



Maritimt & Marinehistorisk forum
MASKINISTFORENINGEN

I KRISTIANSAND
5 april 1899 til 5 april 1949



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening

KRISTIANSAND MASKINISTFORENING

KRISTIANSAND MASKINISTFORENING



5. april 1899 – 5. april 1949

Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.

Sjøen har spilt en stor og avgjørende rolle for Kristiansand gjennom tidene. Og skipsfarten har vært en betydelig inntektskilde. Det er naturlig i og med byens beliggenhet som utfallsporten fra Norge. Selv uten å være patriot, har vi lov til å si at Kristiansand er den norske byen som har de største utviklingsmuligheter. For det er et faktum som ikke står til å bestride.

Og når skipsfarten blomstret, var der velstand. Slik har det alltid vært, og slik vil det sikkert alltid bli. Konjunktorene på verdensmarkedet influerer forresten sterkt nettopp på dette området, likeså de stengsler som settes, ikke minst for importen. Her tenker vi spesielt på anløpene på havnen. I rekordåret 1939 ble det fra Kristiansand utført varer for 53.3 millioner og innført for 42.7 millioner. Og tenk hvilke inntekter vår flåte seiler inn, og de skatter der legges ned fra redere og besetning! Det er ikke få millioner.

I mangfoldige år var seilskipsfarten den viktigste næringsvei. Da dampskipene kom, kunne man ikke forsone seg med at den glansfulle periode skulle være slutt. Man holdt derfor mye lenger på seil enn andre byer, og det bevirket at man fikk en katastrofal tilbakegang i forhold til dem som bedre forstod å legge om. I 1810 hadde Kristiansand 187 treskuter på i alt 6526 commercelester, dvs. 16,215 brt. Det var med andre ord små fartøyer. Så gikk det fort nedover for å begynne og ta seg opp igjen fra 1845, samtidig som skutene ble større. Fra 1870 tok byen ledelsen i fruktfarten, og på skipsverftene her ble det på 8 år bygd 20 vakre og velseilende skonnerter. — Fordi det var velholdte skip med god ventilasjon og påpasselige førere, beholdt de frukttraden lenge etter at dampskipene var trengt inn — står det i «Den norske sjøfarts historie». Seilskutetida holdt seg utrolig langt framover. Ved århundreskiftet hadde Kristiansand 80 seilskuter og 4 dampskip med en samlet tonnasje på 42,275 brt. I 1910 var man kom-

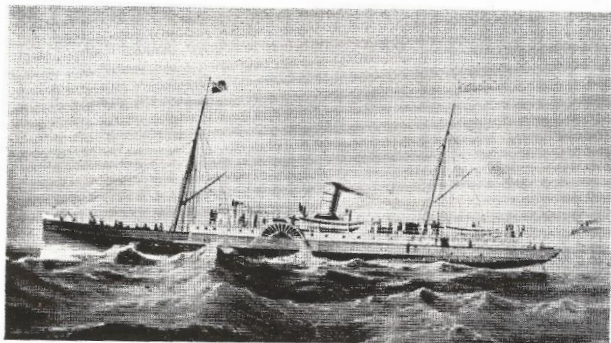


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



Gamle «Dronningen» som gikk i kysttruten. — Legg merke til hjulet på siden.
Båten ble kjøpt fra Danmark og ble solgt dertil igjen.

met opp i 60,138 brt., derav 44,376 brt. seil og 15,762 brt. damp. Under verdenskrigen hadde Kristiansand verdens største seilskuteflåte, og seilene fikk en uventet stor sjanse som selvfølgelig også ble utnyttet. Det var da S. O. Stray & Co. hadde ca. 50 skuter alene. Vår flåte bestod i 1916 av 56 seilskip på 117,688 brt. og 19 dampskip på 47,532 brt. Så sent som i 1922 hadde vi ennå 34 skuter, men nå var dampskipene gått forbi — 35 i alt. Tonnasjen gikk nå veldig tilbake i det hele, og i 1927 hadde vi bare 2 seilskuter og 13 dampskip med en tonnasje på ca. 22,000 brt.

