

12 Sjøfolkene og gjenoppbygging av landet

I 1945 ble den andre verdenskrigen vunnet, og Norge var på vinnerlaget. Vi var en av de allierte og har forblitt det siden. Handelsflåten innsats var svært sentral i vår krigsinnsats og ble sterkt verdsatt av våre viktigste allierte, USA og Storbritannia. Handelsflåten fraktet essensielle varer på alle verdenshav og seilte inn viktige inntekter som gav Regjeringen økonomisk handlingsrom – både på utefronten og under gjenoppbyggingen av landet.

Gjenoppbyggingen var viktig og handelsflåten og dens menn og kvinner hadde en sentral rolle i dette arbeidet. Den andre verdenskrigen ble snart avløst av Den kalde krigen. I konflikten med Warszawapakten ble NORTRASHIP videreført som en beredskapsorganisasjon for å sikre at Norge kunne gjenta suksessen fra krigen⁴⁷⁴.

Før krigen var sjømannslegeordningen ivaretatt av forsikringsselskapet Skuld. I de mange sentrale havner i utlandet var det Sjømannskirken som var sjømennenes «hjem» før krigen. Under krigen ble mange viktige tiltak for sjøfolkene videreført på forskjellig vis. I tillegg ble det lagt mye tid, arbeid og penger i å ivareta våre sjøfolk på utefronten gjennom helsetjeneste, sosialtjenester og velferdstjenester. Erfaringen med disse mange og mangfoldige ordninger var positiv og systemet ble samordnet, statliggjort og konsolidert etter krigen.

I 1946 sendte Foreningen for skandinaviske sjømannshjem i fremmede havner et skriv til Handelsdepartementet⁴⁷⁵ etter å ha lest Innstilling fra Komiteen for sjømanns velferd i land⁴⁷⁶. Innstillingen viser nytten av sjømannshjem og Foreningen uttrykker:

474 Ellingsen E. 1991. Nortraship at 50. *Norwegian defence shipping and the challenges ahead*. Oslo, The Norwegian Atlantic Committee. 46 ss. Se også Prop. 1. S. (2019–2020). Statsbudsjettet 2020 – «Innen skipsfarten er beredskapssamarbeidet mellom myndighetene og næringen ivaretatt gjennom NORTRASHIP.»

475 Skrivet er datert 5 okt 1946 og gjengitt i Mathiesen AH. 1946. *Foreningen for skandinaviske sjømannshjem i fremmede havner, dens arbeid for sjømenn*. Oslo; 1.

476 *Innstilling til Handelsdepartementet fra komitéen for sjømanns velferd i land*. Oppnevnt av Handelsdepartementet 6. september 1945. (Formann Medisinaldirektør Karl Evang.) Vedlegg til Ot. prp. nr. 117 for 1945-46.

«Det er for oss gledelig å konstatere at de synspunkter, som omkring århundreskiftet førte til Foreningens stiftelse og siden har vært bestemmende for virksomheten, nå er nådd frem til annerkjennelse»⁴⁷⁷.

Staten ble den vesentlige aktør i sjømenns helse. Det er klart at helsedirektør Karl Evang personlig ble engasjert i sjømenns helse under krigen og det engasjementet ble permanent. Det skader ikke å ha helsedirektøren på laget.

12.1 Velferden, 1946

Den 13 juni 1946 vedtok Stortinget Lov om opprettelse av et Velferdsfond og et Velferdsråd for sjøfolk. Statsråd Lars Evensen sa:

«Det følger av sjømannsyrkets natur at sjømannen må gi avkall på meget av det som har betydning for et menneskes trivsel og utvikling. ... Det er disse for sjømannsstanden særegne livsforhold som danner grunnlaget for det vi kaller velferdsarbeidet blant sjøfolk»⁴⁷⁸.

Arbeidet var basert på en arbeidsgruppe opprettet høsten 1945 av departementet⁴⁷⁹. Denne arbeidsgruppen var ledet av helsedirektør Karl Evang. Komiteen vurdert blant annet hvilke av velferdstiltakene fra krigen på utefronten som skulle videreføres.

Komiteens gav sitt syn på velferdsarbeidets forskjellige oppgaver. De omtalte losjiforhold, leseværelser og sjømannsklubber, opplysningsarbeid og utdanning, idrett og kulturvirksomhet. Først nevnte de imidlertid helse:

«Erfaringene fra krigen viser at de helsetiltak som er satt i gang for våre sjømenn, har vært av uvurderlig betydning. Velferdsadministrasjonen har arbeidet intimt sammen med helsetjenesten og må også gjøre det i framtida. Sjømannens velferdsproblemer har meget ofte to sider: en medisinsk og en sosial, og løsningen av disse må gå hånd i hånd⁴⁸⁰. Derfor bør også helsemyndighetene være representert i sentralledelsen av velferdsarbeidet og også i lokalkomiteene, dersom det finnes norske helserepresentanter på vedkommende sted»⁴⁸¹.

Komiteen oppsummerer også klart og tydelig vår innsats på utefronten:

«Den norske hovedinnsats i den annen verdenskrig ble levert av den norske handelsflåte. Dette var alminnelig erkjent både på norsk og alliert side. Tapene var store, såvel i mannskaper som i skip. I alt henimot 4 000 norske sjøfolk mistet livet ved krigshandlinger, fra september 1939 til krigens opphør. Dertil kommer et betydelig antall invalider, syke og svekkete. Såvel under som etter krigen ble denne innsats yt

477 Mathiesen 1946; 1.

478 Ot. prp. nr. 117. (1945–1946). *Om opprettelse av et velferdsfond og et velferdsråd for sjøfolk*. Oslo, Stortinget; 1.

479 *Innstilling til Handelsdepartementets fra Komiteen for sjømenns velferd i land*. Innstillingen var trykket som bilag til Ot. prp. nr. 117. (1945–1946).

480 Min utheving.

481 Ot. prp. nr. 117. (1945–1946). *Om opprettelse av et velferdsfond og et velferdsråd for sjøfolk*. Oslo, Stortinget; 4.

honnør i tale og skrift, og mange ganger er det blitt framhevet at det norske folk og de norske myndigheter etter krigen ikke ville glemme sjøfolkene, men ville føle det som en kjær plikt å avbetale noe av den gjeld landet står i til sjøfolkene»⁴⁸².

Evang understreker videre at næringen er mer internasjonal enn noen annen og at tiltak derfor må gjøres internasjonalt for å virke. Han nevner Joint Maritime Commission som ble etablert av ILO i 1920 samt de tre hovedkonferanser som er avholdt om emnet, blant annet i Geneve i 1936 og i London i 1942. Evang påpeker at krigens erfaringer har satt fortgang i arbeidet. En anbefaling som ble gitt i 1942 var at regjeringene måtte være særlig oppmerksom på blant annet.:

«Helseundersøkelser bør settes i verk snarest mulig for på et vitenskapelig grunnlag⁴⁸³ å fremme og bevare sjøfolks helse»⁴⁸⁴.

Internasjonalt avtalte helseundersøkelser er et stort fremskritt, men kravet om at de skal være vitenskapelig basert er bemerkelsesverdig positivt. Dette krever både universitetstilknytning for den maritime medisinen og en betydelig forskningsinnsats på området. Spesielt er behovet påtrengende for å gi seleksjon et faglig fundament.

Evang peker videre kursen for helsetjenesten for sjømenn i etterkrigstiden:

«Ett av de tiltak under krigen som har vakt aller størst anerkjennelse er opprettelsen av offentlige norske helsekontorer og tannlegekontorer⁴⁸⁵ i de større havnebyer og av hospitaler og rekonvalesent hjem på egnede steder. ... det ville bety et betydelig tap for vår sjømannsstand om ikke en norsk helsekontroll også i fredstid skulle bli opprettholdt i en hensiktsmessig form utenfor landets grenser sammen med den særlige helsekontroll for sjømenn her i landet som også bør utbygges videre»⁴⁸⁶.

12.2 Utredning om helsekontroll av sjømenn, 1946

Helsedirektøren oppnevnte i 1946 et utvalg⁴⁸⁷ som blant annet fikk i oppdrag

482 Evang K. 1946. *Innstilling til Handelsdepartementets fra Komiteen for sjømenns velferd i land*; 2.

483 Min utheving.

484 Evang K. 1946. *Innstilling til Handelsdepartementets fra Komiteen for sjømenns velferd i land*; 3.

485 «En har tidligere i tilknytning til helsekontorene i New York, London og Rotterdam hatt egne tannlegekontorer for sjømenn. Ved utgangen av 1971 var alle disse nedlagt, noe som har hatt sammenheng blant annet med redusert mulighet for sjømenn til å søke kontorene under anløp av havner som kontorene tidligere var forutsatt å kunne betjene, og det forhold at sjømenn med bosted i Norge – i langt større grad enn tidligere – reiser direkte hjem til Norge etter å ha fratrudd tjenesten. På denne bakgrunn etablerte Direktoratet for sjømenn » ... en prøveordning hvoretter direktoratet garanterer for utgiftene til tannbehandling med inntil kr. 1 000 for hyresøkende sjømenn i Oslo med så dårlig tannstatus at de helsemessig sett ikke kan ansees som skikket for tjeneste til sjøs.» (St. meld. nr. 26. (1972–1973). Om årsberetning for 1971 fra Direktoratet for sjømenn; 13)

486 Evang K. 1946. *Innstilling til Handelsdepartementets fra Komiteen for sjømenns velferd i land*; 12.

487 I utvalget satt Helsedirektoratet, Handelsdepartementet, Skuld, Skipsfartens Arbeidsgiverforening, Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund (Tenfjord 1991; 1).

«å utarbeide forslag til en nyordning som sikret forsvarlig undersøkelse av og kontroll med alle skipsmannskaper som mønstret på i norsk havn»⁴⁸⁸.

Utvalget avgav sin innstilling i 1947 og anbefalte at de omfattende undersøkelsene i Skuldsystemet skulle videreføres og gjøres obligatoriske. Utvalget skrev:

«Utvalget er av den oppfatning at de foreslåtte endringer i reglene om godkjent legeattest som vilkår for å bli ansatt til tjeneste ombord i skip ikke vil kunne nå sin fulle hensikt, med mindre det treffes visse tiltak som etablerer betryggende organer for legeundersøkelsen og kontroll med at denne foretas på en tilfredsstillende måte, overensstemmende med de forskrifter som blir å utferdige i henhold til loven. Utvalget forutsetter derfor at vedkommende departement treffer de nødvendige foranstaltninger for at det på de viktigste mønstringssteder kan bli opprettet legekontor under helsedirektørens kontroll.

En vil anse det naturlig at legekantorene knyttes til sjømannskantorene⁴⁸⁹. Ved samvirke mellom legekantorene og arbeidsformidlingens øvrige organer vil det etter hvert bli mulig å kartlegge en vesentlig del av den norske sjømannsstand i helsemessige henseende.

