

6 Tidlige initiativ for sjømannens helse

Fremveksten av maritim medisin i Norge kom, ikke unaturlig, sammen med veksten i landets maritime virksomhet. Med handelsflåten store vekst fra midten av 1800-tallet kom oppmerksomheten omkring helse og sikkerhet ombord. Samtidig ble man oppmerksom på den usedvanlige store dødeligheten i kystfart og fiske. I dette kapitlet vil jeg se på pionerene i maritim medisin.

6.1 Fremveksten av sjøfartsnasjonen Norge

I vikingtiden var Norge en betydelig sjømakt både med handelsfartøy og marinefartøy. La oss følge utviklingen av både handelsmarinen og orlogsmarinen – og dens relevans for den maritime medisin.

6.2 Handelsmarinen

I mange hundre år lå skipsfarten nede, men handelssamkvemmet med stormakten Nederland på 1600-tallet hadde stor betydning for gjenreisningen av handelsflåten. På 1700-tallet begynte norske fartøyer å seile i fraktfart mellom fremmede land og i 1805 seilte «Trondhjems Prøve»¹⁷ på langfart til Batavia¹⁸. «Trondhjems Prøve» var ett av de første norske skip på langfart.

Efter en nedgang under og etter Napoleonskrigen, hvor Norge-Danmark hadde valgt side med Napoleon og derfor fikk sjømakten Storbritannia som motstander, tok sjøfarten seg sakte opp igjen. Den virkelig store fremgangen kom etter 1850 og opphevelsen av Navigasjonsakten¹⁹ var av stor betydning.

¹⁷ Dannevig 1982; 25-26.

¹⁸ Batavia var hovedstaden i Nederlandsk Ostindien. I dag er dette Djakarta som er hovedstaden i Indonesia.

¹⁹ Navigasjonsakten var en engelsk lov av 9. oktober 1651 som forbød innførsel av varer fra de engelske koloniene på andre enn engelske skip, og fra Europa på andre skip enn de som tilhørte den engelske flåten eller flåten i det landet der varen var produsert. Denne loven var rettet mot nederlendernes sterke stilling i den internasjonale skipsfarten, og det bidro til å redusere deres innflytelse kraftig. Den bidro også til den amerikanske revolusjon, fordi de engelske kolonier i Nord-Amerika kunne bare handle med England, eller via England. Navigasjonsakten fremmet også utviklingen av skipsfart i Norge, med varer som trelast og fisk. Denne loven ble opphevet i 1849. Opphevelsen av denne loven ble regnet som en seier for prinsippet om fri handel over landegrenser (<https://no.wikipedia.org/wiki/Navigasjonsakten> Anvendt: 2018-09-11).

Fra en handelsflåte som hovedsakelig var en del av norsk import- og eksporthandel fikk vi en handelsflåte som i større grad seilte i fart mellom fremmede havner. Dette medførte fremveksten av skipsfart som en selvstendig næring²⁰.

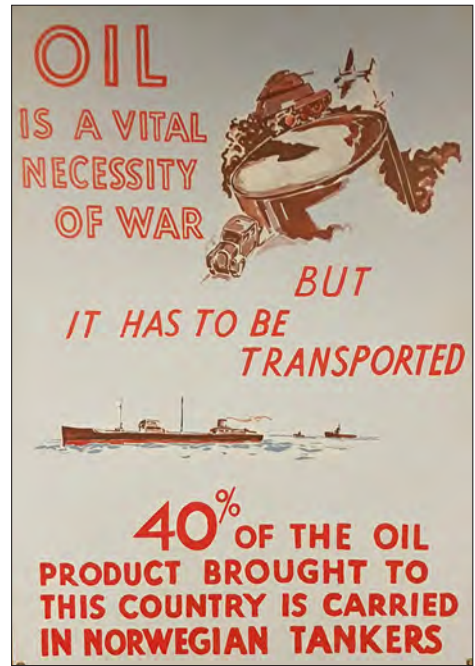
Fra 1826 til 1878 økte den norske handelsflåten fra 1 761 til 8 248 skip (468 % økning) og fra 113 000 bruttotonn til 1 527 000 bruttotonn (1351 % økning)²¹.

Norge var sent ute med overgangen fra seil til motor. I tillegg kjøpte norske redere utrangerte skip fra utlandet hvor de ble erstattet med dampskip. Norske sjøfolk var også rimeligere arbeidskraft.

Treskipene var farligere og mellom 1890 og 1910 var antall havarerte norske skip to til tre ganger høyere enn for resten av verdensflåten²². Først i 1907 hadde landet flere dampskip enn seilskuter.

Innføringen av dampskip gav raskere og mer punktlig seilas. Suezkanalens åpning i 1869 og Panamakanalens åpning i 1914 medførte også kortere transporttider. Like før den første verdenskrigen var overgangen fra seilskip til dampskip stort sett over. Under den første verdenskrigen var Norge en betydelig sjøfartsnasjon. Vi var nøytrale, men flere enn 2000 sjømenn ble drept og 1,3 millioner bruttotonn ble senket.

I 1920-årene ble tankskip et nytt trekk i utviklingen. I 1939 utgjorde tankskip 16 % av verdens tonnasje og Norge var en dominerende aktør i tankskipmarkedet. I 1939 var den norske flåten på 4,8 millioner bruttotonn og den fjerde største i verden²³. Flåten var også svært moderne og over 60 % var motorskip – den største andel i verden²⁴.



Figur 5: Plakat fra Den andre verdenskrig.

20 Thowsen A. 2006. *En skog av skip. Odjell 1914–1960*. Bergen, Odjell; 13.

21 SSB. 2000-11-01. *1894 – annus horribilis*.

22 Andersen HW. et al. 1989. *Anchor and balance. Det norske Veritas 1864–1989*. Oslo, Cappelen Forlag; 54.

23 <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319866/> Anvendt: 2019-12-30.

24 <https://snl.no/skipsfart> Anvendt: 2019-12-30.

Etter det tyske angrepet på Norge rekvirerte regjeringen alle norske fartøy og etablerte statsrederiet Norwegian Shipping and Trade Mission²⁵ (NORTRASHIP). Norge hadde med sin handelsflåte en vesentlig betydning for utfallet av krigen. Av NORTRASHIPS 34 000 sjøfolk omkom rundt 3 000 og ca. 500 av NORTRASHIPS skip gikk tapt, mens 1,9 millioner brutoregistertonn ble senket²⁶.

Efter den andre verdenskrigen var det en sterk ekspansjon i sjøfarten. Det var en internasjonal skipsfartskrise i første del av 1970-tallet. Spesielt gikk dette utover tankskipene, og på det meste lå en fjerdedel av den norske flåten i opplag. Krisen medførte radikal omstilling hvor en av de viktige endringer var at norske sjøfolk ble erstattet med utenlandske. Utbyggingen av norsk offshorenæring var en vesentlig faktor.

6.3 Orlogsmarinen

Lenge før vår handelsflåte ble en betydelig virksomhet, var orlogsmarinen²⁷ en dominerende faktor. I 1628 startet etableringen av Norges Hær og noen tiår senere hadde vi i realiteten lykket i å etablere en egen norsk hær. Truselen fra Sverige var nok en vesentlig beveggrunn. På dette tidspunkt hadde vi allerede hatt en marine i langt over 100 år.

Vår marine var den dansk-norske fellesflåte, og den var felles på mange måter. Felles fordi det hverken var en dansk eller norsk marine. Felles fordi dens eksistens var bygget på felles innsats fra Norge og Danmark – flertallet av mannskapene var norske og flertallet av offiserene var danske, til sammen var besetningene dansk-norske.

Allerede i 1493 kjenner vi navnet på en skipslege ombord på et dansk-norsk marinefartøy. I mange år var legen ombord engasjert for hvert enkelt tokt. I 1536 ble den første marinelege fast ansatt på Marinens hovedbase i København. I 1570 fikk fellesflåten sitt første sykehus. I 1658 ble den første lege ansatt som medisinsk sjef og rådgiver for flåtens sjef, admiralen, bare tre år etter at Admiralitetet ble opprettet. I 1672 fikk Marinen et eget fond for å dekke helseutgiftene, både til driften, syke- og uføre-utbetalingene og

25 NORTRASHIP overtok ved avtalen av 5. juni 1940 statens forpliktelser om syketrygd (Lov om syketrygd av 6. juni 1930) og uføretrygd for sjømenn (Lov om ulykkestetrygd for sjømenn av 24. mai 1931). «Alle bestemmelser i henhold til den norske lov står ved makt, dog således at Nortraship (de forskjellige skip) utreder de utgifter som ellers skulle falle på de norske trygdeinstitusjoner. Mannskapets trygdeprenie er betalt ved det til enhver tid fastsatte skattetrekk.» (Anon. 1948. Den norske regjeringens virksomhet 1940–1945, Del 1; 225). Fra 1. juli 1942 ble administrasjon av uføretrygden overført til Sosialdepartementet (Anon. 1948. *Den norske regjeringens virksomhet 1940–1945*, Del 1; 228).