Det nyttet ikke lenger med romantikkens skinnende hvite seil som Vilhelm Krag har skildret så vakkert i sine erindringsbøker. Det gjaldt å komme fort fram, og da kunne ikke seilene konkurrere. I 1930 hadde byen fått en ganske pen flåte igjen på 94,000 tonn, og den verdige representanten for seilene, skoleskipet «Sørlandet», var fra nå av den eneste skuten. Det gikk så tilbake igjen litt til 1937 da fraktene var begynt å bli så bra, at tonnasjen øket. I 1939 hadde vi 32 dampskip på i alt 117,000 brt. Og i dag er byens flåte på 38 skip med 170,974 brt., den største den noen gang har hatt. Etterkrigstiden har vært en rik utviklingsperiode, og Kristiansand er en av Norges ledende sjøfartsbyer. Det er bare Oslo, Bergen, Tønsberg, Sandefjord, Hauge-sund og Stavanger som ligger foran. Det er et talende vitnesbyrd om at rederne har vist pågangsmot og initiativ. Dessuten er der kontrahert ytterligere 5 store tankskip på 13,000 og derover og en del mindre

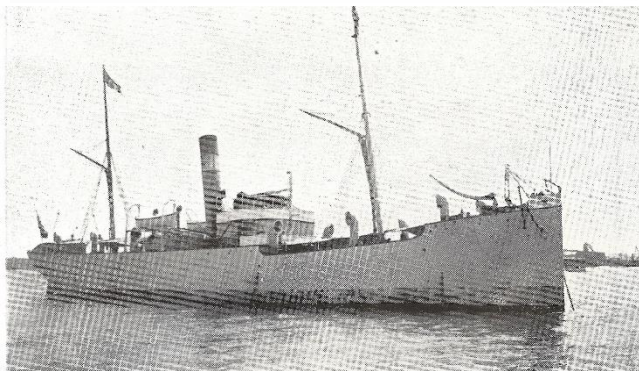


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



Norges første fruktbåt, Thv. B. Heisteins «Kitty».

lasteskip på ca. 4000 brt. Vest-Agder flåte består av 66 skip på vel 300,000 brt. og den samlede Sørlandsflåte på 122 skip med vel 550,000 brt. Arendal har 33 skip på 137,054 brt. medregnet passasjerskipene, Farsund 25 skip med 118,001 brt., Grimstad 9 og 61,034 brt., Risør 9 og 35,910 brt., Tvedestrand 4 og 10,455 brt., Flekkefjord 1 på 8267 brt., Lillesand 1 på 7176 brt. og Mandal 2 på 3191 brt.. Vest-Agder samlet har kontrahert 26 skip med i alt 135,000 brt. som skal leveres i årene 1949 til 1953.

Selv om Kristiansand kom sent med når det gjaldt damp, så ble der startet et dampskipsselskap her så tidlig som i 1852. Det var Søndenfjeldske Dampskipsselskap, og der var atskillige interessenter herfra byen. Dets første båt var «St. Olav» som gikk på Hamburg. Hovedsetet for selskapet ble senere flyttet til Oslo. Føreren av «St. Olav» var fra starten av kaptein Dahl som siden ble fyrvokter på Odderøya.

Den første dampbåt som ble bygd til Kristiansand, var O. C. Reinhardtts «Alfa» på 700-800 tonn i begynnelsen av 1870-årene. Da skipperen ikke ville seile om vinteren, lå skipet opplagt da. I 1893 lot Thv. B. Heistein bygge «Kitty» i Skottland på 1000 tonn, en meget pen båt og Norges første fruktbåt. Heistein som også hadde «Oteren» og «Edith», var en meget fremsynt mann og villig gått i gang med et flerskipsrederi, men ga opp da han møtte for mye motstand.

Da jernskutene kom, fulgte Kristiansand naturlig med. Den første

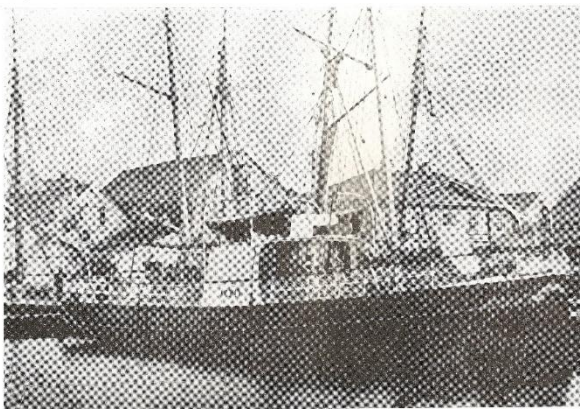


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
— til damp og motor.



En av veteranene, «Activ» som ble bygd i Hamburg i 1876. Det er en pen liten båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går i ferietrafikk i fjordene.

som ble bygd, var «Gratia» i Glasgow først i 1900-årene. Det var en svær rusk for den tiden og lastet 2200 tonn. Videre hadde man Mathias Hansens «Alexander Lawrence» som ble kjøpt hertil — på 1800 ton — og Thv. B. Heisteins «Olivia». Etter den første verdenskrig ble seilskutene overflødiggjort. Tyskerne ekspederte en mengde. Langfeldts rederi mistet således 10 skuter, derav ble 8 torpedert på 6 uker. De skutene som ikke ble torpedert eller forliste på grunn av krigen, ble solgt til Finnland og Sverige eller ble hogd opp.