Nytten av legekantorene vil imidlertid ikke være nødvendig begrenset til nevnte oppgave, idet det også er ment å skulle tjene som nyttige organer når det gjelder bedriftsundersøkelser i sin alminnelighet. For øvrig vil det inngå som et virksomt ledd i det offentlige forebyggende arbeid for folkehelsen. Særlig gjelder dette de tuberkuløse sykdommer og kjønnsykdommene»⁴⁹⁰.

Det var stor enighet i utvalget, men de var uenig på ett punkt. Flertallet ville at ordningen skulle være offentlig. Mindretallet ville la Skuld fortsette å drifte ordningen.

Utredningen medførte endringer i Sjømannsloven av 1953-07-17 og bestemmelser om legeundersøkelse ble tatt inn i lovens §26⁴⁹¹.

488 Utvalget var sammensatt av representanter for Helsedirektoratet, Handelsdepartementet, Assuransforeningen Skuld, Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Skibsfartens arbeidsgiverforening (Mellbye 1964; 1275).

489 Sjømannskantorenes oppgaver var 1. å skaffe arbeid til sjøfolk og bemanning til Handelsflåten. 2. å ivareta sjøfolks interesser og rettigheter. 3. å trygge sikkerheten til sjøs (NOU. 1987-03 *Sjømannskantorenes fremtidige arbeidsoppgaver og organisasjon*; 14).

490 Mellbye 1964; 1276.

491 «Enhver som skal gjøre tjeneste på skip, må legge fram erklæring om at han ikke antas å ha noen sykdom eller noen fysisk eller psykisk mangel som ham uskikket til tjenesten, eller som kan bety en fare for de andre ombord. Enhver av mannskapet er dessuten pliktig til å la seg undersøke av lege når skipsføreren finner grunn til å kreve det. Kongen gir utfyllende forskrifter til gjennomføringen av bestemmelsene i første ledd, herunder forskrifter om hvem som skal kunne utferdige den nevnte erklæring, hvilke undersøkelser erklæringen skal bygges på, når og hvor ofte undersøkelsene skal foretas og ny erklæring fremlegges samt bestemmelser om overprøving av undersøkelsesresultatene. På de steder Kongen bestemmer, kan det anordnes egne legekantorer til å utferdige de forannevnte undersøkelser og i den utstrekning Kongen bestemmer også andre gjøremål som har sammenheng med sjømanns helse- og sunnhetstilstand. Med mindre Kongen bestemmer noe annet, bærer rederen utgiftene ved de i denne paragraf omhandlede undersøkelser. Utgiftene ved undersøkelser som i henhold til paragrafens annet ledd skjer etter krav av skipsføreren, skal dog alltid bæres av rederen» (Mellbye 1964; 1276).

Utvalget foreslo opprettelsen av sjømannslegekontorer i tråd med erfaringen fra krigen og i tråd med ILO konvensjon nr 73 fra 1946⁴⁹².

12.3 ILO-konvensjonen om legeundersøkelse av sjømenn, 1946

I juni 1946 vedtok Det internasjonale arbeidsbyrå (ILO) sin sjøfartskonferanse i Seattle en konvensjon om legeundersøkelse av sjømenn⁴⁹³. Det er nærliggende å se konvensjonen i lys av de erfaringer de allierte sjøfartsnasjoner hadde høstet under den andre verdenskrigen⁴⁹⁴.

Konvensjonen stiller krav om legeattest før påmønstring og stiller krav til syn, farvesyn⁴⁹⁵, hørsel og fravær av smittsom sykdom⁴⁹⁶. I tillegg stiller konvensjonen krav om at sjømannen ikke skal lide av noen sykdom som kan forverres av tjenesten ombord eller sette de andre ombord i fare. Videre bestemte konvensjonen at det skulle lages en ankemulighet⁴⁹⁷ og at sjømannslegene skulle være uavhengig av redere og sjømenn⁴⁹⁸.

12.4 Sjømannskontor, 1947

I mange år skjedde mønstring gjennom såkalte mønstringskontorer, men gjennom mønstringsloven ble disse erstattet av sjømannskontorer⁴⁹⁹. Enkelte arbeidskontorer skulle ha særskilte hyrekontorer for sjømenn (Sjømannskontorer).

Det ble opprettet i alt 16 Sjømannskontorer i Norge. De tidligere mønstringssjefene fortsatte som ledere for de nyopprettede sjømannskontorene. For å holde tilsyn med virksomheten ble det opprettet en sjømannsnemnd i Arbeidsdirektoratet. De ble også opprettet et sentralregister for sjømenn den 1. januar 1948. Registeret inneholdt opplysninger fra alle de lokale sjømannsregistrene⁵⁰⁰.

492 ILO. 1946. *Convention No 73 On Medical Examination (Seafarers) Convention*.

493 *Ibid.*

494 Mellbye 1964; 1276. Thowsen 2006; 255.

495 Det stilles også krav om at farvesynsattesten ikke er gyldig i mer enn seks år (Artikkel 5 i konvensjonen).

496 Dette er krav lik de norske fra 1903.

497 Artikkel 8 i konvensjonen.

498 Mellbye 1964; 1276. «De nye bestemmelsene, etter Karl Evangs (1902–81) initiativ, forbød legen som foretok undersøkelsen å ha noen slags bindinger til sjømann eller rederi.» (Koren 2007).

499 Sjømannskontorene ble opprettet 1. juli 1948 under Kommunal- og arbeidsdepartementet (Arbeidsdirektoratet). Nærmere bestemmelser om kontorenes virksomhet ble gitt i LOV–1947-06-27-9 Om tiltak til å fremme sysselsetting (Sysselsettingsloven). De maritime oppgavene ble underlagt en egen avdeling i Handelsdepartementet. Denne inngikk senere i Direktoratet for sjømenn som ble opprettet i 1962 (NOU. 1987-03 Sjømannskontorenes fremtidige arbeidsoppgaver og organisasjon; 13).

500 Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/enhet/2653/endringshistorie> Anvendt: 2019-10-23.

Trygdekassen for sjømenn i utenriksfart ble etablert 1. januar 1947⁵⁰¹. Fra 1947 til 1970 ble det ført statistikk over antall syketilfeller og antall sykedager. Sykdomshyppigheten er fire til fem ganger så høy for sjømenn som tjenestemenn⁵⁰². Sykdomsvarigheten er gjennomsnittlig dobbelt så høy for sjømenn som for tjenestemenn. Sykdomsvarigheten er jevnt stigende for sjømenn fra 1947 til 1970⁵⁰³.

I en publikasjon i 1947 – «Lægeundersøkelse av sjømenn» – tar H. Th. Sandberg⁵⁰⁴ opp spørsmålet om nødvendigheten av legeundersøkelser av sjøfolk, før mønstring og ellers ved senere periodisk helsekontroll. Hans synspunkter var grunnet på erfaring og undersøkelser før og like etter krigen, gjennom de mange unge og eldre nordmenn som da var ivrig etter å komme til sjøs og som i den forbindelse måtte legeundersøkes før mønstring. Sandbergs og sjømannslegenes erfaring under og like etter krigen har uten tvil vært av vesentlig betydning for Helsedirektoratets tilrådinger og opplegg ved helsetjenesten for sjøfolk⁵⁰⁵.

Professor Axel Strøm (1901–1985)⁵⁰⁶ skriver om helsekontroll at

«... når det gjelder sjøfolkene har mønstringsundersøkelsene hittil vært utført av praktiserende leger. Denne ordningen har vært utilfredsstillende av flere grunner, og Helsedirektoratet planlegger nå å opprette egne legekontorer i forbindelse med mønstringskontorene»⁵⁰⁷.

12.5 Statens velferdskontor for handelsflåten, 1947

Under den andre verdenskrigen ble det bygget opp et betydelig velferds-system for våre mannskaper på utefronten hvor handelsflåten og marinen utgjorde den overveiende del. Sosialkomiteen for sjøfolk i New York ble allerede etablert i 1940. Arbeidsutvalget i komiteen ble ledet av Karl Evang

501 Auestad TM. 1997. *Folketrygdekontoret for utenlandssaker 50 år i 1997*. Jubileumsskrift. Oslo, Folketrygdekontoret for Utenlandssaker. 53 ss.

502 Trygden dekket også norske tjenestemenn i utlandet, ikke bare sjømenn.

503 Auestad 1997; 16.

504 Sandberg HT. 1947. Lægeundersøkelse av sjømenn. *Tdnlf* 67, 9; 235-7.

505 i Natvig H. et al. 1983/1989. Arbeidsmiljø og helse. Norske undersøkelser om sammenhengen mellom arbeidsmiljø og helse. Sjøfart – fangst og fiske; 176-9.

506 Strøm, Axel (1901–1985). Lege. 1936–1940 Formann i Yngre Legers Forening. 1940–1971 Professor i medisin (hygiene, senere sosialmedisin) ved Universitetet i Oslo. 1948–52 president i Den norske lægeforening. 1951–55 formann i Norges Akademikersamband. Strøm satte sitt preg på den helse- og sosialpolitiske debatt og utvikling i Norge i 1950- og 1960-årene ved sine solide kunnskaper, nøkternhet og saklighet. Ledet den vitenskapelige medisinske undersøkelse av krigstidens politiske fanger og krigsseilerne sammen med Leo Eitinger. Han skrev flere lærebøker innen sine fagområder, og utgav i 1980 Velferdssamfunn og helse. Et 60-årig tilbakeblikk som beskriver den sosialpolitiske utvikling i Norge fra fattigstaten til velferdsstaten og de medisinske følger i befolkningen. Ordener: 1961 Ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden. 1969 Kommandør av St. Olavs Orden. https://nbl.snl.no/Axel_Str%C3%B8m Anvendt: 2019-01-12.

507 Strøm A. 1952. Helserådets oppgaver i forbindelse med helsekontroll av befolkningen. *Stockholm, Nordisk Hygienisk Tidsskrift*. 7-8; 247.

og inkluderte representanter både for redere og sjøfolkene. Fredrik Haslund (1899–1962)⁵⁰⁸ var komiteens sekretær⁵⁰⁹ Haslund

«... sammen med ... Ingvald Haugen (formann i Norsk Sjømannsforbund) og noen få andre, så (han) klart at helt spesielle tiltak var nødvendige på den sosiale og psykologiske sektor, for å støtte opp under Norges viktigste bidrag i krigen mot aksemaktene; den norske handelsflåte»⁵¹⁰.

Det ble opprettet mange sjømannshoteller, klubber og leseværelser. Disse ble ikke nedlagt ved fredsslutningen, men drevet videre, likesom de mange sjøfolkene også jobbet videre ute. Krigsårene gav erfaring og grunnlag for Statens velferdskontor for handelsflåten⁵¹¹ som ble etablert 1947-03-14 ved kongelig resolusjon⁵¹². Tjenestene ble gradvis utvidet og forbedret. Bibliotek-tjenesten hadde dog eksistert gjennom en komite – Statens vandrebi-blioteker for sømænd – allerede fra 1910⁵¹³.

