet”. De ideene han hadde var å bli selvstendig næringsdrivende med en fleksibel arbeidstid, men dette ble ikke godtatt. ”De har mer penger innenfor trygdesystemet enn de har behov for, når de ikke kan ta vare på meg”.

- Hva er de viktigste forandringene som har skjedd i arbeidslivet siden du begynte å arbeide?

□Arbeidstid: det var 6 dagers arbeidsuke før, med 6 dager og 8 timer pr dag= 48 timer i uka.

□Det var kortere ferier før.

□Lønna var 315 kroner i måneden for en dekksgutt, og en måtte være 18 måneder om bord i båten før rederiet kunne gi fri (gratis) hjemreise. Reisen hjem kostet flere månedslønner, og en måtte betale selv hvis en dro før 18 måneder. Det fantes ingen ordning med at folk returnerte til samme rederiet, og heller ingen fast ansettelse. Det var kun enkelte skipperne som ansatte folk fast.

Denne fortellingen er basert på et intervju med min far, som kunne fortelle mye om sitt arbeidsliv allerede fra han var 13 år. Jeg valgte å ta med litt forhistorie fra han var ung for å prøve å sette meg inn i hvordan arbeidsforholdene var lenge før jeg selv ble født. Jeg hadde et åpenhjertig intervju med min far som hadde en god del å fortelle, selv om jeg kunne ha tatt med mye mer i denne oppgaven, har jeg avgrenset den til å gjelde sjømannslivet og hvordan det var å være sjømann på 1960 tallet og utover mot 1980 tallet. Utover i oppgaven tar jeg for meg hvordan livet fortonet seg når sjømannslivet var over, med hensyn til arbeidsledighet og videre arbeid. Hele veien gjennom min oppgave prøver jeg å sammenligne det arbeidet som ble utført før, med det arbeidet som gjøres i dag. Jeg kan konkludere mitt intervju med at store

forandringer har skjedd opp gjennom tidene, men det har tatt tid og krefter. Livet var kanskje ikke så "enkelt" som det er i dag, med tanke på oppfølging fra det offentlige. Men den lærdommen min far har fått fra sitt arbeidsliv, både på godt og vondt, tror jeg det er mange i dagens samfunn som kunne ha gått av å ha hørt om og erfart fra.