De første båtene her på kysten som trengte maskinist ombord, var «Activ» — den var bygd i Hamburg i 1870-årene — og «Søgne» som ble bygd på Kockums i Malmö i 1876. Men ennå tidligere enn det var «Arbutus» av Rasvåg, kaptein Larsen, som banken der borte hjalp til å få kjøpt og som viste seg å bli en strålende forretning. Før forrige verdenskrig hadde Kristiansand fått forskjellige gamle trampere. Det var Reinhardts «Georgia», Strays «Snorre» og Gerrards første «Germa». Etter århundreskiftet var det forresten så smått begynt å gå framover. Rudolf Hansen hadde således en trebåt, «Dronning Gyda», populært kalt «Gryda», og O. A. T. Skjelbred en trebåt bygd i Søgne ved navn «Eros» først i 90-årene. Under den første verdenskrigen kom byen for alvor i damp. Da ble der kjøpt flere store gamle greske skip som «Pytheas» m. fl. Strays «Skraastad» forliste forresten med mann og mus før krigen. Det var under den krigen Christianssands Skipsassuransforening som nå er det tredje største skipsassuranskontoret i landet, ble stiftet.

Mange av Maskinistforeningens medlemmer seiler med båter fra sin egen by. Og der er noe eget med det. Så patriotiske er nå de fleste, at de syns det er stas at fødebyen har en så stor og moderne flåte i dag.

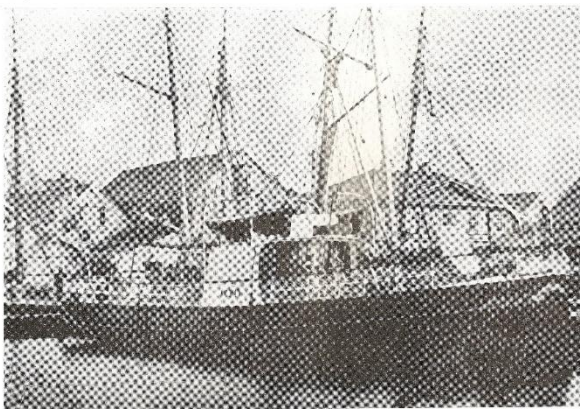


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



En av veteranene, «Active» som ble bygd i Hamburg i 1876. Det er en pen liten båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går turen i fjordene.

VI MÅ FÅ NY SJØMANNSSKOLE

Etter et foredrag i april 1948 av skipsreder Rudolf Kure Olsen valgte man denne komitéen til sammen med representanter for andre sjøfartinteresserte institusjoner til å arbeide for en ny sjømannsskole: Petter Nilsen, Kittel Egeland og Lars Eriksen med varamenn Aksel Tidemann-Andersen og Petter Gordon Jensen. I foredraget sitt omtalte Kure Olsen den stadige mangel på maskinister og spesialutdannede maskinsker, og omtalte hva der tenktes gjort for å skaffe nødvendig befall når handelsflåten var gjenreist. Vår egen lokale sjømannsskole tilfredsstiller ikke de krav som i dag må settes til en skole som skal utdanne spesialbefall, sa han.

Riksmeglingsmannens forslag til ny utenrikstariff som forbundstyret hadde anbefalt, ble behandlet i juli og enstemmig forkastet. Man fant at det ikke bød på de forbedringer som måtte til for å motvirke at maskinister søkte seg arbeide i land. Man syntes også at forbundet ikke hadde de nødvendige informasjoner for å kunne ta standpunkt og protesterte mot den organisasjonsmessige fremgangsmåte. Den var etter foreningens oppfatning ikke i samsvar med vanlig praksis. Forslaget ble imidlertid vedtatt av hovedstyret med stort flertall, som det het i et rundskriv. Foreningen besluttet å be forbundet om å få greie på hvilke foreninger hadde stemt og hvordan de hadde stemt i likhet med tidligere praksis. Også Skipsfartens Arbeidsgiverforening vedtok tarifforslaget. For innenriksfarten ble riksmeglingsmannens forslag vedtatt av begge parter.

Ingeniør Endre Refsnes skjenket i september en meget verdifull gave. Det var fotografier av samtlige maskinistiskolens elevkull i hans bestyrertid.

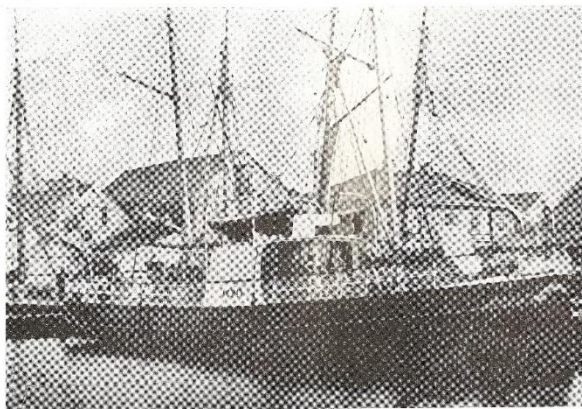


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



En av veteranene, «Active» som ble bygd i Hamburg i 1876. Det er en pen liten båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går i ferietrafikk i fjordene.