Den eneste virksomheten som drev velferd før den andre verdenskrigen, var sjømannskirkene.

Norge var det første landet i verden som fikk en lov om velferdstjenester for sjøfolk. Finansieringen var besluttet i 1946 gjennom en lov om et velfreds-fond⁵¹⁴. Det ble avsatt 10 millioner til grunnkapital i fondet. Det ble videre bestemt en månedlig avgift på 60 øre som sjømenn og redere betalte med en halvpart hver. Ideen var at sjøfolkene som seilte for Norge ute skulle så langt det var mulig likestilles med folk hjemme når det gjaldt sosiale og kulturelle forhold⁵¹⁵.

«Sjøfolk skulle få del i utbyggingen av velferdsordningene i det moderne Norge.»⁵¹⁶

Velferden utgav bladet *Frivakt* fra 1948 til 1990. Leo Hersson var i mange år redaktør i bladet.

508 Haslund, Fredrik (1899–1962). Ingeniør. Han var sekretær i Arbeiderpartiets Stortingsgruppe fra 1937 og hadde ledet gulltransporten i april 1940 til gullet kom trygt frem til USA og Canada. Han var med i opprettelsen av Norsk Folkhjelp i 1939. Han ble i 1946 sjef for den nyetablerte Statens Velferdskontor for Handelsflåten. Denne stillingen innehadde han til sin død.

509 Eriksen 2017; 8.

510 Evang, K. 1962-01-02 Fredrik Haslund er død. *Arbeiderbladet*; 5.

511 Velferdstjenesten har hatt følgende navn: 1947–1976 Statens Velferdskontor for Handelsflåten. 1976–1989 Velferdstjenesten for handelsflåten. 1990–2006 Kultur- og fritidskontoret, Sjøfartsdirektoratet. 2006–2017 Underavdeling Arbeids- og levevilkår, Sjøfartsdirektoratet. 2017- Underavdeling for sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet (Eriksen 2017; 7).

512 Eriksen 2017; 8.

513 Denne virksomheten var en del av Sjøfartskontoret i Departementet for handel, sjøfart og industri (Eriksen 2017; 25).

514 LOV–1946-12-13-7 Om opprettelse av et Velferdsfond og et Velferdsråd for sjøfolk.

515 Eriksen 2017; 8.

516 Figenbaum, P. Et. al. 2009. *Verdens fraktemenn. Norsk internasjonal skipsfart gjennom tusen år*. Oslo, Kystverket; 39.

De nye tilbudene fra Velferden overlappet delvis med oppgavene Sjømannskirken hadde utført i nesten et hundreår. Det store spørsmålet ble derfor nå hva framtidsutsiktene var for frivillige organisasjoner som sjømannshjemmene og Sjømannskirken som tidligere hadde vært enerådende på feltet. Noen mente at disse organisasjonenes dager nå var talte.

I toppåret 1966 var Sjømannskirkens virksomhet på sitt største – med kirker i 35 havnebyer fordelt på 23 land.

Da Velferden i 1970-årene ble bygget ned, som følge av krisetider og endringer i norsk skipsfart, tok Sjømannskirken igjen over en større del av ansvaret⁵¹⁷.

Velferdstjenesten ble gradvis redusert parallelt med reduksjonen i norske sjøfolk⁵¹⁸. I 1990 ble den formelt nedlagt, men noen av tjenestene ble videreført i regi av Sjøfartsdirektoratet.⁵¹⁹

Den siste stasjonen i utlandet, Rotterdam, ble nedlagt den 31. august 2015⁵²⁰. I Norge finnes det to sjømanns-sentre, ett i Narvik og ett i Bergen. Velferdssenteret i Narvik var opprinnelig svensk og drevet av Den Svenske Sjømannskirken. Da det var slutt på de svenske sjømenn i Narvik, overtok kommunene og i dag drives senteret av en stiftelse hvor Sjøfartsdirektoratet er en av tre deltagere⁵²¹.

I Bergen finner vi Bergen International Seamen's Center som drives av Bergen Havn og Sjøfartsdirektoratet. Velferdssentrene i Norge er hjemlet i Maritime Labour Convention⁵²².



517 <https://www.sjomannskirken.no/tidslinje/1964/> Anvendt: 2019-07-15

518 Et «Utvalg til å utrede sjøfolks velferdsforhold» ble oppnevnt ved kongelig resolusjon 1979-10-19 for å foreta en vurdering av det offentlige velferdsarbeid som drives for sjøfolk sett i sammenheng med de senere års store strukturendringer i skipsfarten og foreslå eventuelle endringer i dette arbeidet. Leder var Hans Jørgen Darre Hirsch. Innstillingen ble levert i 1981 (Forvaltningsdatabasen. <http://www.nsd.uib.no/polsys/data/forvaltning/enhet/2625/utvalg> Anvendt: 2019-07-15). Et nytt «Utvalg til å vurdere velferdstjenesten i handelsflåten» ble oppnevnt av Handelsdepartementet i 1987 for å vurdere av norske sjøfolks behov for og krav på velferdstjenester, vurdere samarbeide med andre lands velferdstjenester og sjømannskirken, vurdere Velferdstjenestens ulike aktiviteter og vurdere Norges internasjonale forpliktelser. Leder var Harald Svanøe Midttun. Utvalget leverte sin innstilling i 1987.

519 «Stortinget vedtok i desember 1989 å oppheve loven om velferdstjeneste samt avvikle Velferdstjenesten for handelsflåten fra 1.1.1990, jf. *St.prp.nr.1, Budsj. Innst. S. nr. 10 1989-90*. Samtidig ble det vedtatt å opprette 5 stillinger i Sjøfartsdirektoratet slik at en omlagt velferdstjeneste for sjøfolk kunne videreføres og administreres av Sjøfartsdirektoratet.» Forvaltningsdatabasen. <http://www.nsd.uib.no/polsys/data/forvaltning/enhet/2625/endringshistorie> Anvendt: 2019-07-15. Se Ot. prp. nr. 25. (1989-1990). Opphevelse av lov 19. desember 1975 nr. 69 om velferdstjenesten for handelsflåten.

520 Amble B. 2016. *Fra oppbrudd til ny havn i vest. Sjøfartsdirektoratet 10 år i Haugesund*. Haugesund, Sjøfartsdirektoratet; 36.

521 Amble 2016; 36.

522 *Ibid.*; 36.

«Helsa til sjøs» var en kortbølgesending til våre skip. Her er budskapet fra helsedirektør Karl Evang for 70 år siden. Han var også første formann i rådet for Statens velferdskontor for handelsflåten.

«Kjære landsmenn i utlandet!

Med denne sendingen åpnes en serie som heretter kommer til å gå over kortbølgesenderen. Serien heter «Helsa til sjøs». Det er meningen å ta opp til drøftelse de helsespørsmål en kan møte til sjøs, og det er mange.

Under anløp i fremmede havner kommer sjømannen nødvendigvis i kontakt med et ganske stort antall mennesker, som ofte lever under primitive forhold og selv er lite beskyttet mot sykdom. Mange slags ukjente smitteførende insekter kan en støte på, og insekter som hjemme er ufarlige, for eksempel mygg og snegler, kan i visse strøk av jorden være meget farlige. Arbeidet med lasting og lossing, og arbeidet ombord byr også som annet arbeid på sine spesielle yrkesfarer. En rekke viktige hygieniske problemer reiser seg også fordi skipet er et lite samfunn i seg selv, som gjennom lange tider bare er henvist til hva skipet selv bringer med: Mat og drikkevann, bøker og annen åndelig føde, medisinkiste og sykkelugar, litt medisinsk kyn-dighet og nevenyttighet i en snever vending – på alle disse punkter er båten i sjøen henvist til hva som finnes ombord. Vi visste sant å si lite om sjøfolkenes helseproblemer før den siste krigen. Krigsårene åpnet våre øyne. Selv fikk jeg da for første gang sammen med adskillige norske leger klarhet over de mange spesielle helseproblemer som møter sjøfolkene, ikke minst den ujevne, kostbare, ofte meget dårlige behandling mange sjøfolk fikk i utenlandske havnebyer. Vår største overraskelse var å finne hvor hyppig tuberkulosen var som sykdom på norske skip. Kjønnssykdommene var som ventet hyppige, og også forskjellige nervøse plager. Det er ikke hensikten i denne serien å gi lærde medisinske forelesninger. Det er heller ikke mulig på de 5–7 minuttene som sendingen varer. Skal vi kunne bruke tiden riktig, må vi vite hva våre lyttere til sjøs ønsker å få rede på. Det er ikke bare sykdommer en kan spørre om, men om alle ting som har med helse og hygiene å gjøre, som for eksempel spørsmål om drikkevann, klosetter, forebyggende forholdsregler mot kjønnssykdommer og tuberkulose, vaksinasjon og karantene, idrett og åndelige sysler, desinfeksjon og rotteplage, solstikk og forfrysninger, osv. Ved Kortbølgeavdelingens hjelp skulle det lykkes, å få istand en ordning at også alle som er ombord i norske skip kan rådføre seg med norsk lege nesten som om han bodde om nærmeste hjørne.» (Evang, K. 2009. Velferden 60 år siden. Helsa til sjøs. Navigare. 2009, 2; 33).

I 2017 – 70 år etter starten – har Velferden ingen kontorer i utlandet⁵²³. Da er vi tilbake til utgangspunktet – Sjømannskirken.

12.6 World Health Organization (WHO), 1948

Verdens Helseorganisasjon (WHO) ble grunnlagt den 7. april 1948 og er en organisasjon underlagt De Forente Nasjoner (FN). Helsedirektør Karl Evang (1902–1981) foreslo i 1948 at WHO skulle se nærmere på helseforhold hos sjøfolk. Som en konsekvens av dette ble det opprettet en felles Committee on Hygiene of Seafarers av ILO og WHO som hadde sitt første møte i 1949. Komiteen fokuserte på tuberkulose og veneriske sykdommer blant sjøfolk, legeråd til sjøs (Radio Medico) og medisinkisten ombord.

I 1951 skrev helsedirektør Karl Evang:

«From almost every point of view – social, economic and medical – the seafarer occupies a peculiar position [...]. Public health experts will know that it is not sufficient to apply the same rules and provide the same facilities for seafarers as for the population on shore»⁵²⁴.

På det ellefte møte i WHO i 1958 ble det fremlagt en rapport som anbefalte at ordningen med fri behandling av kjønnsykdommer⁵²⁵ for sjømenn skulle utvides til å omfatte alle sjøfolkenes helseproblemer. Møtet besluttet at Generaldirektøren skulle se nærmere på problemstillingen. Som følge av dette fikk den skotske legen A Hutchinson i oppdrag å lede en utredning med følgende tittel: Study of the nature and extent of health problems of seafarers and of the health services available to them⁵²⁶. Rapporten ble lagt frem på det tredje fellesmøte for ILO og WHO Committee on Hygiene of Seafarers i 1961. Rapporten anbefalte blant annet:

«The provision of a health centre for seafarers in major ports would be advantageous to the seafarer and to the industry, for the reasons given in the report. More effort should be directed to preventing illness occurring among seafarers and several suggestions have been made.»