26 Wikipedia. <https://no.wikipedia.org/wiki/Nortraship> Anvendt: 2018-08-29.

27 *Dvs; fra middelnedertysk orloch (genitiv orloges), nederlandsk oorlog 'krig'.* <https://www.naob.no/ordbok/orlog> Anvendt: 2018-09-14.

bygging av sykehus. Gradvis bygget man opp en komplett helsetjeneste som dekket mannskaper og offiserer ombord og på land, og i tillegg det absolutt nødvendige base- og verfts-personellet. Ikke var det nok med egne leger, egne sykehus og egne forsikringsordninger, de fikk egen kirke, egne boliger, egne skoler og til og med eget politi og rettsvesen i København.

Orlogsmarinen hadde sitt eget komplette helsevesen mange hundre år før alle andre, ikke minst handelsflåten. De medisinske miljøer i Danmark-Norge var i tidligere tider meget små. Orlogsmarinen og handelsmarinen var begge virksomheter som mer enn mange andre så utover og hadde stor kontaktflate internasjonalt. Her kan vi finne eksempler på tidlig bedrifts- og arbeidsmedisin, og ikke minst samfunnsmedisin og internasjonal helse. Når miljøene var små nasjonalt, var reise til utlandet ofte en forutsetning for å hente kunnskap og kompetanse. Vi har mange eksempler på at våre offiserer og sjøfolk hentet kunnskap i utenlandske havner og i utenlandsk tjeneste. På samme måte er det ikke vanskelig å finne kirurger og leger som reiste Europa rundt for å hente faglig kunnskap og kompetanse. Sjøfarten var den gang – som den er nå – en genuin globalisert virksomhet²⁸.

6.4 De faglige fedre

Når vi ser langt bakover fremstår ofte enkeltpersoner som sentrale kunnskapsbærere i større grad enn institusjoner. La oss se kort nærmere på noen av den maritime medisins faglige «fedre».

6.4.1 Bernardino Ramazzini, arbeidsmedisinen

Italieneren Bernardino Ramazzini (1633–1714) trekkes ofte frem som arbeidsmedisinens grunnlegger²⁹. Han interesserte seg også for sjømennenes sykdommer³⁰ og utgav i 1700 boken *De morbis Artificum* som kan oversettes til *Om arbeidets sykdommer*.

Ramazzini mente at legen ikke kunne stille rett diagnose uten å kjenne til pasientens arbeidsplass. Han var opptatt av betydningen av tekniske fremskritt og nevner spesielt at magnetkompasset gjør at sjømannen ikke lenger trenger å stå ute uavhengig av værforhold. Han påpekte at sjømenn ofte var tvunget til å jobbe i lange perioder uten søvn, fordi skipets sik-



Figur 6: Bernardino Ramazzini (1633–1714)

28 Brautaset C. et. al. 2008. Globalisation and Norwegian shipping policy, 1850–2000. *Business History*, 50, 5; 565–82.

29 Tidsskriftet for Norsk forening for arbeidsmedisin har navnet *Ramazzini – norsk tidsskrift for arbeids- og miljømedisin*.

30 Galimberti E. et al. 2014. Bernardino Ramazzini (1633–1714). An often-forgotten pioneer in maritime health. *Gdansk, International Maritime Health* 65, 1; 41.

kerhet alltid kom i første rekke. Fordi sjømannen var utsatt for elementene under alle forhold, fikk han ofte feber og inflammasjoner. Sykdommer var ofte farligere for sjømannen på grunn av slett ernæringsstilstand forårsaket av den dårlige kosten ombord. Ramazzini siterer keiser Julian II's kirurg som konstaterte at maten til sjøs var så dårlig at vanlige medisindoser ikke var tilstrekkelige:

«Sjömän bör få en tredjedel större doser än andra, om man vill nå önskad effekt.»³¹

Forstoppelse var en vanlig lidelse hos sjømenn på grunn av den grove og ensformige kosten. Sjømenn spiser dobbelt så meget som andre, men har ikke like ofte avføring og får derfor forstoppelse, hevdet Ramazzini. Hudsykdommer var vanlige på grunn av dårlig hygiene med mangel på vann til kroppsvask og klesvask. Stanken fra vannet gav kvalme. Han mente at sjømenn som seilte på tropene hvor stjernene stod annerledes, følgelig fikk mye hodepine.

Ramazzini mente at de tunge arbeidsforhold for sjømenn gjorde at svært få av dem ville klare et helt yrkesaktivt liv ombord.

«... i detta avseende liknar de soldater i fält.»³²

6.4.2 James Lind, skjorbuk, hygien og tropemedisinen

Skotten James Lind³³ var britisk marinelege. Han oppdaget i 1747 at citrusfrukter kunne motvirke skjorbuk. I 1754 fikk han utgitt boken *A Treatise on Scurvy* hvor han beskriver sitt forsøk fra 1747 hvor de som fikk citrus-

31 Kaijser I. 2001. Sjömannsykets villkor i Sjömannsliv – berättelse från två sekel. Stockholm, *Sjöhistorisk Årsbok*, 2000–2001; 14.

32 Kaijser 2001; 16.

33 Lind, James (1716–1794). Han var født i Edinburg 1731 Lærling hos kirurgen George Langlands. 1739–1748 marinekirurg. 1748 medisinsk lege, Universitetet i Edinburg. 1750 Fellow, Royal College of Physicians of Edinburgh. 1758–1783 Sjefslege, Haslar Hospital for men of the Royal Navy, Gosport. I denne tiden observerte Lind tusenvis tilfeller av dysenteri, tyfus og skjorbuk. Han hadde også kjennskap til forholdene ombord som lå bak disse sykdommene. Han utgav *A Treatise of the Scurvy* i 1753, *An Essay on the Most Effectual Means of Preserving the Health of Seamen in the Royal Navy* i 1757 (Oversatt til dansk *Forsøg med de allerkraftigste Midler at bevare Sø-Folkens Helbred i den Kongelige Flaade*. Kbh: 1768). I denne boken anbefalte han endringer i skipskosten med tillegg av lime. For øvrig anbefalte Lind avlusningsprosedyrer for å bekjempe tyfus (som er like dagens metoder), bruk av hospitalskip for syke sjømenn i tropisk egne og ordnet i 1761 med destillasjon av sjøvann til drikkevann ombord. Han skrev også *An Essay on Diseases Incidental to Europeans in Hot Climates*, 1768. 1783 Fellow, Royal Society of Edinburgh. Han døde 1794-07-13 i Gosport, Hampshire (*Encyclopaedia Britannica, Micropaedia*, VI; 234).

frukter ble friske, mens andre behandlinger hadde liten eller negativ effekt³⁴. På denne tid var det langt flere engelske gaster som døde av skjørbuk enn som ble drept i krigshandlinger.

Linds gjennomførte sitt forsøk da han var skipskirurg ombord på HMS «Salisbury» i 1747. Han delte inn de skjørbuksyke i seks intervensjonsgrupper og hadde en kontrollgruppe. Intervensjonsgruppene fikk forskjellige medisiner og kun en gruppe ble frisk, de som fikk sitrusfrukter. Linds forsøk er ansett som vedens første kontrollerte medisinske forsøk³⁵.



Figur 7 James Lind (1716-1794)

Selv om Lind var ansatt i Royal Navy, ble hans råd lenge oversett³⁶. Ikke før i 1795 fikk kosten i Royal Navy tillegg av sitronjuice og skjørbuken forsvant «as if by magic». Det tok enda 70 år før lime ble vanlig i den engelske handelsflåte. I tråd med Linds anbefaling ble det i *Instrux for de paa den kongelige Flaade antagne Overskibschirurgi* fra 1789 innført sitroner mot skjørbuk i den dansk-norske marine – seks år tidligere enn i Royal Navy.

Lind arbeidet også med de mange andre helseproblemene ombord. Han engasjerte seg i spørsmålet om hygiene, ventilasjon, rent vann³⁷ og trope-medisin. I 1762 skrev han boken *An essay on the most effective means of preserving the health of seamen* som raskt ble oversatt til dansk – *Forsøg med de allerkræftigste Midler at bevare Søe Folkenes Helbred i den Kongelige Flaade etc samt Tvende Skrivelser om Febre og Besmittelse* – og utgitt i København i 1768.

Marinelegen og skotten Sir Gilbert Blane³⁸ arbeidet for å videreføre og utvikle James Linds arbeider. Hans innsats resulterte i at sitronsaft ble en

34 Boken ble skrevet etter at han sluttet som skipslege i Royal Navy og flyttet hjem til Edinburgh og tok medisinstudiet. Arbeidet vokste til en bok på 400 sider. I Boken fulle tittel var *A Treatise on Scurvy. Containing an inquiry into the Nature, Causes and Cure of that Disease. Together with a Critical and Chronological View of what has been published on the subject*. Boken var den første som gav en helhetlig oversikt over skjørbukens historie fra de eldste tider til nåtiden. Det var uvanlig, men boken ble skrevet på engelsk og ikke latin. Bruken av engelsk er nok en av grunnene til opplysningstidens suksess i Edinburgh. Hamilton D. 1981. *The Healers. A History of Medicine in Scotland*. Edinburgh, Canongate. 318 pp.

35 Amoric M. 2012. The first scientific clinical study. James Lind, London, 1753. *J Dentofacial Anom Orthod*. 15, 407; 2-4. Thelle DS. 1993. Språk i Norden. Om skjørbuk, øl og sitrusfrukter. *Tidsskrift for den Norske Lægeforening*. 113; 638.