Medlemmer som har stått lengst i foreningen.

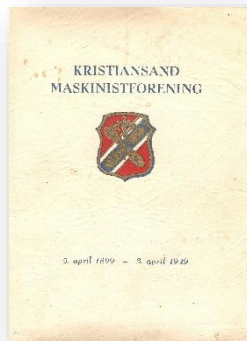
Foreningen har i dag 19 mann som har mer enn 35 års medlemskap. Den som har stått lengst er Oscar Edvardsen som har vært med fra starten og fremdeles er medlem. Nærmest ham kommer Enok Grødem som hadde 35 års medlemskap fra 1. oktober 1939, den tidligere forbundssekretær Lars Chr. Steendal fra 1. januar 1940, Tobias Michalsen fra 1. juli 1941, Thomas Lægraid fra 1. april 1944. De øvrige er Karl Johan Qvam 1. januar 1945, Kristen Mosfjeld 1. oktober 1945, Rolf Øslebø og Lars Eriksen 1. januar 1946, Bernhard Elias Lohne 1. april 1946, Alfred Olsen, Thorvald Tronstad, Olav Urbye og Jens Edv. Taraldsen 1. januar 1947, Aksel Tiedemann-Andersen februar 1947, Tønnes Thobro 1. juli 1947, Andreas Larsen januar 1948, Henry Kure Olsen, Hans Gunvaldsen og Georg Andersen februar 1948.

Fem medlemmer som hadde over 35 år, er døde, nemlig: Christen Natvig som var det første medlem som oppnådde det, nemlig 1. januar 1935. Han døde i mars 1938. Kristian Berg som døde i januar 1942, og Michal Michalsen som døde i mars 1948, hadde 35 års medlemskap fra 1. januar 1936, Johannes Andersen som døde i oktober 1944, hadde det fra 1. september 1939, og Aanen Bendixsen som døde i november 1948, fra 1. juli 1942.

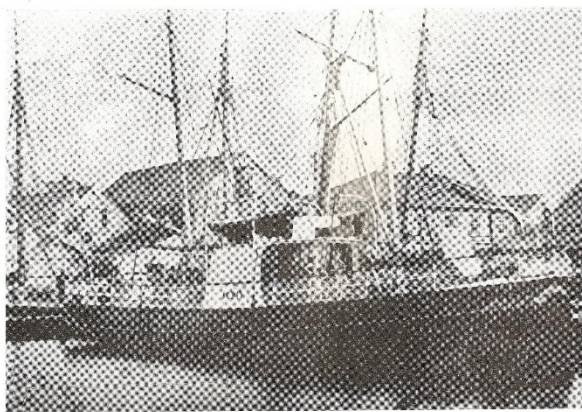
Følgende har videre veteranringen for 25 års medlemskap: Arnold Abrahamsen, Christian Nilsen (død november 1938), Sevrin Olsen (død juli 1942), Lauritz Larsen, Anton Berntsen (død juli 1940), Gunerius Olsen (død juni 1941), Petter Knudsen (død april 1946), Johan Thomassen (død februar 1947), Marius Thorsen, Torjus Bekkerhus, Eilert Bye, Jakob Z. Jakobsen, Jens Skjold (død januar 1944), Oscar Taraldsen, Bernhard Zachariassen (død mars 1945), Einar August Andersen, Jacob H. Jacobsen, Oscar Ommundsen, Fredrik Aas-Petersen, Karl A. Abrahamsen, Thoralf Benestad, Kittel Egeland, Hans Torstein Hansen (død februar 1944), Johan Vilhelmsen, Hilmar



Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
— til damp og motor.



En av veteranene, «Activ» som ble bygd i Hamburg i 1676. Det er en pen liten båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går turen i fjordene.



Styret i jubileumsåret.

Fra venstre i første rekke: forretningsfører Edvard Ellingsen, formannen Petter Nilsen og viseformannen Stian Stålsen. — Bakerste rekke: Lars Eriksen, Petter Gordon Jensen, Axel Axelsen og Finn Iversen, varamann for Olav Almedal som var forhindret fra å være til stede.

Bergseth, Karl B. Gaarder, Ludvig Hansen, Johan H. Høidahl, Thomas M. Iversen, Ludvig Karl Nilsen, David Thorbjørn Danielsen, Petter Nilsen, Petter Gordon Jensen, Johannes Kvanes Johannessen, Erling Jahnsen, Trygve Olsen, Oscar Johannessen, Arne Hjalmar Olsen, Edvin Tobias Dahl, Ernst Gjestland, Henry Deisz, Jakob Oliver Maberg, Arne Ferdinand Andersen, Peder Magnus Andersen, Sevrin Andreassen, Herman O. Jørgensen, Thor Jørgensen, Johan R. Knudsen, Arne Nuland, Thomas Conradi Tobiassen.