Det ble besluttet at alle sjøfolk skulle sjekkes av lege før påmønstring, at en ny internasjonal legebok skulle utarbeides og at den internasjonale koden for medisinske signaler skulle revideres.

523 Eriksen 2017; 188.

524 Evang K. 1951. Health and Welfare of Seafarers: An International Problem. I: *International Labour Review*, LXIII(1). I: Koren 2017; 113.

525 Hjemlet i Brusselkonvensjonen av 1924. WHO. 1924. *The Agreement of Brussels respecting Facilities to be given to Merchant Seamen for the Treatment of Venereal Diseases: Report of a Study Group* (WHO Technical Report Series, No. 150, 1958).

526 WHO 1961. *Study of the nature and extent of health problems of seafarers and of the health services available to them*.

Som en følge av disse beslutninger utarbeidet WHO en sjømannslegebok – International Medical Guide for Ships i 1967⁵²⁷.

12.7 Lynkurs for førstereisgutter

En karriere som sjømann må nødvendigvis begynne som førstereisgutt. Etter krigen var det ikke mangel på førstereisgutter, heller tvert imot. Problemet var at kvaliteten var dårligere enn man var vant til fra tidligere og mange møtte ikke frem eller kunne ikke brukes. Dette påførte rederiene store utgifter. Man prøvde seg med å rekruttere utenlandske unge sjømenn, men dette hadde også sine utfordringer.

I 1948 tok derfor Skipsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Sjømannsforbund et initiativ overfor Arbeidsdirektoratet om å få laget ekstraordinære kurs for førstereisgutter. Disse kursene ble kalt «lynkurs for førstereisgutter». Kursene var på to måneder og første kurset ble holdt ombord på SS «Christian Radich» og SS «Sørlandet» høsten 1948. For opptak til kruset var kravet fullført folkeskole (syv år) og legeattest for god helbred.

«Hovedvekten ved undervisningen legges på å gi elevene moralsk stabilitet og et realistisk inntrykk av sjømannslivet og sjømannens plass i samfunnsorganismen, lære ham disiplin, ordenssans og renslighet og gi ham et så vidt inngående kjennskap til sjømannsyket og dets forskjellige grener at han kan gjøre seg opp en begrunnet mening om det passer for ham og hvilken gren han i tilfelle bør velge»⁵²⁸.

Videre blir det gitt undervisning i svømming, livredning og førstehjelp. Elever som av fysiske eller psykiske årsaker ansees uskikket for sjømannsyket blir sendt hjem.

Fra rederhold ble det uttrykt stor tilfredshet med denne utdannelsen.

12.8 Hjemreiser

Hjemreiser for sjømannen er et viktig velferdstiltak. I 1939 ble det etablert en ordning med hjemreise hvert tredje år i utenriksfart. Omkostningene ble likt delt mellom rederen, staten og sjømannen selv. Under krigen var ordningen umulig å gjennomføre. Med Sjømannsloven av 1953 kom gratis hjemreise hver 24. måned og utgiftene ble dekket av rederen og staten med halvparten hver. I 1958 ble tiden mellom hver hjemreise redusert til 18 måneder og midt på 60-tallet til 12 måneder, i 1971 til 9 måneder og så til seks måneder på midten av 1970-tallet⁵²⁹. Ordningen gjaldt for norske sjømenn. Utenlandske sjømenn hadde minre romslige ordninger.

⁵²⁷ Boken har senere kommet i nye versjoner i 1988 og 2007.

⁵²⁸ St. meld. nr. 19. (1955). Om sjømannsutdannelsen; 45.

⁵²⁹ Økland BG. et al. 2019. Havfruer – ikke bare en myte. *Sjøfartshistorisk Årbok* 2018. Bergen, Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum; 10.

12.9 Sjømannslegekontor, 1953

Hjemlet i *Sjømannsloven*⁵³⁰ startet gradvis en utbygging av offentlige sjømannslegekontorer i Norge. I tillegg ble Sjømannslegekontorene i London, Liverpool og New York ble videreført og senere supplert med Sjømannslegekontor i Antwerpen⁵³¹.

Legekontor for sjømenn i Oslo ble åpnet i 1954 og Dr. Ole W. Tenfjord ble ansatt som den første sjefslegen. Kontoret ble innrettet i tredje etasje i det nybyggede Sjømennenes hus på Grev Wedels Plass i Oslo. Den 1. februar 1954 åpnet kontoret dørene⁵³².

En utfordring var å holde oversikt over nektede sjømenn. Tidligere hadde Arbeidsdirektoratet organisert et system med arkivkort, røde for nektede norske sjømenn og gule for nektede utenlandske sjømenn. Arbeidsdirektoratet var villig til å videreføre sitt system også med data fra Legekontor for sjømenn i Oslo. Hvis man ikke fikk dette systemet til å virke, ville sjømenn kunne «shoppe» tjenester og gå til ny sjømannslege inntil de ble godkjent. Imidlertid forlangte Arbeidsdirektoratet at de kun skulle forholde seg til Legekontor for sjømenn i Oslo. I praksis betød det at Legekontor for sjømenn i Oslo ble et sentralkontor og alle sjømannskontor og leger måtte rapportere dit først⁵³³. Eksempelvis var antall nektede sjømenn i 1961 hele 573 – hvorav 2/3 var på grunn av psykiske lidelser⁵³⁴.

Etterhvert kom det Sjømannslegekontorer i Bergen i 1960⁵³⁵. Trondheim⁵³⁶ og Stavanger i 1962⁵³⁷, Tønsberg⁵³⁸, Haugesund⁵³⁹, og Kristiansand

530 § 26 i LOV 1953-07-17 Sjømannslov og KGL RES 1953-10-02 Forskrifter om legeundersøkelse av sjømenn.

531 Mellbye 1964; 1275.

532 Tenfjord 1991; 3.

533 *Ibid.*; 4.

534 *Ibid.*; 7.

535 Allerede i *Bergens Tidende* for 1958-03-04; 13 var det opplyst at det skulle etableres et kontor i Bergen. For kontoret var det et «Styret for legekontoret for sjømenn i Bergen» oppnevnt av Sosialdepartementet fra 1960 til 1981 (Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

536 For kontoret var det et «Styret for legekontoret for sjømenn i Trondheim» oppnevnt av Sosialdepartementet fra 1962 til 1981 (Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

537 For kontoret var det et «Styret for legekontoret for sjømenn i Stavanger» oppnevnt av Sosialdepartementet fra 1962 til 1981 (Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

538 For kontoret var det et «Styret for legekontoret for sjømenn i Tønsberg» oppnevnt av Sosialdepartementet fra 1963 til 1981 (Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

539 For kontoret var det et «Styret for legekontoret for sjømenn i Haugesund» oppnevnt av Sosialdepartementet fra 1963 til 1981 (Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

i 1963⁵⁴⁰. I områder med færre sjømenn var en del leger godkjent som sjømannsleger av Helsedirektøren⁵⁴¹. Det eneste kravet Helsedirektoratet stilte for å godkjenne legene, var at de hadde normalt farvesyn. I 1954 var det 700 godkjente sjømannsleger⁵⁴².

Legekontorene ble drevet i fellesskap av Helsedirektoratet, Direktoratet for sjømenn, Norsk Sjømannsforbund og Skibsfartens arbeidsgiverforening. Driftsomkostningene ved sjømannslegekontorene ble dekket av den avgift rederne betalte i henhold til Sjømannslovens § 26. Hvert enkelt sjømannslegekontor ledes av et styre hvor de fire parter er representert⁵⁴³.

Sjømenn som ble syke i utlandet ble etterlatt i havn i utlandet. I utgangspunktet betalte rederen utgiftene med hjemreise. Unntatt var skader som ble dekket av yrkesskadetrygden, mens omkostninger knyttet til tilfeller av alvorlig sinnslidelse, tuberkulose og enkelte tilfeller av kjønnssykdommer ble dekket av Staten.

Handelsdepartementet ønsket at disse etterlatte sjømennene skulle repatrieres så snart som mulig. Dette arbeidet ble organisert av Handelsdepartementet i samarbeid med Legekontor for sjømenn i Oslo. Fra 1954 til 1958 ble ca. 100 sjømenn hentet hjem. Fra 1959 til 1963 var tallet 250. Legene ved Legekontor for sjømenn i Oslo reiste ut for å hente hjem de etterlatte sjømennene⁵⁴⁴.

Efterhvert dukket sjømenn opp på kontoret uten at de skulle til sine regelmessige mønstringsundersøkelser, men fordi de trengte lege og ved kontoret var den eneste lege de kjente. Også Handelsdepartementet (senere Direktoratet for sjømenn), rederne og sjømannslegekontorene i utlandet henviste sjømenn. Etter hvert som denne praksisen utviklet seg, tok formannen i Oslo Legeforening kontakt og påpekte at dette var i strid med forståelsen av hva en bedriftshelsetjeneste skulle gjøre. Det statlige Sjømannslegekontoret behandlet pasienter som ellers ville gått til andre leger. Tenfjord tok problemstillingen opp med Fredrik Mellbye som var formann i styret for kontoret. Mellbye oppfattet sjømenn som en særegen gruppe som hadde særegne problemer, dels var det slik at sjømennene ikke kjente de noen annen lege enn sjømannslegen, og dels var deres problemer særegne og krevde kompetanse om sjøfart noe alminnelige leger ikke hadde plagsomt

540 For kontoret var det et «Styret for legekontoret for sjømenn i Kristiansand S» oppnevnt av Sosialdepartementet fra 1963 til 1981 (Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

541 Mellbye 1964; 1277.

542 Tenfjord 1991; 4.

543 Mellbye 1964; 1275. Han antyder videre at det skal opprettes et Sentralkontor for å styre virksomheten. Dette ble opprettet ti år senere, i 1963.

544 Tenfjord 1991; 5.

mye av. Mellbye fremmet disse synspunkter overfor Legeforeningen og fikk aksept for denne spesialordningen. Dette var første gang Legeforeningen aksepterte av bedriftsleger fikk lov til å behandle syke⁵⁴⁵. På begynnelsen av 60-tallet hadde kontoret seks full tids ansatte leger, hvorav to psykiatere. Kontoret hadde over 20 000 konsultasjoner i året⁵⁴⁶.

Mellbye oppsummerer:

«I store trekk kan man vel si at helsetjenesten for sjømenn her i landet gradvis har utviklet seg til en spesialtjeneste som i dag er delvis løsrevet fra helsevesenet for øvrig. Tendensen nå peker imidlertid i retning av en stigende integrasjon av helsetjenesten for sjømenn i den øvrige helsetjenesten, men da utøvet av spesialister i faget. Det er naturlig at man i Norge, som har en så stor del av sin befolkning «til sjøs» ... tar de medisinske konsekvenser av dette. Hva man savner, og som forhåpentligvis vil komme, er at det fra vitenskapelig hold blir vist interesse for den yrkesmedisinske side ved den næring som i så vesentlig grad har bidratt både direkte og indirekte i økonomisk henseende til den medisinske vitenskaps fremme i Norge.»⁵⁴⁷

Mellbyes påpekning av behov for spesialkompetanse og at det medisinske fagmiljøet i Norge bør se sin besøkestid i forhold til maritime medisinen. Det skulle ta lang tid før Mellbyes forhåpninger ble til noe.