36 Lyons AS. et. al. 1978. *Medicine – An Illustrated History*. New York, Abrahams.

37 Lauring K. 1999. Skørbug og dens helbredelse – et spørsmål om teori eller praksis. Helsingør, *Handels- og Søfartsmuseets Årbog*. 58; 80.

38 Blane, Sir Gilbert, baronet (1749-1834). Læge kjent for sine reformer i Royal Navy. Han studerte medisin ved University of Edinburgh. 1778 M.D. ved Universitetet i Glasgow. Privatlege for Admiral (senere Lord) Rodney som han fulgte på et tokt til Vestindien i 1779. På toktet introduserte Blane sitronjuice og fersk mat i dietten. Etterat han kom hjem til London ble han læge ved St. Thomas' Hospital (1783-95) og læge for George IV og William IV. Han fikk et baronetcy i 1812. Blane utgav *Observations on the Diseases of Seamen* (1785) og *Elements of Medical Logick* (1819).

del av den daglige kosten ombord i Royal Navy. Da First Lord of the Admiralty, admiral Georg Spencer (1758–1834), i 1797 besøkte Marinens Hospital i Haslar, var man ikke i stand til å finne en eneste pasient med skjærbuk.

6.4.3 Callisen og Aaskow

I 1771 ble kirurgen Henrich Callisen³⁹ utnevnt til overkirurg for den dansk-norske marinen som frem til 1814 var felles for de to riker. Hans disputas i 1772 omhandler helseforholdene i marinen⁴⁰. Legen Urban Bruun Aaskow⁴¹ ble i 1770 øverste lege for den dansk-norske marinen. Han disputerte i 1774 på et arbeid om helseforholdene på eskadren som seilte til Algier i 1770⁴². Dette er de to eldste medisinsk-vitenskapelige arbeider i faget i Danmark-Norge og for vår fellesflåte.



Figur 8: Callisen, H.

Foto: Aust-Agder museum og arkiv

- 39 Callisen, Henrich (1740-1824). Han ble i 1755 sendt til København for å studere kirurgi og ble lærling hos regimentskirurg Sperling. Svend i Barberamtet i 1758. Han fikk også undervisning på Frederiks Hospital og ved Simon Krügers hjelp på Theatrum anatomicum. I 1760 ble han ansatt som kompanikirurg (dvs sven) ved Grenaderkorpset. Han avla sin tentamen ved Theatrum anatomicum med heder. 1761. Overkirurg, fregatten «Hvide Ørn». I 1762 ble han pensionær ved Theatrum anatomicum og reservekirurg ved Frederiks Hospital. I 1766 underkastet han seg Examen medicum rigorosum uten å være student ved fakultetet. Han fikk årlig reisestipend på 500 Rdl. og reiste i 1767 til utlandet. Han studerte kirurgi i Paris under Petit, Sabbatier, Louis o.a. I 1769 kom han til London der han ble kjent med Pott, J. Hunter, W. Hunter o.a. Han ble utnevnt til overkirurg for flåten i 1771 og ble dr. med. i 1772. Han ble utnevnt til professor i kirurgi ved Universitetet samme år. 1791 Professor ved Det Kirurgiske Akademi. 1794 Generaldirektør for kirurgien etter Wilhelm Hennings død, hvorefter han frasa seg sine øvrige embeder og trådte ut av Det Medisinske Fakultet og Collegium Medicum. Han utgav en rekke latinske avhandlinger. Han innså hvor ødeleggende det var for kirurgien å fjerne seg fra medisinen. Han var også en foregangsmann på hygienens område.
- 40 Callisen H. 1772. *Præsidi classis regie sanitatem tuendi methodum exponit atque pro Doctoris in Medicina gradu publ ventilation*. Hafnia. [Doktoravhandling]. Denne ble 1778 oversatt til tysk slik at den var tilgjengelig for skipskirurgene som ikke kunne latin.
- 41 Aaskow, Urban Bruun (1742-1806). Læge. 1766 Examen, deretter skipslæge. 1767-69 Kandidat på Frederiks Hospital. 1770 Læge på den eskadre, der var bestemt til Algier. 1770 Admiralitetsmedicus. 1771 Læge for sjøkadettene. 1772 Medlem av Det Kongelige Medicinske Selskab. 1774 Dr. med. Senere kongelig livmedicus. 1775 Livmedicus hos enkedronning Juliane Marie. 1775 Medlem av Collegium medicum. 1776 Medlem av Direktionen for Søkvæsthuset. 1776-1779 Preses, Det Kongelige Medicinske Selskab. 1782 Medlem av Direktionen for Frederiks Hospital. 1782 Etatsråd. 1801 Medlem av Vaccinationskommissionen. 1803 Medlem av Sundhedskollegiet. 1803 Æresmedlem av Det Kongelige Medicinske Selskab.
- 42 Aaskow UB. 1778. *Diarium medicum navale sistens observationes circa causas, curationem & prophylaxin morborum, qui præsidium classis regie danicæ in expeditione Algeriensis affligerunt*. Hafnia. [Doktoravhandling].

Disse to herrer fornyet og forbedret sanitetstjenesten i den dansk-norske marinen⁴³. Dr. Askow underviste kirurgene og utgav i 1778 en lærebok i medisin for skipskirurgene⁴⁴. Dette er den første lærebok i maritim medisin for leger i Danmark-Norge.

I 1781 ble Askow og Callisen beordret til å tre inn i Søetatens Regleringskommission for å foreslå «hvordan de kvæstede kunde behandles ombord»⁴⁵. Kommissjonens formann var viseadmiral Carl Friederich de Fontenay (1723–1799). Kommissjonen utvidet på eget initiativ sitt kommissorium til å omfatte alt som angår de syke, skipene og mannskapets renslighet samt alt hva som kreves for å befordre sunnheten. I april neste år fremlegger så kommissjonen sitt *Pro Memoria* i tolv kapitler. Skriftet inneholder blant annet bestemmelser om de kvestedes behandling ombord, om ventilasjon, renslighet for skip og mannskap, inspeksjon av rensligheten før utkommandering, oppmuntring ved musikk, skipsprester på alle skip, forfriskning av bedervet vann. Alle disse emner var allerede behandlet i Callisens disputas som bærer preg av inspirasjon fra James Linds mange arbeider⁴⁶. I 1784 lykkes det de Fontenay å få Admiralitetet til å beslutte at forslagene skulle gjennomføres fra sommeren 1784.

6.4.4 Eilert Sundt og dødsfall på havet

Eilert Lund Sundt (1817–1875) regnes som grunnleggeren av faget sosiologi i Norge, men han hadde også stor betydning for maritim medisin⁴⁷.

Eilerts Sundts far var skipsfører⁴⁸. Eilert Sundt hadde et meget omfattende forfatterskap, men boken *På Havet*⁴⁹ er en samling artikler han utgav i tidsskriftet *Folkevennen* i årene 1861–1864, samt et par foredrag. Boken fokuserer på drukningsdød, båtbygging og forlis.

På Sundts tid visste man lite om folks levekår, spesielt lite om folk langs kysten. En kilde var tilgjengelig, og det var prestenes nedtegnelser over fødsler og dødsfall. Hele 900 mennesker døde årlig av ulykker fra 1846 til

43 De gjorde også meget annet for å fremme faget i sin samtid. På denne tid var medisinere og kirurger utdannet ved to forskjellige institusjoner, Universitetet og Det Kirurgiske Akademi, som førte sine strider seg imellom. Interessant er det å notere at Callisen sluttet ved Universitetet for å bli professor ved Akademiet, det sier noe om hvor han fant størst klangbunn for sin innstas (Hove, 2006; 14).

44 Askow UB. 1778. *Anviisning til den rette og bestemte Brug af de Lægemidler hvormed de Kongelige Krigsskibe paa deres Søetog forsynes*. København, Nicolaus Møller & Søn, 286 ss.

45 Winge M. 1990. Søværnets Lægevæsen 1500-1840. København, *Bibliotek for Læger*, 43; 291.

46 Winge 1990; 290.

47 I *Norsk biografisk leksikon* har Preben Munthe skrevet en lengre fyldig biografi om Eilert Sundt. Hans arbeid mot drukning og sjofolks sikkerhet er ikke nevnt med et ord (https://nbl.snl.no/Eilert_Sundt Anvendt: 2019-10-10).

48 Wikipedia. https://no.wikipedia.org/wiki/Eilert_Sundt. Anvendt: 2019-01-20.

49 Sund, E. 1967 [1861–64]. *På Havet*. Verker i utvalg, Bd. 7. Oslo, Pax forlag.



Figur 9 Frimerke som markerer 200 års for Eilert Sundts fødsel.

1860 og de fleste døde på sjøen (flere enn 700). I tillegg viste tallene at drukningsdøden var vesentlig større i Tromsø stift⁵⁰. Mens det i Bergens stift døde 8 per 100 innbyggere, døde det i Tromsø stift 25 av 100.

«Tilstanden her må kaldes rædsom. Det kan næppe givet et landskab i Europa, som på langt nær opviser et så sørgeligt eksempel.»⁵¹

Sørlendingen og skipsperen Sundt viser til England, der det er opprettet redningsselskap, og foreslår at noe lignende opprettes i Norge. Han argumenterte også for hvor viktig svømmeopplæring var for å redusere dødeligheten på havet.