På generalforsamlingen 12. februar i år fikk også disse fribrev for 35 års medlemskap: Oskar Taraldsen, Kittel Egeland og Torjus Bekkerhus. Følgende fikk diplom for 25 års medlemskap: Bjarne Narvesen, Hermann Hermansen, Arnt Olaves Jensen, Petter Tretvig og August Knausgaard.

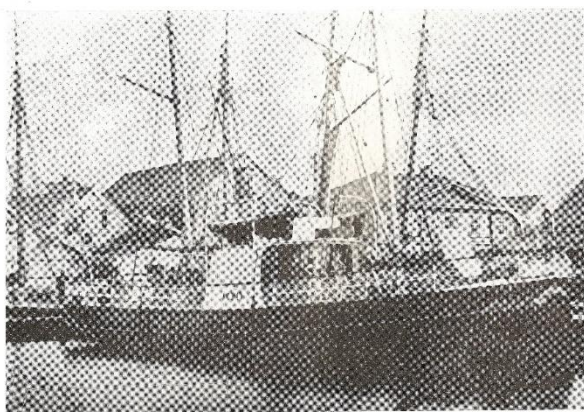


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



En av veteranene, «Active» som ble bygd i Hamburg i 1876. Det er en pen liten båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går turen i fjordene.

Formenn gjennom årene.

Søren Nielsen	1899
Emil Broch	1900—1901
Jørgen Jørgensen	fra juli 1901
Christen Natvig	1902, 1903, 1908 og 1909
Haakon Holtan	1904 og 1905
Johannes Grindheim	1906 og 1907
Morten C. Mortensen	1911 og 1912
Enok Grødem	1913 og 1914
Kristoffer Krispinussen	1915
Andreas Lohne	1916
Emil Endresen	fra 13/2—23/5 1917
Hermann Nilsen	fra 23/5 1917
Andreas Larsen	1918
Hans Smith	1919
Kristian Berg	1920
Hans Gunvaldsen	1921
Magnus Eriksen	1922, 1923, 1926 og 1927
Kristian Mosfjeld	1924
Oskar Ommundsen	1925
Martin Hellerud	1928, 1929 og 1930
Tobias Michalsen	fra 1931 til og med 1942
Erling Jahnsen	fra oktober 1942 og 1943
Petter Nilsen	1910 og fra 1944 til og med 1949

Tobias Michalsen har altså vært formann i hele 12 år, Petter Nilsen og Christen Natvig og Magnus Eriksen 4 år hver.

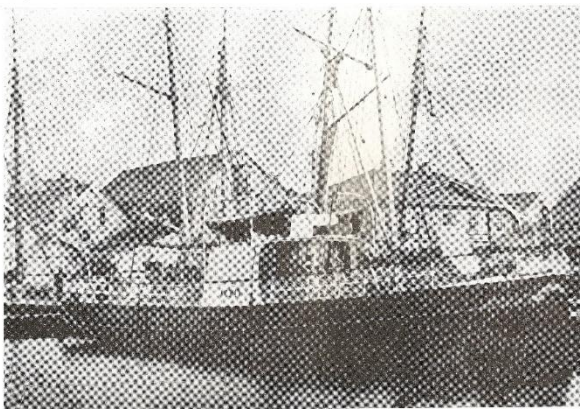


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



En av veteranene, «Activ» som ble bygd i Hamburg i 1876. Det er en pen liten båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går turen i fjordene.

VI MÅ FÅ NY SJØMANNSSKOLE

Etter et foredrag i april 1948 av skipsreder Rudolf Kure Olsen valgte man denne komitéen til sammen med representanter for andre sjøfartinteresserte institusjoner til å arbeide for en ny sjømannsskole: Petter Nilsen, Kittel Egeland og Lars Eriksen med varamenn Aksel Tidemann-Andersen og Petter Gordon Jensen. I foredraget sitt omtalte Kure Olsen den stadige mangel på maskinister og spesialutdannede maskinsker, og omtalte hva der tenktes gjort for å skaffe nødvendig befall når handelsflåten var gjenreist. Vår egen lokale sjømannsskole tilfredsstiller ikke de krav som i dag må settes til en skole som skal utdanne spesialbefal, sa han.

