



Tromsø

Navigasjonsskole 150 år

Av Per Eliassen



ad lov av 7de april 1906 § 10 ff S 14.
(jfr. tilleggalov av 14de juli 1911).
Ses nr 1398 B 7 S 2.

1662/15

Skipsfører-

for dampskib av hvilken-
* Seilskib. paa alle



certifikat

somhelst størrelse i fart
farvand.

Bloud-Sjøfarts-rulle A nr. 280

Jens Julius Pie
av Tromsø moustringskr

Tromsø ~~bloud~~ (by) røde-ur.

født den 18. mai 1872 i Tromsø
av haar, ~~bloud~~ av sine, medlede av hvide.

Sjømanns- utdanning i Tromsø

Råbarket seilskutemann inn skoledøra

Det skal godt gjøres at andre på skolen, noensinne, var mer utmeislet sjøulk enn Jens Julius Øien, da han steg inn i Nordre sal i Rådstua. Bak seg hadde han 7-8 råbarkete år på seilskuter verden rundt. Man må ha vært med, for å skjønne hva det handlet om.

I Øiens ballast lå det både seilskutehavarier i storm og is. Til tider et så hardt liv, at han deserterte fra en bark («Themmes») i Savannah – bare for å bli «sjanghaiet», fri for penger og uten klær, til en engelsk godsbat («Latoma») lastet for Liverpool. På en firemastet bark («Star of the Seas») måtte hele mannskapet rømme, utpint av arbeide og underernæring.

Han hadde vært med på det meste, da han i 1992 mønstret om bord i en bark fra Nova Scotia, for seilas fra New York til Buenos Aires. Mannskapet om bord i «Mary Lowe» gjennomlevde et sant helvete på dekk og dørk, med offiserer som iverksatte sine kommandoer med knyttnever og koffernagler av jern. Hver dag i sjøen lå minst en mann slått til blods. Etter fortøyning i Buenos Aires rømte mannskapet, forståelig nok – bortsett fra en hardhaus, som forlot Tromsø for 5-6 år siden.

Jens Julius Øien sto om bord i barken i rundt 2 år. Han visste hva han gikk til, men var nå akslet til å ta det som kom. Vilkårene i seilskutetiden krevde sin mann, og nå ble det satt seil for De østindiske øyer, eller Sør- og Sørøst-Asia. Tilbake i Aberdeen tok Øien sjøsekken med over fallrepet, og høsten 1894 sto han hjemme i Tromsø. Mildt sagt – som den mest fullbefarne sjømannen byen har hatt.

En ring var på en måte sluttet. Som 16-åring tok han i 1886 hyre med jakten «Håbet» på ishavet. Året etter var han med som harpuner, før oversjøiske seilaser fristet mer. Arendal-barken «Naomi» ble hans første, før hun i en rykende storm utenfor Lindesnes sprang lekk. Så ille, at hun rett etter ble kondemnert.



Jens Øien i full uniform om bord i ekspedisjonsfartøyet «Laura».

Men tilbake i Tromsø igjen, hadde polarbasillen på nytt fått overtaket. Det hevdtes i de fleste skrifter om Øien, at han hadde tatt styrmannseksamen i 1896. Det riktige er at han gikk skoleåret ut, men led samme skjebne som Helmer Hansen. Med «reject» fra eksaminator, ble det intet sertifikat den våren. Helmer Hansen dro til Kristiansund neste høst, og besto eksamen våren 1897. Det er all grunn til å tro at Øien gjorde det samme i Tromsø, siden han reiste på ishavet som bestmann og harpuner frem til 1898, og så fikk føre jakten «Ingeborg» de neste to årene.

Våren 1900 var det klart for det som ble en ny æra i hans liv på sjøen, i spenn med reder Magnus K. Giæver. Først som styrmann under kaptein Johan Kjeldsen, om bord i den tremastede barken «Frithjof». Senere vekslet det mellom sistnevnte og «Laura», etter hvert som kaptein.

Innen 1911 hadde han ført mange vitenskapsmenn, baroner og grever på ekspedisjoner, men denne våren var det klart for dramatiske opplevelser, som skulle sette spor i hans karriere.

Grev Hugo von Kosterzitz, med gemalinne, skulle på moskusjakt til Grønland. Med seks mann fra staben dro de ut på jakt i Klaveringsbay, men gikk seg bort i storm og rokk. De var nær på ihjelfrosset da Øien og hans mannskaper fant dem, og fikk bragt dem under dekk i varmen. Som om det ikke var nok, var «Laura» nær ved å forlise i tung skruis, men ved rormannen sto en fullbefaren seilskutekaptein – nå sågar med dampmaskin på fundamentene.

Greven fikk ikke gitt kaptein Øien honnør nok, for at han og gemalinnen berget livet, men overrakte han 50.000 mark og verdifullt sølvtøy.

Som nevnt satte det sine spor. Øien bygde villa «Kostersitz» oppe i Kirkegårdsveien, og kjøpte ishavskutteren «Beintin». Tar vi ikke mye feil bygde han også den store brygga på Lanes etter pengegiven.



Mannskapet om bord i «Laura». Bak fra venstre fyrbøter Gustav Worum, Tromsø, kokk Tinus Hansen, Sjurelv i Kaldfjord, tømmermann Jørgen Edvardsen, Bakkejord, matros Magnus Albrigtsen, Kaldfjord, og matros Johan Albrigtsen, Kaldfjord.

Midten fra venstre, matros Carl Albrigtsen, Kaldfjord, båtsmann Johan Pettersen, Balsfjord, Marinius Andresen, Tromsø, A. Andersen, matros Amandus Wilhelmsen, Håkøybotn.

Foran fra venstre 1. styrmann Henrik Worum, Tromsø, kaptein Jens Julius Øien, 2. styrmann Harry Galdsten og stuert Chr. Pedersen. Foran sitter dekksgutt Erling Altmann, kapteinens svigerbror. Bildet er lånt fra Hugo Øiens slektshistorie.

Opp på internasjonalt nivå

Spørsmålet om norske navigatører var godt nok kvalifisert, i forhold til yrkesbrødre i andre land, hadde stadig vekk aktualitet. Problemstillingen var høyaktuell alt ved den nye navigasjonsloven av 1891 – som man mente ikke var god nok.

Loven ble da heller ikke særlig eldre enn 10 år, før man så behov for å få den revidert. For både den teoretiske- og praktiske delen av norsk utdanning, hadde et lavere nivå enn i andre land. Det ville man ikke være bekjent av, i den gryende sjøfartsnasjonen. En komité ble nedsatt i 1901, for å utrede sakens realiteter, og krav til oppgradering.

Kaptein Bergersen ble formann i denne komiteen. Ikke så unaturlig egentlig, når den samme kapteinen i 1898 hadde fått statsstipend på 1.200 kroner, for å studere navigasjonsundervisning og instrumentkontroll i utlandet. Komiteen startet sitt arbeide i 1901, og fant fort at loven om adgang til å seile som styrmann, og føre skip, måtte endres.

I 1902 forelå et utkast til ny lov, som ble sendt på høring til sjømannsskolene. I utkastet ble det foreslått to tvungne eksamener, styrmanns- og skipsførereksamen, for å kunne føre skip av alle størrelser, i alle farvann. En betydelig forandring var blant annet at fartstiden for å kunne ta styrmannseksamen, ble økt fra seks til 30 måneder. Dessuten ble det innført tvungen prøve for kystskippersertifikat, ledet av skolens styrer.