Opprettelsen av sjømannslegekontor medførte også opprettelsen av et register over de sjøfolk som ble nektet hyre av helsemessige årsaker. I 1983 talte nektelsesregisteret 30 000 personer.

12.10 Klageinstans for sjømannslegeattester, 1954

Om sjømannen får legeattest eller ikke, er en svært viktig beslutning sjømannslegen gjør i forhold til sjømannen. Beslutningen er en offentlig beslutning og må sikres forsvarlig.

I Seattle-konvensjonen fra 1948 fastsettes ankerett i paragraf 8⁵⁴⁸. Forskriftene om legeundersøkelse av sjømenn fra 1940⁵⁴⁹ og 1950⁵⁵⁰ inneholder en begrenset ankerett om å få overprøvet legens vurdering av farvesynet⁵⁵¹. Klager fra utlandet hadde Sjøfartsdirektøren ikke laget noe system for, men inntil videre oppnevnt Helsedirektøren til å fungere som appellinstans⁵⁵².

545 *Ibid.*; 9.

546 *Ibid.*; 10.

547 Mellbye 1964; 1275.

548 ILO. 1946. *Convention No 73 On Medical Examination (Seafarers) Convention*.

549 FOR 1940-05-01 *Om legeundersøkelse av sjømanns fargesans, syn, hørsel og sunnhetstilstand*.

550 FOR 1950-09-22 *Om legeundersøkelse av sjømanns fargesans, syn, hørsel og sunnhetstilstand*.

551 «Er det fargesansprøven som sjømannen ikke har bestått skal legen også gjøre sjømannen kjent med at bedømmelsen av fargesansen kan innankes for en spesialkyndig appelleg, som med endelig- virkning avgjør spørsmålet etter personlig undersøkelse.» § 6 i FOR 1940-05-01.

552 Industri-, Håndverk- og Sjøfartsdepartementet. Sjøfartsavdelingen. 1953-11-28 Rundskriv nr. 16-53 – Legeundersøkelse av sjømenn.

I forskriften om legeundersøkelse av 1953 finnes det for første gang en generell ankeinstans for den undersøkte sjømannen. Det er en appellinstans oppnevnt av Industridepartementet etter innstilling fra Helsedirektøren⁵⁵³.

Ved endringer i forskriften fra 1953 i 1966⁵⁵⁴ ble det etablert en sentral klageinstans for sjømannslegeattester⁵⁵⁵. Ansvarlig myndighet ble endret fra Industridepartementet til Direktoratet for sjømenn.⁵⁵⁶

Helsedirektøren utnevnte formann i klageinstansen. Det var i tillegg to medlemmer, en oppnevnt av Sjøfartsdirektøren og en representant for vedkommendes sjømannsorganisasjon. Da Forvaltningsloven⁵⁵⁷ kom i 1967, ble denne type beslutning kodifisert som et enkeltvedtak. I 1967 ble det behandlet 39 saker. I 31 av disse sakene førte klagen ikke frem, mens anken for åtte sakers vedkommende ble tatt helt eller delvis til følge.⁵⁵⁸

Saksbehandlingen i klageinstansen⁵⁵⁹ beskrives som følger:

«Begjæring om klage fremsettes for legekontor for sjømenn/sjømannslege som har utferdiget udyktighetserklæringen. Herfra sendes begjæringen med så vidt mulig utfyllende opplysninger om grunnlaget for avgjørelsen til Direktoratet for sjømenn som videreeksperderer saken til klageinstansens formann. Klageinstansens avgjørelse sendes direktoratet som underretter sjømannen, vedkommende legekontor/sjømannslege og mønstringsmyndighet»⁵⁶⁰.

	1971 ⁵⁶¹	1972	1973 ⁵⁶²	1974	1993 ⁵⁶³
Udyktige	672	633	533	551	186
Klager	39	60	62	70	65
Tatt til følge helt eller delvis	17	15	14	14	44

553 «Den som får udyktighetserklæring som nevnt i § 9, punkt 1, eller begrenset helseerklæring som nevnt i § 2, punktene 3 og 4, eller som ikke får erklæring om tilfredsstillende fargesans som nevnt i § 3, kan innanke avgjørelsen for en appellinstans som oppnevnes av Industridepartementet etter innstilling av Helsedirektøren.» FOR 1953-10-02 *Om legeundersøkelse av sjømenn*.

554 Direktoratet for sjømenn fastsatte den 25. februar 1966 endringer forskrifter av 2. oktober 1953 om legeundersøkelse av sjømenn.

555 Direktoratet for sjømenn. 1966-02-28. Melding D. nr. 24 til utenrikske stasjoner, S.nr. 28 til mønstringsmyndighetene innen riket, og R. nr. 71 til rederier og skipsførere: Endringer i forskrifter om legeundersøkelse av sjømenn av 2. oktober 1953.

556 Fremstillingen bygger på informasjon fra seksjonssjef arkiv i Sjøfartsdirektoratet, Helge Thime-Iversen (2019-10-22 Gmail – Legeundersøkelse og ankemulighet).

557 LOV 1967-02-10 Om behandlingsmåten i forvaltningssaker (Forvaltningsloven).

558 St. meld. nr. 18. (1968-69). Om årsberetning for 1967 fra Direktoratet for sjømenn; 11.

559 Senere ble instansen hjemlet i «§ 12 i de forskrifter om legeundersøkelse av sjømenn som Direktoratet for sjømenn 8. mai 1970 har fastsatt» (St. meld. nr. 12. (1975-1976). Om årsberetning for 1974 fra Direktoratet for sjømenn; 6). Senere hjemlet i FOR 1981-03-30 Om legeundersøkelse av arbeidstakere på skip.

560 St. meld. nr. 12. (1975-1976). Om årsberetning for 1974 fra Direktoratet for sjømenn; 6.

561 St. meld. nr. 15. (1973-74) Om årsberetning for 1972 fra Direktoratet for sjømenn; 13.

562 St. meld. nr. 12. (1975-1976). Om årsberetning for 1974 fra Direktoratet for sjømenn; 12.

563 St. meld. nr. 32. (1993-1994). Om Sjøfartsdirektoratets virksomhet i 1992 og 1993; 18.

I 1972 og 1973 var stadslege Peter Nyquist (1938–2002) formann Klageinstansen⁵⁶⁴. Dr. Ørn Terje Foss var leder av Klageinstansen for sjømenn fra 1991⁵⁶⁵ til 2009⁵⁶⁶. Tor Reisetser var Ørn Terje Foss' forgjenger⁵⁶⁷.

I 1992 ble det opprettet et databasert register over arbeidstagere som var nektet tjeneste til sjøs av helsemessige årsaker. Datatilsynet gav konsesjon til registeret. Registeret gjorde det enklere å hindre at slike arbeidstagere fikk komme til sjøs⁵⁶⁸.

I 2009 ble Alf Magne Horneland leder for klageinstansen som fikk navnet Fagnemnda for sjøfolk. Det kom ny forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger den 5. juni 2014. I denne forbindelse ble arbeidet i klageinstansen utviklet og det ble utarbeidet prosedyrer og en grundig veiledning for sjømannslegene. Veiledningen er i stor grad systematisk og evidensbasert for å gi grunnlag for faglig forsvarlig vurdering av alle sakene⁵⁶⁹. Systemet har tidligere⁵⁷⁰ blitt kritisert for å være gammeldags og ute av takt med moderne medisinsk utvikling. Det er det ikke lenger.

Fra 2018 overtok Hege Sofie Imsen som leder for klageinstansen.

12.11 Kostholdet ombord, 1950-tallet

På 1950-tallet var kostholdet ombord i fokus. Det ble nedsatt hele to komiteer som leverte sine innstillinger i henholdsvis 1951, 1956 og flere forskningsprosjekter på slutten av tiåret.

564 I perioden 1982 og 1983 var medlemmene: Stadslege Peter Nyquist, formann. Avdelingsdirektør Eric Johan Salvesen, Sjøfartsdirektoratet. Varamann: Underdirektør R. Einan, Sjøfartsdirektoratet. Hovedkasserer Øystein Ringvold, Norsk Sjømannsforbund. Varamann: Nestformann Edvin Ramsvik, Norsk Sjømannsforbund. Sekretær: Trygve Stoltenberg, Norsk styrmandsforening. Varamann: Redaktør Paul Grønbech, Norsk styrmandsforening. Direktør Ragnar Grønsand, Norges Skipsførerforbund. Varamann: Sekretær Gudmund Åsheim, Norges Skipsførerforbund. Forretningsfører Frode Gross, Det norske maskinistforbund. Varamann: Sekretær Anders Hagen, Det norske maskinistforbund. Andreas Mausest, Rederiansatte oljearbeideres forbund, (fra 25. oktober 1983). (St. meld. nr. 71. (1983-84). Om årsberetning for 1982 og 1983 fra Direktoratet for sjømenn; 13.)

565 Foss ØT. 2019-12-02. Epost.

566 Kvalvik T. 1996. Det maritime helsevesen. Leangkollen 16-17. september 1996. *DoCumentum Navale*, 1, 3; 2.

567 Personlig meddelelse Kvalvik T 2019-10-18.

568 St. meld. nr. 32. (1993–1994). Om Sjøfartsdirektoratets virksomhet i 1992 og 1993; 18.

569 Norwegian Maritime Authority. 2018. *Guidance to regulations on the medical examination of employees on Norwegian ships and mobile offshore units*. 287 pp.

570 Lønberg NC. 1997. Kritikk av legeundersøkelse av arbeidstakere på skip. *Utposten*, 26; 252-253

12.11.1 Kosthold ombord, 1954

I 1954 nedsatte Landsforeningen for kosthold og helse et utvalg for kosthold til sjøs. Utvalget var ledet av lege Johan Knap (1905–1981)⁵⁷¹. Utvalget påpeker at et ideelt kosthold ombord tidligere ikke var mulig å oppnå. Holdbarheten var ikke god nok gitt lengden på sjøreisene. Temperatur og fuktighet kunne ikke kontrolleres. Med raske motorskip og kjøle og fryseteknikk er disse problemene løst. Den nye utfordring som da dukket opp var – hva er et fullverdig kosthold?