Riksmeglingsmannens forslag til ny utenrikstariff som forbundstyret hadde anbefalt, ble behandlet i juli og enstemmig forkastet. Man fant at det ikke bød på de forbedringer som måtte til for å motvirke at maskinister søkte seg arbeide i land. Man syntes også at forbundet ikke hadde de nødvendige informasjonen for å kunne ta standpunkt og protesterte mot den organisasjonsmessige fremgangsmåte. Den var etter foreningens oppfatning ikke i samsvar med vanlig praksis. Forslaget ble imidlertid vedtatt av hovedstyret med stort flertall, som det het i et rundskriv. Foreningen besluttet å be forbundet om å få greie på hvilke foreninger hadde stemt og hvordan de hadde stemt i likhet med tidligere praksis. Også Skipsfartens Arbeidsgiverforening vedtok tarifforslaget. For innenriksfarten ble riksmeglingsmannens forslag vedtatt av begge parter.

Ingeniør Endre Refsnes skjenket i september en meget verdifull gave. Det var fotografier av samtlige maskinistiskolens elevkull i hans bestyrertid.

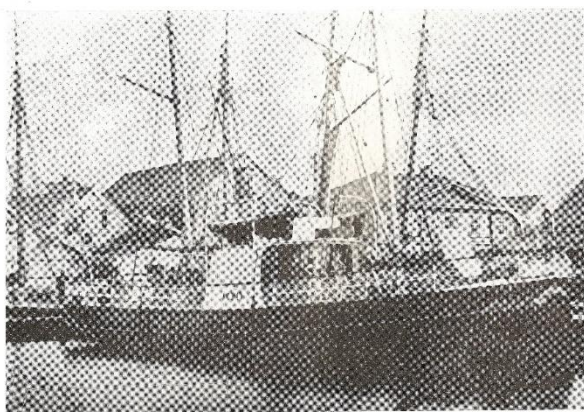


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



En av veteranene, «Activ» som ble bygd i Hamburg i 1876. Det er en pen liten båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går i tjeneste i fjordene.

Maskinistskolen har hatt 1500 elever og
belegget nå er dens største til dato.

Kristiansand har hatt maskinist-skole fra 1891. Fra en ytterst beskjeden begynnelse med 1 elev som pussig nok var Maskinistforeningens første formann, Søren Nielsen, har den utviklet seg til å bli ikke bare en av landets største, men også en av dens aller beste. Der er uteksaminert til og med 1948 i alt 1493 elever, derav etter den gamle ordningen 711 og etter den nye 782. Den første puljen omfatter 634 med maskinisteksamen og 87 som har tatt eksamen på det daværende elektrotekniske tilleggskurs. Den nye ordningen med 3 grader av sertifikater ble gjennomført fra skoleårets begynnelse i 1923. Fra da av har der gått ut 355 fra 3. klasse, 160 fra 2. og 118 fra 1. klasse, samt 101 på spesialkurs for motormaskinister, 25 på kurs for frysemaskinister som ble begynt i 1947, 9 på kurs for skipselektrikere og 14 på maskinist-aspirantkurs, de to siste kurs begynte i 1948. Pr. 1. februar har skolen sitt hittil største elevtall, nemlig 114, fordelt på 25 i 1. klasse, 20 på dagskolen i 3. klasse og 47 (derav 12 maskinistaspiranter) på aftenskolen i 3. klasse, 10 på skipselektrikerkurs og 12 på maskinistaspirantkurs. Denne svære søkningen viser ikke bare at der er behov for maskinister, men det som er ennå gledeligere, at skolens posisjon holder seg like bra. En kan også trygt si at Maskinistskolen gjør hva den kan for å være så moderne som mulig. Med de lokaler som står til rådighet, er det virkelig en prestasjon at den har klart å følge med utviklingen så bra.

Det som ledet til opprettelse av skolen, var en forespørsel fra forsvarsdepartementet den 29. juli 1889 om man ønsket maskinisteksamen i Kristiansand. Formannskapet overdro til en komité å behandle saken, og etter dens forslag besluttet bystyret, eller representantskapet som det het da, den 29. januar 1890 å opprette en maskinist-skole. Og den 26. august 1891 vedtok representantskapet planen for Kristiansands Maskinist-skole, og den fikk kongelig approbasjon den 26. september. Som lærer ble ansatt tekniker Dag Abrahamson, den senere overingeniør.

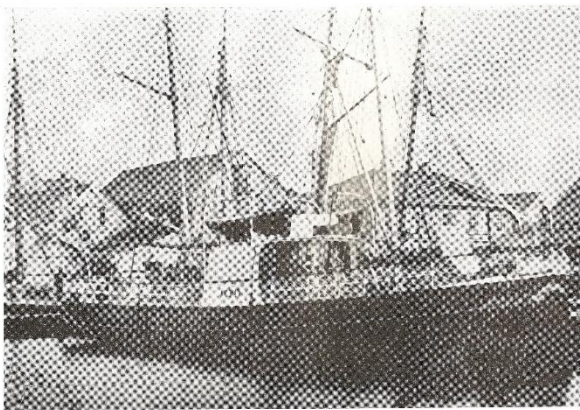


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Fra de skinnende hvite seil
– til damp og motor.