6.5 Navigasjon

Kompetent navigasjon er viktig for både skipets og besetningens liv og helse. Den første navigasjonsskole i Norden kom i Bergen i 1684⁵², men det tok lang tid før det ble et allment krav. I 1839 fikk vi den første loven om navigasjonseksamen⁵³. Begrunnelsen var

«det Offentlige Ret til ved passende Foranstaltninger at søge at sikre Søemandens Liv i mod de Farer, der kunne opstaa af Skibsførerens Ukyndighed.»⁵⁴

Loven stilte krav til alder, fartstid og eksamen. Kravene utviklet seg gradvis utover på 1800-tallet. I 1906 vedtok Stortinget en ny lov og hevet kravene

50 Tromsø stift bestod av Nordland, Troms og Finnmark. Lien ME. 2018. Hva kan vi lære av Eilert Sundt? *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 59; 80-88. https://www.idunn.no/tfs/2018/01/hva_kan_vi_laere_av_eilert_sundt Anvendt: 2019-01-20.

51 Sundt E. 1975 [1855]. *Om dødeligheten i Norge*. Verker i utvalg, Bd. 2. Oslo, Gyldendal; 118.

52 Anon. 1953. *Bergen sjømannsskole. Oversikt over skolens historie og virksomhet i 100 år. 1. april 1853-1953*. Bergen, A Garnæs Boktrykkeri; 5.

53 LOV 1839-08-09 *Om Navigationsexamen*.

54 Stortingets forhandlinger i året 1839: 656.

ytterligere⁵⁵. Det ble stilt mange krav, men for første gang finner vi krav om eksamen i sunnhets- og sykepleie⁵⁶.

6.6 Krav om lanterner på skip

Den 1. mai 1852 hadde Admiralitetet i London innført regler for å forebygge sammenstøt mellom skip⁵⁷. Norge ble kontaktet og bedt om å beslutte tilsvarende bestemmelser og den 11. mars 1853 ble en provisorisk anordning vedtatt. Den 7. juli 1854 godkjente kongen Stortingets anbefaling om *Lov angaaende Signaler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe*. Således kom det krav om lanterner på norske dampskip⁵⁸ og i 1859 på seilskip⁵⁹. Lanterner forebygger kollisjoner, men samtidig ble det klart at man må ha godt syn og normalt fargesyn for å se disse. Dette er indirekte ett av de første offentlige krav som resulterte i helsekrav til sjøfolk.

6.7 Hospitalsskipet «Dreadnought»

I 1821 ble den veldedige organisasjonen Seamen's Hospital Society⁶⁰ grunnlagt⁶¹. Organisasjonens formål var å ta vare på syke sjømenn og fiskere. Fra 1821 til 1870 foregikk virksomheten ombord på utrangerte orlogsfartøyer. Da marinehospitalet i Royal Greenwich Hospital ble nedlagt i 1870 fikk stiftelsen lov til å overta bygningen og den ble kalt Dreadnought Seamen's Hospital. Som en del av sykehuset ble den berømte London School of Tropical Medicine startet her i 1899⁶².

I 1859 besluttet Stortinget å bevilge støtte til hospitalsskipet «Dreadnought» i tre år. Begrunnelsen var at det ombord på hospitalsskipet siden 1821 hadde blitt behandlet 77 454 sjømenn og at av disse var hele 3 121 svenske og norske sjømenn – dette var dobbelt så mange som noen annen utenlandsk nasjon⁶³.

Presten Johan Cordt Harmens Storjohann (1832–1914) tok initiativ til å stifte Foreningen til Evangeliets Forkyndelse for Skandinaviske Sømænd

55 LOV 1906-04-07 *Om adgang til at føre fartøi og blive styrmand samt om navigationseksamen m.v.*

56 Eikeland I. 2010. *Fra seil til damp. Sjømannssamfunnet i endring, Bergen 1875–1912*. Bergen, Universitetet i Bergen, Historisk institutt, Hovedoppgave i historie; 61.

57 O. No. 44. 1854. *Angaaende naadigst Proposition til Norges Riges Storthing om Udfærdigelse af en Lov angaaende Signaler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe*.

58 Forslaget omfatter ikke orlogsfartøyer da disse skal reguleres i egen bestemmelse. 1859-02-09 *Placat angaaende regler for nat og taakesignaler samt for Styring og Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier*.

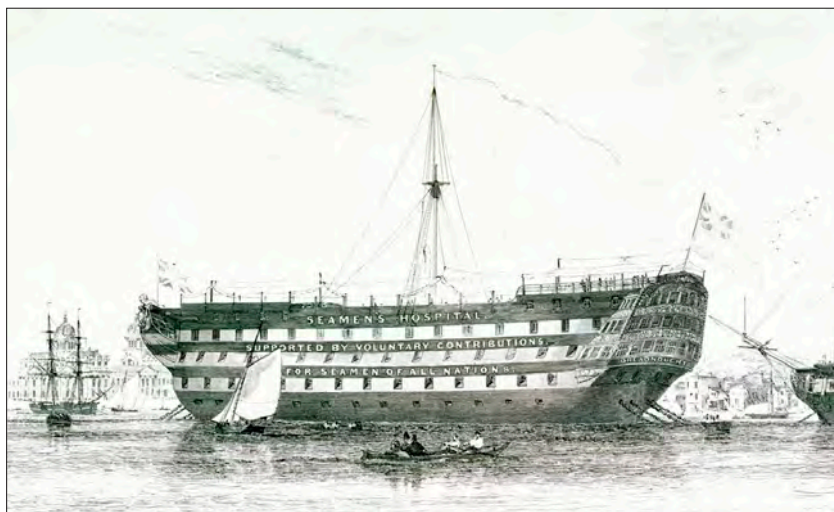
59 Worm-Müller JS. 1935. *Den Norske sjøfarts historie. Fra de ældste tider til vore dage*. 2, 1; 8. 11 dag har vi FOR 1975-12-01-5 *Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen* (Sjøveisreglene).

60 Senere Seafarers Hospital Society.

61 Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Seafarers_Hospital_Society Anvendt: 2019-11-03.

62 The Hospital for Tropical Diseases – History www.thehtd.org/history.aspx Anvendt: 2019-11-03.

63 S. No. 45. (1859). Kgl. Prp. om Bev. af Bidrag til Hospitalsskibet Dreadnought i London.



Figur 10 The Dreadnought, 104 Guns, until recently lying off Greenwich. Wikimedia Commons

i fremmede Havne⁶⁴ i 1864, senere kalt Den norske Sjømannsmisjon. I 1868 ble han den første norske sjømannsprest i London⁶⁵. En del av hans virke var å besøke syke sjømenn på sykehus og det var på Dreadnought Seamen's Hospital. Det sies at mange av sjøfolkene gikk fra borde med en ny sykdom etter at de var kurert for den de var innlagt for⁶⁶. Storjohann skriver selv

«Jeg skatter mig lykkelig ved at faa virke her ombord»⁶⁷.

6.8 Emigrasjonen og forholdene ombord på emigrantskipene

Utvandringen fra Norge til USA begynte med en skute med kvekere som i 1825 flyktet fra religiøs undertrykkelse. Etter hvert var det ønsket om å skape seg en bedre fremtid som trakk emigrantene. Frem til 1920 var det

64 Denne foreningen inspirerte danskeene til å starte Den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse for Skandinaviske Sømænd i fremmede Havne i København i 1867 (Faber H. 1915. *Danske og norske i London – og deres kirker*. København, Erslev & Hasselbalch; 189).

65 *Norsk biografisk leksikon*. https://nbl.snl.no/Johan_Storjohann Anvendt: 2019-11-03.

66 Johanson B. 1989. *Kirke i verdens hverdag. Den norske Sjømannsmisjon, 1864–1989*. Bergen, Den norske Sjømannsmisjons Forlag; 77.

67 *Ibid.*

over 800 000 nordmenn som emigrerte til USA⁶⁸. Bare fra Irland var det en større andel av befolkningen som reiste.

I 1862 påpekte den canadiske kommisær for innvandring at norske skuter hadde relativ høy dødelighet. Bakgrunnen var emigrantskipet «Amelia» fra Porsgrunn med 280 emigranter ombord⁶⁹. 49 døde ombord og ytterligere 31 døde i karantene i Quebec. Årsaken skal ha vært «skipspest». Statistikken viste at norske skip hadde høyere dødelighet enn andre og ofte hadde de flere passasjerer enn tillatt. Ombord på «Amelia» var det hverken doktor eller prest og en av utvandrerne måtte ta begge roller⁷⁰. Konsulen påpekte kraftig nødvendigheten av kontroll med norske emigrantseilere⁷¹.

Hendelsen medførte at Stortinget nedsatte en komite som la frem sin innstilling allerede året etterpå⁷². *Lov angaaende Fart med Passagerer, bestemte til fremmede Verdensdele* av 1863-05-23 ble sanksjonert året etter. Loven innebærer den første offentlige kontroll med skipets tilstand⁷³. Igjen ser vi at liv og helse beveger politikere og får endret på rammebetingelser.