En utredning om kostholdet ombord var levert så sent som i 1951⁵⁷². Hvorfor en ny arbeidsgruppe nå? Konklusjonen i 1951 var at kosten var for rikelig og feil sammensatt⁵⁷³. Kostholdet måtte endres, men forslagene møtte lite begeistring⁵⁷⁴ og da anbefalingene

«skulle settes ut i livet i praktiske tiltak, var reaksjonen ofte at endringer i kostholdet var ensbetydende med sparetiltak. Dette syn er så inngrodd og sjømannens begrunnelse for det så avgjort; at en kostholdspropaganda som ikke tar tilstrekkelig hensyn her, vanskelig har mulighet for å føre fram»⁵⁷⁵.

Det var således ikke gjort en god nok jobb med implementeringen. Det nye utvalget arbeidet derfor videre med problemstillingene.

Utvalget gjorde en sammenligning av sykefravær etter sykdomsgrupper mellom arbeidstakere til sjøs og på land. Tallene for sjømenn ble hentet fra *Årsmelding og regnskap 1954 for Trygdekassen for sjømenn i utenriksfart*. Tallene for arbeidere på land ble hentet fra professor Haakon Natvigs artikkel i *Nordisk Medicin*⁵⁷⁶. Sykeprosent er angitt antall dager per 100 dager av det totale fravær⁵⁷⁷.

571 Utvalgets medlemmer var lege Nicolay Langfeldt Eeg-Larsen, kokkeskolebetyrer Erik Eriksen, befrakter Per Fogstad, kaptein H. A. Irgens, stuertskolebestyrer Thorleif Nilsen. Kontorsjef Nils Kaurin ble utvalgets sekretær.

572 Denne arbeidsgruppens arbeid er detaljert i Knap J. 1953. *Lærebok i skipshygiene for kokk- og stuertskolene*. Oslo, Aschehoug; 177-186.

573 Knap, J. 1950. The Caloric Value of Fare at Sea in the Norwegian Merchant Marine. *J R Nav Med Serv*. 36, 2; 72-8.

574 Anon. 1951-08-17. Vi spiser alt for mye tung mat til sjøs. *Dagbladet*; 1, 4. Anon. 1951-08-17. Rederiforbundet og sjømannsforbundet bør ta ut noen prøveskip. *Dagbladet*; 1, 4.

575 Anon. 1956. *Kostholdet ombord. Innstilling fra utvalget for kosthold til sjøs*. Oslo, Landsforeningen for kosthold og helse; 6.

576 Natvig H. 1952. [Findings in industrial health examinations]. *Nordisk Medicin*. 47; 144.

577 Anon. 1956. *Kostholdet ombord. Innstilling fra utvalget for kosthold til sjøs*. Oslo, Landsforeningen for kosthold og helse; 15.

Sykdomsgruppe	Sykeprosent sjømenn	Sykeprosent arbeidstakere i land
Tuberkuløse sykdommer	10,06	7,5
Veneriske sykdommer	1,35	0,4
Andre infeksjonssykdommer	0,82	2,3
Ondartede svulster	1,53	1,0
Sykdommer i åndedretsorganene	5,23	18,7
Sykdommer i hjerte og kretsløp	5,24	4,8
Sykdommer i fordøyelsesorganene	21,77	10,4
Sykdommer i nervesystemet (nervøse lidelser og sinnssykdom)	11,63	5,5
Sykdommer i urin- og kjønnsorganene	3,65	2,4
Sykdommer ifm svangerskap	-	-
Hudsykdommer	4,32	2,2
Revmatiske sykdommer og sykdommer i bevegelsesorganene	11,71	18,5
Øyensykdommer	0,89	1,2
Øresykdommer	0,94	0,7
Adtenia	0,02	0,3
Ernærings- og stoffskiftesykdommer	0,66	0,4
Blodsykdommer	0,19	0,2
Skader	17,40	17,7
Andre sykdommer	2,58	5,8

Tuberkulose og nerve- og fordøyelsesykdommer viser betydelig overhyppighet ombord sammenlignet med land. Utvalget leverte sin innstilling i 1956⁵⁷⁸.

Spesielt for å få redusert antall fordøyelsesykdommer⁵⁷⁹ støtter komiteen anbefalingene fra utvalget av 1951 om tre måltider og lettere fordøyelig

578 Anon. 1956. *Kostholdet ombord. Innstilling fra utvalget for kosthold til sjøs*. Oslo, Landsforeningen for kosthold og helse. 56 ss.

579 Solem JB. 1964. Fordøyelsesykdommer hos sjøfolk. *Tidsskrift for den norske Lægeforening*, 84; 1255-1257.

kost. De foreslo et sunnere kosthold, færre måltider, kafeteriasystem, hevet status og øket utdanning for stuerter samt kostholdsopplysning til sjømenn.

12.11.2 Kostholdsundersøkelse

Landsforeningen for kosthold og helse gjennomførte i årene 1958 til 1960 kostholdsundersøkelser på 13 norske skip i utenriksfart⁵⁸⁰. Undersøkelsen viste at sjøfolkene i snitt fikk i seg ca 4 000 kcal daglig. Forbruket virket i utgangspunktet større enn man skulle forvente gitt kroppsstørrelse og arbeidets art ombord. Siden det ikke forelå noen god metode for å fastslå om dette var tilfellet, gjennomførte Natvig og Vellar en høyde- og vektundersøkelse av norske menn ombord og i land⁵⁸¹. De undersøkte 8 548 menn ved Sjømannslegekontorene i Oslo, Bergen, London og New York. Disse ble sammenlignet med 9 114 menn undersøkte hos norske bedriftsleger. Konklusjonen var at sjømenn hadde betydelig og signifikant høyere gjennomsnittsvekt enn menn i land. Overvekten var tydelig fra 30-årene, økte med fartstid og var større hos offiserer enn mannskap. Forskerne konkluderte med at sjømenn var overvektige og fikk i seg for mange kalorier. Dette utgjorde en helserisiko og tiltak burde iverksettes for å forandre kosten⁵⁸² og samtidig legge forholdene bedre til rette for trening ombord⁵⁸³.

Sjøfolk røykte mer enn menn på land. Røkere har lavere vekt enn ikke-røkere, men på tross av røykehyppigheten ombord var sjømenn tyngre enn menn på land. Vellar undersøkte røykevaner hos sjømenn og påpekte at årsaken kan ligge i tilgang til avgiftsfri tobakk ombord. Han trakk frem kanaløya Jersey som har avgiftsfri tobakk og verdens høyeste forekomst av lungekreft som en parallell, men understreket at man hverken har data for lungekreft eller dødelighet hos norske sjømenn⁵⁸⁴. De undersøkte er samme gruppe som i Natvigs høyde- og vektundersøkelse⁵⁸⁵. Rundt 80 % av norske sjømenn var røkere. Vellar konkluderte med at man bør være spesielt oppmerksomme på sjøfolk, da røykebelastningen er betydelig.

580 Grønn M. et al. 1962. *Proviantbruk i handelsskip*. Melding nr. 3. Oslo, Landsforeningen for Kosthold og Helse. Øgrim ME. 1961. *Kostholdsundersøkelser i handelsskip*. Melding nr. 1. Oslo, Landsforeningen for Kosthold og Helse.

581 Natvig H. et al. 1965. *Høyde- og vektundersøkelser av norske sjømenn og menn i land*. Melding nr. 8. Oslo, Landsforeningen for Kosthold og Helse; 2.

582 Anon. 1963. *Betenkning om forholdet mellom fett og hjerte-/karsykdommer* skrevet av en sakkyndig komité oppnevnt ved Kgl. resolusjon av 22. desember 1960, utgitt 1963.

583 Natvig 1965; 14.

584 Vellar OD. 1965. *Røykevaner blant norske sjømenn og menn i land*. Oslo, Landsforeningen mot kreft; 30.

585 Natvig H. et al. 1965. *Høyde- og vektundersøkelser av norske sjømenn og menn i land*. Melding nr. 8. Oslo, Landsforeningen for Kosthold og Helse; 2.

12.12 Manglende forskningsinteresse, 1950-tallet

Sjømenn ble oppfattet som en «usynlig yrkesgruppe». Østreng⁵⁸⁶ skriver i sin doktoravhandling i sosiologi at sjøfolk har fått lite forskningsmessig oppmerksomhet:

«Tross Norges sterke posisjon som sjøfartsnasjon har skip fått liten oppmerksomhet av norske forskningsmiljøer, og sjøfolk er i dag en usynlig yrkesgruppe i norsk arbeidslivsforskning. Det har imidlertid vært to forskningsmiljøer som over to ulike perioder har vist interesse for skip som forskningsfelt i sosiologien. 1) Prosjekter gjennomført på slutten av 1950-tallet og tidlig 60-tallet ved Institutt for samfunnsforskning (ISF) initiert av Vilhelm Aubert og Oddvar Arner. 2) Aksjonsforskningsprosjekter på skip gjennomført tidlig på 1970-tallet ved Arbeidsforskningsinstituttet (AFI)»⁵⁸⁷.

Jeg er ikke sikker på at det er så mye bedre i andre land⁵⁸⁸, men i sjøfartsnasjonen Norge burde forholdene nok vært bedre⁵⁸⁹. Norge har i lang tid vært en vesentlig aktør i den internasjonale maritime virksomhet. *Man kan undre seg hvor det har blitt av vår professor i maritim medisin*⁵⁹⁰?

Det er interessant å se at forskere bemerker den åpenbare kontrasten mellom Norges ledende internasjonale stilling innen maritim virksomhet gjennom mange år, samtidig som den maritime medisinen er sterkt underutviklet.

12.13 International Maritime Organization (IMO), 1959

Det har vært svært mange internasjonale konferanser og konvensjoner innen sjøfarten helt tilbake til 1800-tallet, men det var først i 1958 at det ble etablert en permanent internasjonal organisasjon, og International Maritime Organization hadde sitt første møte i 1959⁵⁹¹.

586 Østreng D. 2006. *I samme båt. Forholdet mellom sjøfolk på multinasjonale skip*. Oslo, Universitetet i Oslo, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. 312 ss. [Doktoravhandling].

587 Østreng 2006; 27.

588 Den amerikanske sosiologen og marineoffiseren George C. Homans skrev en artikkel i *American Sociological Review* (1946) om sosial struktur på et amerikansk krigsskip. Artikkelen tar utgangspunkt i Homans egen erfaring. Norbert Elias (1950) er et annet eksempel på en internasjonalt kjent sosiolog som har skrevet om sjøfolk som yrkesgruppe. Han skrev en artikkel i *The British Journal of Sociology* om opprinnelsen til, og den tidlige utviklingen av, skipsoffisersyrket.

589 Sandbekk 1977; 1) er noe mer optimistisk: «Norske sjøfolk har etter siste verdenskrig vært viet stor interesse fra ulike grupper av forskere. På den ene siden har sosiologiske forhold ved 24-timers samfunnet ombord (Aubert og Arner 1958, Arner 1961) og ved sjømannsfamilien (Tiller 1958, 1960) vært undersøkt. På den annen side har trekk ved yrkesgruppens sykdomsbilde og dødelighet blitt trukket frem. Interessen har særlig dreiet seg om sjøfolks psykiske helse (Jorem 1954, Sundby 1956, Arner og Tenfjord 1964) og deres forhold til alkohol (Kjølstad 1964, Brun-Gulbrandsen og Irgens-Jensen 1967) Ulykker ombord og iland er også blitt gjort til gjenstand for undersøkelser (Arner og Tenfjord 1964, Arner 1970). Det har således ikke manglet på viten om generelle sosialmedisinske problemer innen sjømannsyrket».