En av veteranene, «Active» som ble bygd i Hamburg i 1676. Det er en pen lisen båt som for en del år siden ble solgt til Bergen, hvor den går turen i fjordene.



Arne Skrastad
som var Maskinistkolens bestyrer
i 28 år.



Gotlieb Nilsen,
bestyrer i 4 år.



O. Semb,
Maskinistkolens nåværende
bestyrer.



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Elever og lærere ved Maskinistskolen januar 1949. Bildet er tatt utenfor skolen.

far til arkitekt Dag. Skolens styre bestod av Den tekniske aftenskoles styre J. Hougen, S. Sørensen, J. M. Frøstrup, L. Johansen og O. Bergsland samt skipsreder H. Natvig som var oppnevnt av forsvarsdepartementet.

Det første elektrotekniske tilleggskurs ble opprettet 1. april 1912 og hadde 5 elever.

Mens skolen til 1910 hadde vært drevet parallellt med Den tekniske Aftenskolen, ble den fra da av skilt ut som særskilt skole med ingeniør Refsnes som bestyrer. Han hadde da vært enelærer, en slags bestyrer, fra 1899.

Dag Abrahamson hadde stillingen fra 1891 til 1894 da ingeniør Gotlieb Nilsen overtok. I Nilsens tid ble uteksaminert 20 elever. Han var en dyktig lærer, en klok mann, tålmodig, grei og likefram. Hvis noe ikke var som det skulle, kunne man være sikker på at Nilsen så det. Og han sa fra på en slik måte, at elevene måtte le og husket det all sin tid.

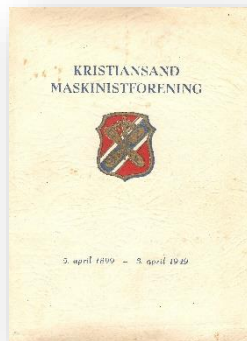
Refsnes var bestyrer til 1916. Hans gode evner som lærer, hans lyse og vennlige sinn og store arbeidskraft som han ikke sparte på, gjorde skolearbeidet til en sport både for ham selv og eleven.

Ingeniør Arne Skraastad overtok etter Refsnes og stod i stillingen til sin død i 1944, altså i hele 28 år. Det som særpreget ham, var energi, grundighet og nøyaktighet, og sånn ville han også at elevene skulle være. Nettopp de egenskapene er det jo som trengs i maskinistyrket. Det er sagt om Skraastad at var det noe *han* ikke kunne få inn i hodet på en elev, så kunne heller ingen annen, for da var der ikke plass.

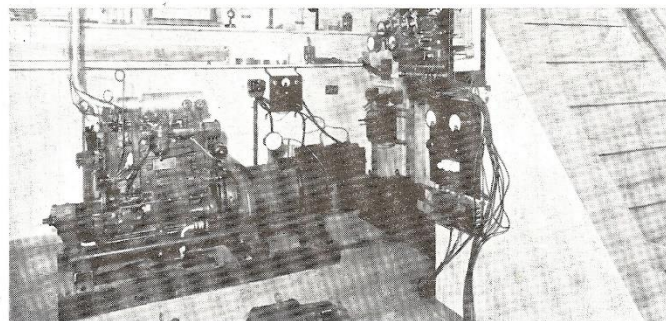
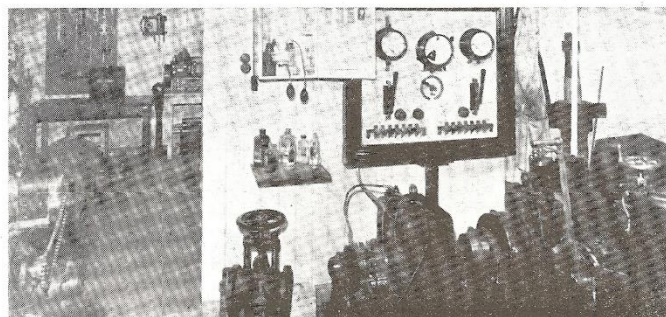
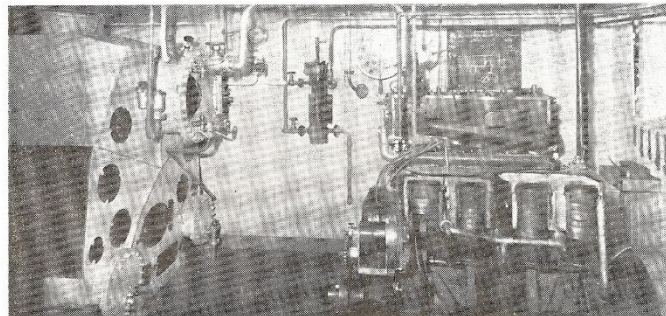


Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Elever og lærere ved Maskinistskolen januar 1949. Bildet er tatt utenfor skolen.