Loven satte bestemmelser for antall passasjerer, plass per passasjer, kontroll med de sanitære forhold, vannforsyning, redningsutstyr og krav til legeundersøkelse før avgang av både emigranter og mannskap⁷⁴. Dette er første gang i sivil lovgivning at det stilles krav om legekontroll av sjøgående personell. Det stilles også krav om at legen skal være godkjent av myndighetene. Her finner vi den første hjemmel for en særlig kompetent lege – en sjømannslege.

Interessant er det å merke seg at allerede i 1845 hadde det blitt fremmet et forslag for Stortinget om å lovregulere emigrantfarten⁷⁵. Forslaget bygget på en lengre utredning i saken der korpselege – og senere professor – Frans

68 Myhre JE. 2015. Utvandring fra Norge. Universitetet i Oslo. www.norgeshistorie.no Anvendt: 2019-09-05.

69 Sommerfelt-Pettersen J. 2016. Katastrofen ombord på emigrantskipet 'Amelia'. *DoCumentum Navale*, 21, 2; 7-8.

70 Worm-Müller 1935; 595 & 622. Semmingsen I. 1942. *Veien mot vest. Utvandringen fra Norge til Amerika 1825-1865*. 1; 136 & 175.

71 Worm-Müller 1935; 624.

72 O. No. 29. 1863. *Om en Lov angaaende Fart med Passagerer bestemte til fremmede Verdensdele*.

73 Bakka D. 2003. *Hundre år for sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet 1903–2003*. Oslo, Sjøfartsdirektoratet; 17.

74 «§7. Forinden Afreise skal saavel Passagerer som Mandskap underkastes Undersøgelse af en af Stedets Sundhedscommission hertil beskikket Læge. Denne Lægeundersøgelse, ved hvilken Skipperen har at fremlægge en Fortegnelse over samtlige de Personer, Passagerer og Mandskap, der skulle følge Fartøiet, skal udføres enten ombord, etterat Passagerer og Mandskap ere indskipede, eller iland paa et af Skipperen dertil anviist Sted, som af Lægen findes bekvemt, og maa i intet Tilfælde være afholdt tidligere end tre Dage inden Fartøiet udklareres. For Undersøgelsen har Skipperen at betale Lægen en Godtgjørelse at een Speciedaler for hver tyve Personer. Lægen erholder derhos fri Befordring til og fra Undersøgellesstedet.»

75 No. 6. 1843. *Angaaende Udvandringer til fremmede Verdensdele*.

Christian Faye (1806–1890)⁷⁶ var medlem⁷⁷. Forslaget ble ikke vedtatt, da man var urolig for at det kunne fordyre overfarten og redusere antall som emigrerte.

6.9 Klasseselskapet Det Norske Veritas

Efter hvert som norsk skipsfart vokste både i størrelse og seilingsområder, samtidig som det ble stadig vanligere å frakte last for andre, oppstod et økende behov for klassifisering av skip som grunnlag for hensiktsmessig forsikring. Det Norske Veritas ble etablert som et eget norsk klasseselskap i 1864. Opprinnelig var det en opprettelse av en forening⁷⁸ hvor gjensidige sjøforsikringsforeninger var medlemmer for å drive felles skipsklassifisering⁷⁹. Styret bestod i stor grad av redere som representerte forsikringsklubbene som forpliktet seg til å bruke selskapet⁸⁰. DNVs første direktør var kapteinløytnant, senere kontreadmiral i Marinen, Nils Ihlen (1824–1905). Han var direktør fra 1864 til sin død i 1905.

6.10 Suezkanalens åpning

«Åpningen av Suezkanalen var en viktig enkeltbegivenhet som ga dampskipene enda en fordel framfor seilskipene. Det skulle ikke gå mer enn noen få år før verdensflåten tippet over til dampskipenes favør i 1878. Da ble dampskipenes (beregnete) tonnasje like stor som seilskipenes, og alt i 1896 var den over fire ganger så stor.»⁸¹

Kanalen reduserte reisetiden mellom Europa og Asia med rundt 30 dager⁸². Kanalen var ikke bare til fordel for dampskip, men reduserte også risiko, sammenlignet med å seile rundt Afrika. Norge sendte et marinefartøy for å markere åpningen i 1869. Dette var en måte å markere landets interesser internasjonalt.

Fra et maritimt medisinsk synspunkt er dette toktet til dampkorvetten «Nordstjernen» også interessant. Det var flere medisinske hendelser på toktet,

76 Faye var også oppnevnt som legelig medlem i lovkommisjonen angående sundhedspolitiet av 6. feb 1858.

77 Commisiorium af 11te november 1843 anordnede Commission til at afgive Forslag til Bestemmelse om Udvandringer til fremmede Verdensdele.

78 «Det norske Veritas (DNV) ble opprettet 15. juni 1864 av seks norske gjensidige sjøforsikringsforeninger. Målet var at kontrollen av skip skulle foretas av et eget besiktigelsesapparat, å utgi et felles register og å utvikle egne regler for klassifisering og skipsbygging. Oppgaven var å undersøke, på vegne av forsikringsforeningene, skips kvalitet og videre å tildele skipet en bestemt karakter eller klasse, opplyse om dette i et publisert register og å utarbeide regler for hvordan skip skulle besiktiges og bygges.» https://snl.no/Det_Norske_Veritas Anvendt. 2018-11-19.

79 Wikipedia. https://no.wikipedia.org/wiki/Stiftelsen_Det_Norske_Veritas Anvendt. 2018-11-19.

80 Lindøe PH. 2018. *Risiko, tillit og kontroll*. Oslo, Gyldendal; 228.

81 Søbye E. 2000. *Tallenes fortellinger. Skipsforlis 1851–1998. 1894 – annus horribilis*. Statistisk Sentralbyrå. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/1894-annus-horribilis--28466>

82 Store norske leksikon. <https://snl.no/Suezkanalen> Anvendt: 2019-01-17.

og selv om skipet både hadde lege, underlege og prest ombord – som ikke ville vært vanlig på et handelsskip – gir Ongre et interessant bilde av maritim medisin i 1869⁸³.

6.11 Lastelinje og Samuel Plimsoll

Manglende sikkerhet på sjøen ble en offentlig bekymring i Norge og mange andre skipsfartsnasjoner i 1870-årene⁸⁴.

Samuel Plimsoll (1824–1898) var en britisk politiker som hadde en spesiell interesse for sjøfolkene. Dødeligheten var større blant sjømenn enn blant noen annen yrkesgruppe. Tusenvis av skip forliste grunnet overlast eller dårlig vedlikehold⁸⁵. Disse forhold inspirerte Plimsoll til å sette søkelys på sikkerhet ombord. I 1871 foreslo han en lov i Parlamentet for å påby lastelinje på alle skip. Han foreslo også offentlig tilsyn med skip. I 1873 utgav han boken *Our Seamen – An Appeal* som avstedkom stor offentlig forargelse. «Royal Commission on Unseaworthy Ships»⁸⁶ ble nedsatt, og som en følge av kommisjonsrapporten ble «The Merchant Shipping Act» vedtatt i 1875. Loven krevde at skip skulle ha lastemerke⁸⁷. Fra 1868 til 1880 var han liberalt medlem av Parlamentet.

«Vor ære og vor magt har hvide seil os bragt», skrev Bjørnstjerne Bjørnson i 1868. Imidlertid bragte de også forlis.

Plimsoll har også hatt betydning for sjømenns kår i Norge. Hans innsats var omtalt i norske aviser allerede i 1873⁸⁸. I 1876 var Plimsoll på besøk i Norge⁸⁹. Han deltok i et sjøfartsmøte i Tønsberg hvor mottagelsen var noe kjølign⁹⁰. I hovedstaden ble han møtt med fakkeltog på et møte i Kristiania Arbeidersamfunn⁹¹.

83 Ongre A. Et. al. 2003. *Korvetten Nordstjernens tokt til Suezkanalens åpning 1869*. Bergen, Marine-sanitetens Skriftserie. Nr 3. 14 ss. Underlege Jacobus Bugge (1943) har skrevet bok om toktet og skipsprest Johan Storm Munch (1870) har ført dagbok.

84 Andersen HW. et al. 1989. *Anchor and balance. Det Norske Veritas 1864–1989*. Oslo, Cappelens Forlag; 69.

85 Wikipedia. https://no.wikipedia.org/wiki/Samuel_Plimsoll. Anvendt: 2018-09-16.

86 Kan lastes ned fra <https://catalog.hathitrust.org/Record/010476184>

87 Jones J. 2006. *The Plimsoll Sensation. The Great Campaign to Save Lives at Sea*. London, Little, Brown. 395 pp.

88 «Plimsoll var blitt kjent da han i 1873 gav ut sin bok *Our Seamen*. Ibsen leste nok helt sikkert en lengre artikkel, «Søulykker og usødygtige Skibe», som Morgenbladet 14. november 1873 hadde hentet fra den danske avisen *Berlingske Tidende*; den fikk plass på første side, direkte etter annen del av anmeldelsen (i fire deler) av Kejser og Galilæer. Plimsolls kampanje er også omtalt i flere norske aviser i 1874 og 1875» (Innledning til *Samfundets Støtter*; 5. <https://www.ibsen.uio.no> Anvendt: 2018.09-29).