590 Min utheving.

591 I 1948 besluttet De Forente Nasjoners maritime konferanse en konvensjon som opprettet International Maritime Consultative Organization (IMCO) – senere kalt IMO. Konvensjonen trådte først i kraft i 1958 og IMO hadde sitt første møte i 1959.

Hovedhensikten med IMO er å arbeide for sikrere hav og renere hav.

Den første utgaven av Safety of Life At Sea (SOLAS) konvensjonen i regi av IMO kom i 1960. Siste utgave av konvensjonen er fra 1974⁵⁹². Det har kommet en rekke endringer til konvensjonen siden dette,

Utviklingen av hurtigbåter medførte utvikling av et eget regelverk. *High Speed Craft Code* (HSC)⁵⁹³ ble vedtatt i 1994 og inkludert som kapittel X i SOLAS med iverksettelse fra 1996⁵⁹⁴.

12.14 Dødelighet i den svenske handelsflåten, 1960

Den svenske sosialmedisineren Anders Otterland⁵⁹⁵ gjorde undersøkelser av dødeligheten i den svenske handelsflåten. Han viste at overdødeligheten hos sjømenn av sykdom og ulykker samlet var dobbelt så stor som forventet. Dødeligheten av ulykker isolert var syv ganger så høy og overdødeligheten av selvmord var fire ganger så høy. Otterlands undersøkelse inkluderte 1 775 svenske og 239 utenlandske sjømenn som døde i årene 1945 til 1964.

Otterlands undersøkelser vakte oppmerksomhet også i Norge⁵⁹⁶. Spørsmålet ble om denne overdødelighet og -sykelighet kunne overføres til norske forhold. En nordisk intervjuundersøkelse ble gjennomført⁵⁹⁷ og konklusjonen var at det ikke var tydelige forskjeller i forholdene sjøfolk levde under ombord mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige. Diskusjonen fokuserte i større grad på den menneskelige⁵⁹⁸ faktor

«Alkoholen ble nevnt som en medvirkende årsak i svært mange av ulykkestilfellene, ofte kombinert med en viss kjekkasmentalitet»⁵⁹⁹.

Det ble også luftet om de som søkte seg til sjøen var mer disponerte for ulykker enn andre. Dette synspunktet passer dårlig med «the heathy soldier effect» som viser at soldater har lavere totaldødelighet enn sammenlignbare grupper⁶⁰⁰. Denne effekten er ofte attribuert til helsemessig seleksjon og sjømenn i den aktuelle perioden ble også helsemessig selektert. På den annen

592 Ratifisert ved KGL RES 1977-01-21 og trådte i kraft 1980-05-25.

593 HSC var en videreutvikling av Code for Safety for Dynamically Supported Craft (DSC) fra 1977.

594 HSC fikk forskriftmessig status i Norge gjennom FOR 1998-01-05-6 Om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (hurtigbåtforskriften) som var den første norske særlige bestemmelse for hurtigbåter.

595 Otterland A. 1960. A sociomedical study of the mortality in merchant seafarers. Analysis of deaths in the population of active seafarers registered in Sweden 1945–1954. *Acta Medica Scandinavica*, Supplementum. 357; 1-291. Dette var Otterlands doktoravhandling og en av opponentene var helsedirektør Karl Evang (Hersson L. 1966. *Sjømann hvorhen*; 21).

596 Arner 1970; 10.

597 Arner 1962.

598 Hersson L. 1966. *Sjømann hvorhen*; 11.

599 Arner 1970; 11.

600 Waller 2011.

side var det flere undersøkelser som tydet på at sjømenn hadde overhyppighet av sinnslidelser⁶⁰¹, kriminalitet⁶⁰² og alkoholmisbruk.⁶⁰³ Mulige effekter av psykiske belastninger mange sjømenn var utsatt for under Den andre verdenskrig, ble ikke nevnt.

En forklaring som er luftet, er at kontrollen med sjømenn var for dårlig. Udyktighetskjennelsene var så sjeldne at de ikke påvirket mønstringen i særlig grad. I Sjøforsvaret ble rundt 15 % av de vernepliktige kjent udyktige av psykiske årsaker. I Handelsflåten var det 1,25 % av alle undersøkte ved Sjømannslegekontoret i Oslo som ble kjent udyktige på grunn av psykisk lidelse. Hvis man ser på de samlede tall for alle landets sjømannsleger (800 i tallet), utgjorde udyktighet 0,07 %. Det blir således et spørsmål om det i realiteten eksiterte noen medisinsk seleksjon⁶⁰⁴.

I Sverige ble mønstringsreglene endret i 1961 for å få en mer effektiv kontroll. Antallet svenske sjømannsleger som kunne gjennomføre helseundersøkelsen ble redusert til 50⁶⁰⁵, mens det på samme tidspunkt var 7–800 i Norge. I Norge etablerte man først Legekontoret for Sjømenn i Oslo i 1953 og etter hvert tilsvarende kontorer andre sentrale byer. Opprettelsen møtte sterk motstand fra legehold, men Den norske legeföreningen støttet likevel endringen⁶⁰⁶.

12.15 Skipet – det skjulte samfunn, 1960-tallet

De to norske sosiologene Vilhelm Aubert (1922–1988) og Oddvar Arner (1929–2019) gjennomførte på slutten av 1950-tallet flere relativt omfattende sosiologiske undersøkelser på norskeide skip. Arner noterer at

601 Ødegård Ø. 1956. The Incidence of Psychoses in Various Occupations. *The International Journal of Social Psychiatry*. 2, 2; 85-104.

602 Christie 1960.

603 Brun-Gulbrandsen, 1964. Rose H. et al. 1961. A Study of Alcoholism as an Occupational Hazard of Merchant Seamen. *Journal of Mental Science*, 107, 446; 18-30.

604 Hershon L. 1966. *Sjømann hvorhen*; 15.

605 I 1979 ble den svenske ordningen vesentlig endret ved at kravet til særlig kompetanse og godkjennelse for sjømannsleger ble opphevet. Enhver svensk lege kun etter dette undersøke svenske sjømenn (Förordning (1979-38) om läkarintyg för sjöfolk. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-197938-om-lakarintyg-for-sjofolk_sfs-1979-38 Anvendt: 2019-10-25). «Reglerna i mönstringsförordningen om hälsoundersökning av sjömän reviderades år 1979 ... Ändringarna innebar bl. a. att kravet på att läkarintyg skulle utfärdas av speciella s.k. sjömansläkare, vilka skulle ha «förvärvat erfarenhet av sjöfolks arbetsförhållanden», togs bort. Bakgrunden till detta var den stora bristen på sjömansläkare, något som lett till svårigheter för sjömän att få läkarintyg utfärdade.» (Prop. 1983-84:1 https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/om-monstring-av-sjoman_G7031/html Anvendt: 2019-10-26).

606 Hershon 1966; 22.

«... for en sosiolog fortøner et skip seg på mange måter som et fristende studieobjekt»⁶⁰⁷.

Denne forskningen på skipssamfunnets og sjømannsyrkets sosiologi resulterte i flere publikasjoner ved Institutt for samfunnsforskning tidlig på 1960-tallet⁶⁰⁸. Undersøkelsene kom i gang etter initiativ fra daværende dosent Vilhelm Aubert.⁶⁰⁹

Arner påpeker at

«Problemene omkring skip og sjøfolk har hittil vært svært lite utforsket.»⁶¹⁰

Publikasjonene er ett av de mest omfattende og mest kjente forskningsarbeider om skip og sjøfolk i Norge.

12.15.1 *Skipet – 24-timers-samfunnet*

Ombord er verden meget forutsigbar og regulert. Dette fenomen er også beskrevet som et 24-timerssamfunn⁶¹¹. Likheten med Goffmans teori om totale institusjoner virker nærliggende. Goffman⁶¹² definerer en total institusjon som sted hvor et antall personer både oppholder seg og arbeider og sammen utfører et arbeid hvor de er avskåret fra samfunnet for øvrig. Likheten med en militær institusjon med orden, disiplin og kontroll er påfallende.

12.15.2 *Studier av sjømannsfamilien*

Per Olav Tiller (1926–2010) gjorde en undersøkelse på effekten på barns utvikling ved sjømannsfarens fravær⁶¹³. Erik Grønseth (1925–2005) studerte

607 Arner O. 1961. *Skipet og sjømannen, sosiologiske undersøkelser av skipssamfunnet og sjøfolks yrkesforhold*. Oslo, Institutt for Samfunnsforskning; 1.

608 Aubert V. et. al. 1959. On the Social Structure of the Ship. *Acta Sociologica*. 3; 200-219. Aubert V et al. 1962. *The ship as a social system*. Oslo, Institute for Social Research. 122 ss. Aubert V. et. al. 1958. *Skipets sosiale struktur*. Oslo, Institutt for Samfunnsforskning. 23 ss. Arner O. 1960. Skipssamfunnet og offisersrekrutteringen. *Tidskrift for Samfunnsforskning*, 1; 105-119. Arner O. 1961. *Skipet og sjømannen, sosiologiske undersøkelser av skipssamfunnet og sjøfolks yrkesforhold*. Oslo, Institutt for Samfunnsforskning. 191 ss. Arner O. et al. 1962. *Ulykker til sjøs. En samnordisk undersøkelse av mulighetene for økte ulykkesforebyggende tiltak blant sjøfolk*. Oslo, Institutt for samfunnsforskning. 37 ss

609 Arner 1961; forord s 1. Forskningen ble finansiert av Statens velferdsråd for handelsflåten, Norges almenvitenskapelige forskningsråd og Institutt for samfunnsforskning.

610 Arner 1961; 11. Han nevner følgende arbeid; Richardson, SA. 1956. Organizational Contrasts on British and American Ships. *Administrative Science Quarterly*. 1, 2; 189–207.

611 Roggema J. et al. 1975. *Nye organisasjonsformer til sjøs. Høegh Multima forsøket*. Oslo, Tanum, 201 ss.

612 Goffman E. 1961. *Asylums: essays on the social situation of mental patients and other inmates*, New York, Anchor Press.

613 Tiller PO. 1958. *Father absence and personality development in sailor families*. København, Munksgaard. 48 ss.

sjømennenes ektefeller⁶¹⁴. Arbeidet ble støttet av skipsreder Anders Jahre. Også i 3S-prosjektet («System fir Sikkert Skip») på slutten av 70-tallet var sjømannens familieforhold i fokus⁶¹⁵. En rimelig forklaring på sosiologenes interesse for sjømenn var hvor viktig sjømannserfaringen var i befolkningen:

«In the early 1970s it was estimated that around one third of the male Norwegian labour force had spent some time at sea.»⁶¹⁶

12.15.3 Psykisk helse og rus

Professor Aubert understreket at

«få yrkesgrupper, kanskje ingen andre, har hatt større positiv betydning for vårt land enn sjøfolkene» og samtidig er det «få yrker som har vært hjemsoekt av så store problemer, sosialt og menneskelig»⁶¹⁷.