Fra Maskinistskolens laboratorium.



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



konsul Kr. Knudsen, skipsrederne Einar Rasmussen og Jan Langfeldt, samt direktør Strøm-Olsen gitt betydelige beløp. Det har alltid vært det beste samarbeide mellom Maskinistskolen og Maskinistforeningens styre. Foreningen har således bekostet malerier av skolens tre tidligere bestyrere, Nilsen, Refsnes og Skraastad.



Elever og lærere ved Maskinistskolen januar 1949. Bildet er tatt utenfor skolen.



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening

En av de mest seilende maskinister,
Lars Eriksen, forteller.



Vi har alle en
historie å
fortelle!
MMF-kilde

De seilende maskinister har naturlig nok ikke den adgang til å bli med i styre og stell som de på landjorden. Men det betyr ikke at de mangler interesse for foreningen. Tvert imot. Man har blant dem hatt noen av de ivrigste medlemmer, og de følger godt med også, vær sikker på det. En av disse er Lars Eriksen som ble æresmedlem på siste generalforsamling. Etter at han kom tilbake til fødebyen for godt i 1946, har man benyttet seg mye av hans store erfaring i spørsmål som gjaldt de farende maskinister og forholdene til sjøs i det hele. Han kom inn i styret i 1947 og er videre medlem av festkomitéen og minnesmerkekomitéen. Under moderniseringen og utsmykningen av lokalene hadde han gode forslag og gjorde et utmerket arbeide. Hans medlems skap skriver seg fra februar 1908.

Eriksen er født 15. januar 1886. Han gikk ut med Skjelbred's «Eros» i 1900 og la opp da han kom hjem i mai 1946. Da hadde han seilt utenriks i 33 år. Eriksen var på Mekaniske verksted fra 1902 til 1906, tok maskinisteksamen i 1907, seilte 1 år for Skjelbred igjen og dro så til China hvor han seilte 9 år for et Drammensrederi, fra 1911 som chief, i årene 1909 til 1919. Han kom hjem en tur like før den første verdenskrig brøt ut og var i nøytralitetstjeneste 6 måneder før han satte kursen for China igjen. I 1920 tok han Hortens tekniske skole. Så var han ute 3 år med en av Bruusgaard & Kiøsteruds båter til våren 1924 da båten ble solgt til Japan. Han tok motorkurset i 1924, og i januar året etter reiste han til Burmester & Wain for å sette seg inn i motor-drift og se etter en nybygning for Ivar An. Denne seilte han siden med i 3 år, kom derpå over i Ivar Bugges rederi som sendte ham til Göta-verken for å tilse byggingen av en oljetanker «Storaas» som han var ute med fra desember 1929 til den ble torpedert i juni 1943 på sydspissen av Cape Town. De kom seg inn til Port Elisabeth. Fire mann i maskinen og stuerten omkom. Selv hadde Eriksen nettopp vært nede



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Vi har alle en
historie å
fortelle!
MMF-kilde

og skiftet en ventil sammen med en av de andre maskinistene. Han var på vei opp for å vaske seg og hadde akkurat fått hånden på dørvieren, da torpedoen kom. Og så ble han slengt ut på dekket. Eriksen var så maskininspektør for Nortraship for Sør-Afrika-kysten til han kom hjem i mai 1946. I fjor vikarierte han i 4 måneder som lærer på maskinaspirantkurset i Marvika.

— Der var vel litt av hvert av opplevelser under den siste krigen?

— Nok av dem. Vi ble forresten bombet en gang og reparerte da i Trinidad i 2 måneder. Men ellers er det ikke noe å snakke om. Der er så mange andre som har vært ute og seilt.

— Var det ikke hardt å være ute så lenge?

— Jo, en treier på det nå at en ikke gikk i land tidligere. En blir snytt for altfor mye når en er borte fra hjembyen så mange år.

— Syns De ikke maskinistene har fått bedret kårene sine ganske bra nå?

— Det har de heldigvis. Personlig mener jeg forresten at en ikke bare kan kreve, hvis en ikke også stiller store krav til seg selv, når det gjelder å sette seg inn i yrket.

— Og så hygger De Dem i Maskinistforeningen?

— Ja, det skal jeg si jeg gjør. Det var godt å komme hjem og treffe sammen med alle kamerater og kjenninger. Og nå kan jeg nyte godt av sjømannspensjonen.



Lars Eriksen.



Maritimt & Marinehistorisk forum

Vi har alle en fortelling å fortelle!

KRISTIANSAND MASKINISTFORENING