89 Andersen HW. et al. 1989. *Anchor and balance. Det Norske Veritas 1864–1989*. Oslo, Cappelens Forlag; 70.

90 Barlaup A. red. 1964. *Det Norske Veritas. 1864–1964. Sikkerhet til sjøs!* Oslo, Eget forlag; 39.

91 Tønnessen JN. 1951. Mannskapsforhold i Worm-Müller JS. (red.) 1923–1951. *Den norske sjøfarts historie*. Oslo, Cappelens Forlag. 2,3; 98-166; 2, 2; 102.



Figur 11 Cartoon commenting on the retirement of Samuel Plimsoll as MP for Derby, a seat which he held from 1868-1880

Plimsolls argumentasjon og påvirkning øket sikkerheten i britisk skipsfart. Fartøy som ikke lenger kunne benyttes av britiske redere, ble solgt og mange av disse endte opp hos norske redere.⁹² Norske redere konkurrerte med datidens ledende sjøfartsnasjon, Storbritannia, dels med kompetanse og dels med rimelige skip og lave lønninger. Spørsmålet er om vi også konkurrerte med større risiko⁹³.

Mens de ledende skipsfartsnasjonene (og Bergensrederne) gikk over til dampskip, økte antall seilskip i Norge. Kapitalmangel er en mulig årsak⁹⁴. Rimelig arbeidskraft var en annen mulig årsak. Bortsett fra Irland var Norge

92 «Nordmennene benyttet seg av det [stort utbud av seiltonnasje] og kjøpte i slutten av 1870-årene svært mange utenlandske skip. Samtidig gikk den norske skipsbyggingen meget raskt tilbake. ... Det var særlig England som kvitter seg med gamle skip ...» (Petersen K. 1949. *Norsk Dampskipsfart blir en stormakt på havet*. Trondhjem, F. Bruns Bokhandels Forlag; 73).

93 «Dessuten to viktige love som virkelig betyr en statskontroll med enkelte spesielle grener av skipsfarten, nemlig lov av 23. mai 1863 angaaende fart med passagerer bestemt til fremmede verdensdele og lov av 4. juni 1866 angaaende tilsyn med passagerdampskib. ... Man kan allikevel ikke si, at Norge paa grund av disse mangler ved loven stod tilbake for andre nationer. Det var jo først i 1870-aarene at Plimsoll drev igjennem i England sin sjødygtighetslovgivning, som i høieste grad øket kvaliteten av skib og skapte en langt større sikkerhet tilsjøs. Fra da av blev Norge agterutseilet» (Tønnessen JN. 1951. *Mannskapsforhold i Worm-Müller JS. (red.) 1923–1951. Den norske sjøfarts historie*. Oslo, Cappelen's Forlag. 2,3; 98-166. 2, 1; 277).

94 Worm-Müller sier i *Den norske sjøfarts historie* er at Norge var et kapitalfattig land, denne begrunnelsen gjentas og utdypes av Johan Schreiner. Søbye, E. 2000. Tallenes fortellinger. Skipsforlis 1851–1998. 1894 – annus horribilis. Statistisk Sentralbyrå. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/1894-annus-horribilis--28466>

det landet i verden med størst befolkningsvekst⁹⁵. Dog var det store nasjonale forskjeller da dampskipsandelen av flåten i Oslo i 1890 var 16 %, mens den i Bergen var 76 %⁹⁶.

I 1874 og 1875 var det flere forlis med skip som var sertifisert av Det Norske Veritas. Dette skapte harmdirrende leserbrev i avisene⁹⁷. I 1877 utgav Henrik Ibsen skuespillet *Samfundets Støtter* hvor et hovedtema var den kyniske sløsing med sjømenns liv som fulgte av dårlige skip ofte omtalt som «flytende likkister»⁹⁸.

Den 19. november 1877 ble en Sjøfartskommisjon nedsatte ved kongelig resolusjon. Kommisjonen

«skulle granske sikkerheten til sjøs. Kommisjonen hadde medlemmer fra blant annet Det Norske Veritas, og hadde fått instruks om å vurdere lastelinje-reglementet fra den britiske Merchant Shipping Act. ...»⁹⁹

Kommisjonen leverte sin innstilling i 1879¹⁰⁰. Den anbefalte enstemmig ikke å etablere en offentlig skipskontroll. Kommisjonen gikk heller ikke inn for å innføre en frivillig lastelinje. Kommisjonen mente tiltakene ikke var nødvendige og at tilstanden i den norske handelsflåten var god nok¹⁰¹.

Etter Samuel Plimsoll blir fartøyets lastelinje ofte kalt plimsollmerke¹⁰². Han har også gitt oss uttrykket «en plimsoller» som ikke akkurat er et kompliment.

1894 var et «toppår» for forlis: Det ble registrert over seks forlis i uken, 312 til sammen. Nesten 10 % av landets samlede tonnasje gikk tapt¹⁰³. Samme år nedsatte Stortinget en kommisjon for å se på saken. Kommisjonen fremmet et forslag om en sjødyktighetslov¹⁰⁴. Til slutt fikk vi en lov i 1903¹⁰⁵.

Først i 1907 ble dampskiptonnasjen større en seilskipstonnasjen i Norge.

95 Johnsen BE. 2013. Årsaker til vekst og tilbakegang i sørlandsk skipsfart på 1800-tallet I: Johnsen BE. Sørlandet og utlandet. Oslo, Cappelen Damm Akademisk; 111-127.

96 Andersen HW. et al. 1989. *Anchor and balance. Det norske Veritas 1864–1989*. Oslo, Cappelen Forlag; 57.

97 Lindøe 2018; 229.

98 Lindøe 2018; 228.

99 Evensen OAL. 2012. Tildels noget forældet og meget mangefuld; 27.

100 Trykket som vedlegg til Oth. Prp. No. 10. 1879. *Angaaende Udfærdigelse af en Lov indeholdende Tilleg til Lov om Søfarten af 24de Marts 1860 m. v. 19 ss.*

101 Andersen, HW. et al. 1989. *Anchor and balance. Det Norske Veritas 1864–1989*. Oslo, Cappelen Forlag; 70.

102 *Store Norske Leksikon*. https://snl.no/Samuel_Plimsoll Anvendt: 2018-11-19.

103 Lindøe 2018; 228. SSB. 2000-11-01. 1894 – annus horribilis. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/1894-annus-horribilis-28466> I 1920 var tallet falt til litt over ett skip tapt i uken og i 30-årene «bare» 37 skip i et «vanlig» år (Tenold S. 2019. *Norwegian Shipping in the 20th Century*; 108).

104 Lindøe 2018; 229.

105 LOV 1903-06-09 *Om statskontrol med skibes sjødygtighed mv.*

6.12 Helseundervisning på de maritime skoler

«I et for sjøfolkene så viktig fag som sykepleie ble det overhodet ikke undervist før langt opp på 1880-årene.»¹⁰⁶

I slutten på 1880-årene ble det sunnhets- og sykepleie innført som fag ved våre sjømannsskoler. Den første skolen var Kristiania Sjømannsskole. I et skriv til førstelærer premierløytnant Andreas Bohr-Olsen (1848–1893) av 19. november 1884 tilbyr Dr. Oscar Tybring (1847–1895)¹⁰⁷

«At holde nogle foredrag for sømandselevne i likhet med Samaritanerforeningens – nemlig i første hjælp og behandling i ulykkestilfælde, første sygehjælp etc. samt endel skibshygiene og hvad dertil hører.»¹⁰⁸

Han opplyste at han hadde holdt slike foredrag i Drøbak og at man i Danmark var i gang med et lignende foretagende. Bestyrelsen mottok hans tilbud.

I 1885 sendte Tybring sammen med marinelege Vilhelm Kristian Uchermann (1852–1929)¹⁰⁹ en skrivelse til Marinedepartementet om at sundheds- og sykepleie måtte bli opptatt som undervisningsfag ved sjømannsskolene.

¹⁰⁶ Petersen 1949; 161.

¹⁰⁷ Tybring, Oscar Emil (1847–1895). 1880 Konstituert marinelæge av 2. klasse. 1880 Skipslæge, monitoren «Mjølner». 1880 Skipslæge, D/K «Nornen», «Statsraad Erichsen». 1881 Skipslæge, E/S «Desideria». 1882 Skipslæge, korvetten «A lfen». 1890 Skipslæge, korvetten «A lfen». Læge. 1880 Cand. Med., Oslo. Praktiserte i Drøbak, Son, Tjøme, Mandal og Kristiania. Publikasjoner: Tybring OE. 1885. Om søfolks undervisning i behandling af sygdom og ulykkestilfælde. *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*. 3, 250–253. Tybring OEL. 1887. *En Lægebog til Veiledning for Søfolk. Om de veneriske sygdomme og deres behandling ombord*. Kristiania. . 63. Tybring OE. 1890. *Smaa historier og Erindringer*. Tybring OE. 1892. *Et og det*. Tybring OE. 1918. *Doktorhistorier*. Tybring OE. 1883 – 1884. Nogle Bemærkninger om de sanitære og hygieniske forhold under exercerskibsovelserne. *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*. 2, 221–229. Tybring OE. 1885 – 1886. Om hospitalskibe og deres indretning samt om deres anvendelighed i vor marine. *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*. 4, 293–313. Tybring OE. 1887 – 1888. Om hospitalskibe og deres indretning samt om deres anvendelighed i vor marine. *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*. 6, 252–256.

¹⁰⁸ Kviberg 1917; 180.