Problemstillinger knyttet til rus, psykiatri og kriminalitet er overrepresentert blant sjøfolk.

Sundby⁶¹⁸ og Ødegård⁶¹⁹ viser at det blant sjøfolk var en betydelig overhyppighet av psykiske lidelser i forhold til andre yrkesgrupper. Disse uheldige forhold var ofte koblet til alkohol, ifølge Kjølstad⁶²⁰ og Brun-Gulbrandsen⁶²¹.

Brun-Gulbrandsen hadde studert 3 500 sjømenn i 1957 og sammenlignet disse med en kontrollgruppe på 1 800 personer. Han viste at de sjømenn med best almenutdannelse og lengst utdannelse klarte seg best. Lavt evnenivå økte sjansen for alkoholmisbruk. Det var tydelig sammenheng mellom alkoholmisbruk og psykiske lidelser. Det er derfor mulig å sile ut denne gruppen ved seleksjonsundersøkelsen⁶²². Dette problemet er ikke

614 Grønseth E. 1960. Sjømannshustruers reaksjoner på frustrasjon ved mannens fravær til sjøs. *Nordisk Psykologi*. 12; 102-10. Grønseth E. 1978. *Virkninger av sjømannens fravær til sjøs på sjømannshustruers familieforhold, øvrige sosiale relasjoner og tilpasninger*. Oslo, Institutt for samfunnsforskning. Stensil.

615 Aamot S. 1979. *Sjøfolks tilpasning til skipssamfunnet under skiftende familie- og samfunnsforhold*. Oslo, System for sikkert skip, Rapport. Norges teknisk-naturvitenskapelige forskningsråd. 29 ss.

616 St. meld. nr. 23 (1975–1976). *Om sjøfolkenes forhold og skipsfartens plass i samfunnet*; 42. Sitert I: Tenold S. et al. 2019. *Mermaids Ashore The Norwegian Mermaid Association, 1964–1989. The Mariner's Mirror*, 105, 2; 202-18).

617 Hersson 1966; 6.

618 Sundby P. 1956. Occupation and insanity. *Acta Psychiatrica Scandinavica*, 31, S106; 276-87.

619 Ødegård Ø. 1956. The Incidence of Psychoses in Various Occupations. *The International Journal of Social Psychiatry*. 2, 2; 85-104.

620 Kjølstad T. 1964. Alkoholisme hos sjøfolk. *Tidsskrift for den norske Lægeforening*. 84; 1243-8.

621 Brun-Gulbrandsen S. et al. 1964. *Alkoholmisbruk blant unge norske sjømenn*. Oslo, Universitetsforlaget. 177 ss.

622 Hersson 1966; 52.

nytt. Allerede Hoffmann viste i 1945 at alkoholisme var et vesentlig problem ombord

«Som det ses, er personlige, individuelle årsaker til alkoholisme ikke tatt i betraktning. De er uten betydning i vår sammenheng fordi det er klart at alkoholister ikke kan behandles mens de seiler, de må utelukkes fra å seile»⁶²³.

Wang-Norderud konkluderte med følgende i sin undersøkelse av 750 sjømenn som hadde vært ved Sjømannslegekontoret i New York under krigen:

«Meget kan gjøres for å bedre på forholdene. Alle alkoholister må utelukkes fra handelsflåten ...»⁶²⁴

Jorem gjorde en undersøkelse på rekruttene til Sjøforsvaret i 1954 og fant at

«... forhyringsnektelsene rammer en langt høyere prosent enn den medisinske kassasjon, og dermed sannsynliggjort at de tilpassingsmessige problemer rent kvantitativt er av betydelig høyere størrelsesorden enn de rent fysisk helsemessige for tiden er ... Det er sannsynliggjort at sjølivet byr på ekstra store psykiske påkjenninger, og at de psykiske sykdomsbilder har antatt en alvorligere karakter etter en tid til sjøs»⁶²⁵.

12.15.4 Ulykker

I 1962 publiserte Arner og medarbeidere en samnordisk undersøkelse av mulighetene for økte ulykkesforebyggende tiltak blant sjøfolk⁶²⁶. Undersøkelsen påpekte at

«... ved siden av at sjømannsyrket har høyere dødelighet og større antall ulykker og yrkesskader enn andre yrker, viser det seg også at kriminalitet, alkoholmisbruk og sinnslidelser ligger uforholdsmessig høyt.»⁶²⁷

Forskerne påpekte at det ser ut som om sjøen trekker til seg personer med de personlighetstrekk og egenskaper som disponerer for disse problemer. Forfatterne anbefalte at rekrutteringen, opplæringen og arbeidsvilkårene må blir mer normale⁶²⁸.

623 Hoffmann WC. 1945. Krigsnevroser i vår handelsflåte under den 2. verdenskrig. *Tidsskrift for den norske Lægeforening*. 65; 419-21.

624 Wang-Norderud R. et al. U. å. *Kort innberetning over 750 norske sjøfolk med arbeidstillatelse i New York i krigsårene 1942-1945*. Stensil. (Ifg Hersson 1966; 61.)

625 Jorem P. 1954. *Psykologisk undersøkelse av sjømenn. Maalmoen*. Stensil; 48.

626 Arner O. et al. 1962. *Ulykker til sjøs. En samnordisk undersøkelse av mulighetene for økte ulykkesforebyggende tiltak blant sjøfolk*. Oslo, Institutt for samfunnsforskning. 37 ss. Arner O. et al. 1964b. Sykdom, ulykker og død blant norske sjømenn. *Tidsskrift for den Norske Lægeforening*. 84; 1228-36.

627 *Ibid.*; 5.

628 *Ibid.*; 28.

Arner studerte videre 1 027 dødsulykker blant norske og utenlandske sjømenn i handelsflåten i perioden 1957–1964⁶²⁹. Han viste av 25 % av dødsulykkene er arbeidsulykker. De øvrige skjedde i hovedsak på fritiden i havn. En tredjedel av de forulykkede var beruset da ulykken inntraff. Dødelighet til sjøs ligger mellom tre og fire ganger så høyt som i sammenlignbare gruppe på land⁶³⁰.

Leder i Sjømannsforbundet, Olaf Karling (1907–2000), var ikke spesielt begeistret –

«... yrkets status rives ned av såkalte forskere som «finner ut» ting om sjøfolkene som ikke er riktig.»

I Dagbladet får han råd om å ta forskerne alvorlig under tittelen «Vend dem ikke ryggen»⁶³¹.

12.16 Norsk skip er ikke oppdragsesanstalter, 1961

I vesteuropeisk sammenheng var Norge ganske enestående med sitt system for offentlig obligatorisk mønstring og forhyring. Alle skulle gjennom en grundig helsesjekk fysisk og psykisk før de kom ombord. Fra 1959 til 1963 var det over 2 800 hyrenektelser, de fleste av psykiske årsaker og alkoholisme⁶³².

Sjømannsforbundet var med i tilsynsnemndene ved de offentlige mønstrings- og forhyringskontorene. Videre fra Sjømannsforbundet representert i den sentrale Sjømannsnemnden under Arbeidsdirektoratet. Det var ikke bare helse som var nektelsesgrunn, man kunne også nekte de som var uskikket, hadde forbrutt seg gjentatte ganger mot sine tjenesteplikter eller vist seg uverdige til arbeid ombord. Direktoratet for sjømenn førte lister over nektelser⁶³³.

«Domstoler, barnevernsnemnder og andre organer har brukt skipet som oppdragsesanstalt, og har sendt de unge problematikere ut i håp om at det skulle gå bedre enn på landjorden.»⁶³⁴

I 1961 ble en ransmann idømt betinget dom under forutsetning om at han søkte hyre. «Dette har skjedd gang på gang opp gjennom årene, til tross for

629 Arner O. 1970. *Dødsulykker blant sjømenn*. Oslo, Universitetsforlaget. 242 ss.

630 Arner O. 1973. The Role of Alcohol in Fatal Accidents Among Seamen. *British Journal of Addiction to Alcohol & Other Drugs*. 68, 3; 185-9.

631 Hamlander AJ. 1970-11-12. Vend dem ikke ryggen. *Dagbladet*; 11. Elvik, H. 1970-11-06. Sjømannsforbundet går mot forskerne. *Dagbladet*; 13. Elvik, H. 1970-11-09. Vi vet alt for lite om sjømennenes situasjon. *Dagbladet*; 13.

632 Halvorsen T. 2007. *Vi seiler for velstand og lykke. Norsk Sjømannsforbunds historie*; 124.

633 *Ibid.*; 125.

634 Professor Vilhelm Aubert i Hersson L. 1966. *Sjømann hvorhen*; 7.



Figur 43 Parole i 1 maitoget i Stavanger i 1961 med protest mot forhyring av forbrytere. Foto: Halvorsen, 2007; 125.

sjøfolkenes protester,» erklærte Sjømannsforbundet i Stavanger. Første mai samme år gikk de under parolen «Norske skip er ikke oppdragelsesanstalter. Påmønstring av dømte forbrytere må stoppe.» I 1964 la Skibsfartens arbeidsgiverforening⁶³⁵ og sjømannsorganisasjonene i fellesskap frem et forslag om å kreve vandelsattest før tjeneste ombord⁶³⁶.

Asker og Vester Bærum Herdsrett dømte i 1960 en ransgutt til fengsel i ett og ett halvt år som kunne gjøres betinget dersom han søkte hyre i utenriksfart⁶³⁷. Saken ble anket og Høyesterett opphevet dommen med den begrunnelse at ingen rett har anledning til å dømme en tiltalt til å dra til sjøs. Han fikk i stedet ett års ubetinget fengsel⁶³⁸.

635 Anon. 1965. *Skibsfartens arbeidsgiverforening 1940–1965*. Oslo, Eget forlag, 149 ss.

636 Halvorsen 2007; 126.

637 «En 23 år gammel mann uten fast stilling – tidligere straffet 4 ganger for ran, legemsbeskadigelse, bilbrukstyveri og innbrudd, siste gang dømt i april 1961 – ble i herredsretten dømt for 2 grove tyverier, 1 forsøk på grovt tyveri, 1 bilbrukstyveri m.m. til fengsel i 1 år og 6 måneder som ble gjort betinget på vilkår at han straks søkte hyre i utenriksfart. ... straffen [ble] omgjort til ubetinget fengsel i 1 år.» 1962-02-10 Dom Høyesterett – Kjennelse. RT –1962-152-26a.

638 Eriksen TJ. et al. 2017. *Velferden. Historien om Statens velferdskontor for Handelsflåten*. Sofiemyr, Bjørgu Forlag; 82.