¹⁰⁹ Uchermann, Vilhelm Kristian (1852–1929). 1877 Konstituert Marinelæge av 2. klasse. 1881 Marinelæge av 2. klasse. 1884 Tillatelse til å beholde sin stilling som marinelæge. 1888 Tjenestefrihet som Marinelæge. 1891 Avskjed. 1877 Skipslege, DK/B «Lougen». 1881 Skipslæge, korvetten «Alfen» og K/B «Sleipner». 1882 Skipslæge, D/K «Ellida». 1883–1884 Skipslæge, D/K «Ellida». 1884 Innsendte et forslag om militær organisasjon av saniteten. 1886 Studiereiser til Sverige, Danmark, Tyskland og England for å studere marinens sanitetsvesen. 1887 Medlem av komiteen til ordning av Marinens Sanitet. 1887 Skipslæge, D/K «Nornen». Læge. 1876 Cand med. 1879–1880 Island College Hospital, Brooklyn, USA. 1883 Kompanikirurg, Trondhjemske Brigade. 1886–1889 Stifter og sekretær i Den Norske Lægeforening. 1887 Medlem av komiteen til ordning av marinens sanitet. 1891 Medlem av komiteen til istandbringelse av sundhedsforskrifter for handelsflåten. 1895 Professor i øre-nese-hals-sykdommer. 1902 Formann i Beriberi-kommisjonen. Professor i Øre-Nese-Hals, Kristiania. 1910 Formann i Beri-beri kommisjonen. (Hans farfar var bataljonskirurg Christian Bonning U. som var bataljonskirurg ved farsotten i Fredriksvern i 1789.) 1886 Foreslo sammen med Dr O. E. Tybring å innføre sunnhets- og sykepleie som fag ved de sivile sjømannsskoler. Ordener: 1899 Ridder av 1. klasse av St. Olavs orden.

Uchermann fortalte at han som læge ved et sjømannshospital i New York og senere som marinelege hadde

«... haft rigelig Anledning til at se, hvor mange Sygdomme og Dødsfald der skyldes Uvidenhed fra de Befalhavendes Side, og at der fra Statens Side intet er gjort for at gjøre Styrmand og Skippere endog nogenlunde skikkede til at varetage sit eget og sine Underordnedes legemelige Vel.»¹¹⁰

Dr. Uchermann ble på Samartianerforeningens anbefaling i 1886 ansatt for å holde foredrag i sunnhets- og sykepleie to ganger ukentlig i januar og februar ved Kristiania Sjømannsskole. Samme år anbefalte skolen overfor departementet at faget skulle inngå som et fast undervisningsfag. Stortinget vedtok å bevilge 600 kroner til undervisning i sykepleie ved sjømannsskolene¹¹¹. Ved lov av 7. april 1906 ble sunnhets- og sykepleie obligatorisk fag ved skolen og eksamensfag for skipperklassen¹¹².

Tybring arbeidet utrettelig for sjømennenes sak. Fra 1880-årene arbeidet han for opprettelsen av et selskap for å redde sjøfolk i havsnød langs kysten. Som en frukt av hans initiativ ble «Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning» (NSSR) stiftet som en privat, humanitær organisasjon den 9. juli 1891¹¹³. På sine første 125 år har selskapet reddet flere enn 6400 mennesker fra døden på havet¹¹⁴.

6.13 Legebok for sjømenn

Det er lett å forstå at det er utfordrende å behandle syke uten en lærebok. Likeledes er det vanskelig å undervise i et fag uten en lærebok. Ombord er det kapteinen eller styrmannen som er behandler, og han har fått sin opplæring på styrmannsskolene.

Marinelege Uchermann etterlyste i 1885 overfor departementet bestemmelser i sjøfartslovgivningen om at det skulle finnes en sjømannslegebok ombord¹¹⁵. Dr. Uchermann hadde allerede på dette tidspunkt ferdig manuskriptet til en legebok. Uchermann understreket at det var nødvendig at sundheds- og sykepleie måtte bli et eksamensfag både ved styrmanns- og skipperskolene. Lægeboken kunne brukes som lærebok, og måtte delvis forklares i forelesninger og delvis ledsages av praktiske øvelser i å legge

110 St. Prp. No. 1. (1886) *Hovedpost IXB Angaaende Bevilgning til Navigationsexamensvæsenet, Sømmandsskoler m. v.*; 2. *Stortingsforhandlinger*. 1886-04-16. *Sygepleie ved sjømannsskolene*; 825-7.

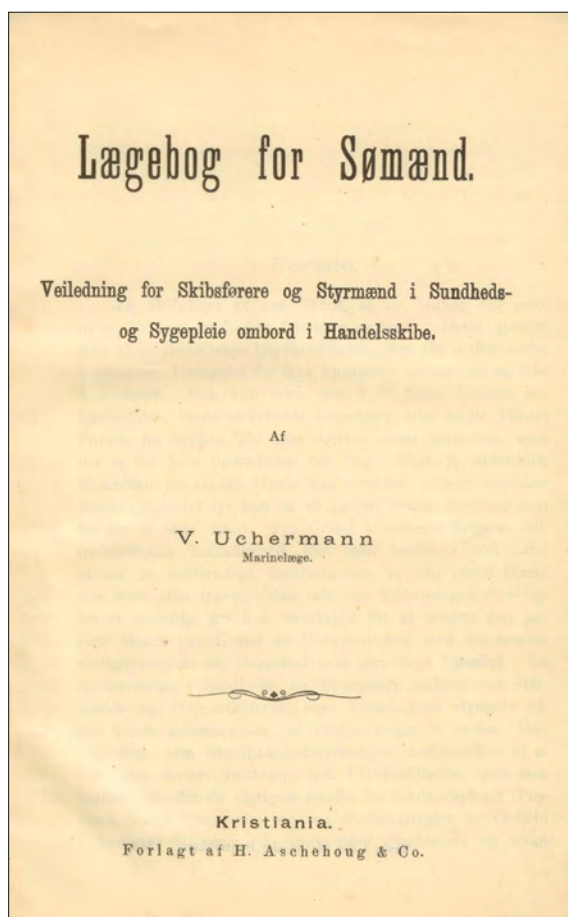
111 *Ibid.*

112 Ot. prp. nr. 17. (1904–1905). *Angaaende udfærdigelse af en lov om adgang til at føre fartøi og blive styrmand samt om navigationseksamener. Faget sygepleie ombord ble innført som et resultat av den nye navigasjonslov av 1892* (Loennechen H. 1902. *Kristiansunds Gamle Flaade*; 12).

113 Pedersen F. 2016. *Marinelegen som har sørget for tryggere kyst i 125 år*: VELiHAVN.

114 <https://www.redningselskapet.no/om-oss/redningselskapets-historie/> Anvendt: 2019-11-20.

115 St. Prp. No. 1. (1886) *Hovedpost IXB Angaaende Bevilgning til Navigationsexamensvæsenet, Sømmandsskoler m. v.*; 2.



Figur 12. Forside av landets første autoriserte sjømannslegebok. Uchermann, V. 1886. Lægebog for Sømænd.

bandasjer, kateterisering, måle temperatur og lignende. Han understreket at undervisningen kunne foretas av en på stedet boende doktor. Etter konferanse med Medicinaldirektøren henvendte byråsjef Collett seg til Samaritanerforeningen i 1885 og undervisning ble iverksatt. Uchermanns *Lægebog for Sømænd* kom året etter¹¹⁶.

Påbud om at skip skulle medbringe en autorisert legebok for sjømenn ble gitt først i 1894¹¹⁷. Påbudet var en kodifisering av en allerede eksisterende

¹¹⁶ Uchermann VC. 1886. *Lægebog for Sømænd*. Kristiania, Aschehoug. 172 ss. Boken kom ut i til sammen ni utgaver.

¹¹⁷ KGL RES 1894-06-26. *Forskrifter om skipene medisinkister og lægebok samt bestemmelser om mannskapsrommenes renhold.*

praksis, men at bøkene måtte godkjennes var nytt¹¹⁸. Koren skriver at det var ikke all verden hva kapteinen hadde til å hjelpe seg med utover legebokens instruksjon om forbindelse, pleie og amatørkirurgi, en støyt brennevin og medisiner som kinin og digitalistinktur¹¹⁹. De to første bøkene som ble godkjent var Uchermanns fra 1886 og *Veiledning i Sundhedspleie og Sygebehandling ombord i Handelsskibe*¹²⁰ utgitt av Indredepartementet i 1891. Uchermanns bok kom i mange utgaver og var i bruk i 90 år¹²¹!

Det fantes dog også legebøker for sjømenn før myndighetene vedtok saken.

I 1843 ble den første lægebok for sjømenn som utgitt i Norge: Den var skrevet av Dr. C. Nordblad og oversatt fra svensk – *Skibslægen, eller Anvisning til at forekomme og behandle alle de ud- og indvortes Sygdomme, som almindelig indtræffe under Søreiser til nære og fjerne Lande*¹²².

To år senere kom den første norskskrevne og norskutgitte legebok for sjømenn – Dr. Jens Skjelderups (1806–1885)¹²³ *Kort anvisning til sygebehandling inden skibsbord* som ble utgitt i Arendal. Boken kom i fire utgaver.

Den første dansk-norske legebok var Fredrik Hennings *Lægebog for Søfarende og Reisende eller fullstændig Anviisning til hvorledes man kan vedligeholde sin Sundhed til Søes og i paakommende Sygdoms-Tilfælde helbrede sig selv* som ble utgitt i København i 1801¹²⁴.

Det er utgitt en rekke legebøker for sjømenn de siste par hundre år. Det interessante med disse bøkene er at de er skrevet av leger for ikke-leger som skal gi legebehandling ombord. Bøkene forteller både om status på det

118 Koren ES. 2007. Helse til sjøs og i fremmed havn. *Tidsskrift for den Norske Lægeforening*. 127; 3259–63. <https://tidsskriftet.no/2007/12/medisinsk-historie/helse-til-sjos-og-i-fremmed-havn>
Anvendt: 2019-01-23.

119 *Ibid.*

120 Etter *Anleitung zur Gesundheitspflege and Bord von Kauffahrteischiffen*, Berlin, 1888. Oversatt av overlæge SF Larsen med bistand av professor J Nicolaysen, læge F. Kjær og overlæge Thrap-Jensen. Ved oversettelsen var en del av kapitlene skrevet om.

121 Uchermanns bok kom i flere reviderte utgaver og var i perioder den eneste godkjente boken på markedet. Etter Uchermanns død i 1929 ble den revidert av Peter Christian Kreyberg (1866–1933) og etter den annen verdenskrig av hans sønn Leiv Kreyberg (1896–1984). Senere overtok hans sønn, som også het Peter Christian Kreyberg (1931–93), redigeringen av boken. Siste utgave kom i 1976. Etter den annen verdenskrig ble endringene så omfattende at Uchermann ikke lenger sto som forfatter, men til tross for dette var altså den samme medisinske teksten, jevnlig oppdatert, brukt. Kreybergs bok ble anmeldt i *Aftenposten* under tittelen Ny medisinsk litteratur *Aftenposten* (1959-03-24; 3).

122 Originalen ble utgitt under tittelen *Skeppsläkaren* på oppdrag av Gävle sjömannasällskap i 1842.

123 Skjelderup var sønn av landets første professor i medisin, Michael Skjelderup (1769-1852). Jens Skjelderup hadde vært sjøkadett noen år før han startet på medisinstudiet.

124 Boken var oversatt fra tysk av Studiosus Medicinæ Johan Diderich Tode. Hans far, professor i medisin Johann Clemens Tode hadde skrevet et forord. Frederik Hennings var praktiserende læge i havnebyen Barth like vest for Stralsund i Mecklenburg-Vorpommern i Tyskland. Hennings har også skrevet boken *Diätetisch-medicinisches Handbuch für Seeleute* (1801) som også ble oversatt til *Diätetisk-medicinsk Haandbog for Søfarende og Reisende* av JC Tode.

medisinske tilbud ombord og de forteller hvorledes legene gjennom de siste 200 år har presentert sitt fag til ikke-leger¹²⁵.

Det er ikke lett å lære ikke-leger å være leger. Dr. Skjelderup har i forordet til sin lægebog for sjømenn fra 1869 formulert dette treffende:

«Der utfordres flere Aars Studium, lang praktisk Øvelse og mange forberedende Kundskaber i Naturvidenskaberne for rett at kjende og behandle alle de forskjellige Sygdomme. Det er derfor umuligt ved en nogenlunde kortfattet skriftlig Vejledning at bibringe Sømanden fuldstændig Kundskab i at helberede sig selv og andre.»¹²⁶

6.14 Sjømannskomiteen av 1891

I 1891 nedsatte Justisdepartementet en komite – Sjømannskomiteen – for å utrede spørsmål om innføring av ulykkes- og sykeforsikring, pensjonskasse for sjømenn og komme med råd om kostholdet ombord. Skipsreder Gunnar Knudsen var formann med skipsfører Johan Bryde, læge Vilhelm Uchermann som medlemmer og med sjømannsprest Eugene Hanssen som sekretær. I 1891 ble det også nedsatt en sjømannskomisjon som blant annet skulle se på hygieniske forhold til sjøs.

Kommisjonen foreslo i sin innstilling¹²⁷ av 25. mars 1893 at stuertskoler skulle opprettes, og forslaget om Kostreglementet av 1895 var en følge av kommisjonens arbeid¹²⁸. Sjødyktighetsloven av 1903 og Sjøfartskontoret var likeledes en frukt av arbeidet. Det samme var Sjømannsfondet av 1909 og Ulykkesforsikring for sjøfolk av 1911.¹²⁹ Sjømannskomiteens arbeid hadde svært mange positive følger.

6.15 Fagforeninger og arbeidsgiverforeninger

I den norske modellen¹³⁰ er samarbeid mellom myndigheter, arbeidstaker og arbeidsgiverorganisasjonen et viktig fundament¹³¹.

125 Hansen HL. 2009. *Når søfarende kommer til skade eller bliver syge – om skibsmedicinkister og lægebøger for søfarende gennem 200 år*. Helsingør, Handels- og Søfartsmuseets Årbog; 55ff.

126 Skjelderup J. 1869. *Kort anvisning til sygebehandling inden skibsbordet*. Christiania: Johan Dahls Etterfølger. 48 ss.

127 Som bilag til innstillingen utgav sekretæren Hanssen E. 1900. *Statistiske Oplysninger om norske Sjømænd. Deres Fartstid, Invaliditet, Ulykkesrisiko etc*. Kristiania, Bilag til Sjømandkomiteens Indstilling. 113 ss.

128 Errtesvaag E. 1997. *Fra sjømannskost til hotell- og næringsmiddelfag*. Bergen kokk og stuertskole 1894–1994. Bergen, Eget forlag. 104 ss.

129 Bakka D. 2003. *Hundre år for sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet 1903–2003*. Oslo, Sjøfartsdirektoratet; 28.

130 NOU. 2010-01. *Medvirkning og medbestemmelse i arbeidslivet*; 23.

131 Hovedavtalene mellom arbeidslivets parter ble første gang underskrevet i 1935. Den første generelle avtale ble inngått mellom Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon (LO) og Norsk Arbeidsgiverforening (senere NHO) allerede i 1902. Olstad F. 2010. *Veien fram til Hovedavtalen, 1899–1935*, I: Bergh T. red. *Avtalt spill. Hovedavtalen LO-NHO 75 år*. Oslo, Pax; 37-57.

Bergen Maskinistforening¹³² ble etablert i 1873 og var den første fagforening i den maritime næring og den andre fagforening etablert i Norge¹³³. Senere kom Norges Skibsførerforbund¹³⁴ i 1889, Maskinistforbundet¹³⁵ i 1902 og Norsk Styrmandsforening og Sjømannsforbundet i 1910¹³⁶. Sjømannsforbundet var det eneste norske fagforbundet som klarte å flykte og etablere seg på utefronten under Den andre verdenskrigen¹³⁷.

Norges Rederiforbund¹³⁸ ble etablert i Kristiania den 15. september 1909 og forbundets første president var Christian Michelsen (1857–1924)¹³⁹. Forbundet hadde en viktig rolle i forhandlingene med britene under første og andre verdenskrig, og mange av dens ledende personer hadde viktige stillinger i NORTRASHIP. Rederienes Landsforening (inntil 1990 Redernes Arbeidsgiverforening) ble etablert i 1912¹⁴⁰.

Arbeidsgiver- og arbeidstakerforeningene har vært, og er, viktige institusjoner i arbeidet for maritim medisin og sikkerheten i den maritime næring.

132 <https://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/1420344> Anvendt: 2019-10-05.

133 Den Typografiske Forening (Senere Oslo Grafiske Fagforening) ble etablert i Christiania den 23. juli 1872 og var landets første fagforening (https://no.wikipedia.org/wiki/Oslo_Grafiske_Fagforening Anvendt: 2019-10-05).

134 Norges Skibsførerforbund og Norsk Styrmandsforening slo seg sammen til Norsk Sjøoffisersforbund i 1995 (https://no.wikipedia.org/wiki/Norsk_Sj%C3%B8offisersforbund Anvendt: 2019-10-10).

135 Det norske maskinistforbund ble etablert i 1902. (https://no.wikipedia.org/wiki/Det_norske_maskinistforbund Anvendt: 2019-10-10).

136 Bergens Stuertforening fra 1902 er den eldste organisatoriske forløperen til Sjømannsforbundet.

137 Norsk Sjømannsforbund (NSF) ble opprettet 25. september 1910 under navnet Norsk Matros- og Fyrbøter-Union (https://no.wikipedia.org/wiki/Norsk_Sj%C3%B8mannsforbund Anvendt: 2019-10-10).

138 Oranisasjonen ble stiftet som Norges Rederforbund og skiftet til sitt nåværende navn i 1984 (https://no.wikipedia.org/wiki/Norges_Rederiforbund Anvendt: 2019-10-10).

139 Wikipedia. https://no.wikipedia.org/wiki/Christian_Michelsen Anvendt: 2019-10-10.

140 Rederienes Landsforening (RLF) er i dag en del av Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) som ble stiftet 1. januar 1989 ved sammenslåingen Norges Arbeidsgiverforening (NAF), Norges Industriforbund (NI) og Norges Håndverkerforbund (NH) (https://nn.wikipedia.org/wiki/N%C3%A6ringslivets_Hovedorganisasjon Anvendt: 2019-10-10).