

8 Et tilsyn med sjødyktigheten

«Hvor lidet Værd maa ikke en Sømands Liv være hos os! Hvor nedslaaende for vore Sømænd at vide, at man i Norges Land – hos en af Verdens største søfarende Nationer – bærer saa liden Omsorg for deres timelige Vel.» Tønnes H. Puntervold, Morgenbladet, januar 1884.

I 1900 diskuterte Stortinget skips sjødyktighet. En kommisjon hadde levert sin innstilling om tema allerede i 1898. Kommisjonen anbefalte «at der indføres et offentlig tilsyn med skibes sjødygtighed». Kommisjonen delte seg i to. Flertallet ville innføre lastemerker, mens mindretallet mente at det ikke var nødvendig av den grunn at det ikke var bevist at overlasting var årsaken til alle forlisene¹⁹⁰.

Sjøfartsdirektoratet ble etablert i 1903 for å ha et offentlig organ som kunne ivareta Sjødyktighetsloven¹⁹¹. Institusjonen ble opprettet som Sjøfartskontoret med Magnus Andersen (1857–1938) som den første sjøfartsdirektør.

«Magnus Andersen var gjennom et langt liv en av de viktigste pådrivere for bedring av sjøfolkenes kår og kvalitetssikring av norsk skipsfart, både som offentlig tjenestemann, pressemann og samfunnsdebattant»¹⁹².

Magnus Andersen gikk til sjøs i 1872 og ble skipsfører i 1880. Han ble virkelig kjent da han fikk bygget «Viking» som var en kopi av Gogstadskipet og seilte henne over Atlanterhavet i 1893¹⁹³. Skipet brukte 40 døgn fra Kristiania til verdensutstillingen i Chicago. Andersen tilbragte noen år i New York hvor han var opptatt av sjøfolkenes kår tok initiativet til opprettelsen av Det Skandinaviske Sjømandshjem i Brooklyn.

I 1890 grunnla og redigerte Andersen *Norges Sjøfartstidende*, medlemsavis for det nystiftede Norges Skipsførerforbund. I 1901 grunnla han *Kysten* som han redigerte til 1903. I 1910 ble de to avisene slått sammen til *Norges Handels- og Sjøfartstidende*, i dag kjent under navnet *Dagens Næringsliv*.

190 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>

191 LOV 1903-06-09 *Om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.*

192 *Norsk biografisk leksikon*. https://nbl.snl.no/Magnus_Andersen_-_1 Anvendt. 2018-08-30.

193 Norway and the Vikings, *National Geographic Magazine*, Washington D.C. 1894;132-6.

I 1894 ble Magnus Andersen oppnevnt som medlem av den av Stortinget nedsatte Sjødygtighedskommission. Kommisjonens innstilling førte til Lov 1903-06-09 om *Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv.* Loven inneholdt bestemmelser om størrelsen på og ordningen av mannskapsrommene. Imidlertid var ingen av disse lovene særlig radikale, de bygde på etablerte oppfatninger om hva som var forsvarlig behandling av underordnede¹⁹⁴.

Sjøfartsdirektør Magnus Andersen gikk inn for å innføre internasjonalt anerkjente lastelinjeregler for norske skip. Hans iver medførte at han kom i konflikt med reder og utenriksminister Johannes Irgens (1869–1939). Konflikten endte med at han måtte forlate sin stilling som Sjøfartsdirektør^{195, 196}. Han fortsatte dog sin innsats for sjøfolks velferd og sikkerhet resten av sitt liv. For sin innsats ble han hedret med Kongens fortjenstmedalje i gull, og 1928 ble han utnevnt til ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden¹⁹⁷.

Magnus Andersens liv og karriere viser at initiativ og iver er viktig, men at det kan være krevende å gjennomføre endringer som fremmer sikkerhet og velferd dersom de er for kostbare.

8.1 Titanics forlis og SOLAS

RMS «Titanic» kolliderte med et isfjell den 15. april 1912 og sank knappe tre timer senere. «Titanic» var verdens største skip og på sin jomfrutur fra Southampton i England til New York i USA. De 20 livbåtene ble fylt med 705 mennesker (hvorav 675 kvinner og barn) og tre kjæledyr. Det var ikke nok livbåter til alle passasjerene, men det var nok livvester, så det er ikke usannsynlig at de øvrige to tredjedeler av de ombordværende lå i sjøen og bivånte at skipet sank. Det var stille, men rundt null grader. Rundt 1500 personer døde og de fleste sannsynligvis av hypotermi. Ikke en eneste av de som endte i vannet overlevde¹⁹⁸.

På den ene side er det bra at vi lærer av store ulykker som «Titanic's» forlis var. På den andre side er det frustrerende at det må store ulykker til før vi klarer å gjennomføre betydelige endringer. I medisinen er det alminnelig enighet om at forebygging er bedre enn behandling. Problemet er at det er svært vanskelig å oppnå enighet om hva som best å forebygge og hvorledes. Det er vanskelig å synliggjøre effekten av forebygging.

194 Indst. O. X. (1902–1903). *Indstilling fra den af Stortinget valgte specialkomite til behandling af den kongelige proposition om statskontrol med skibes sjødygtighed mv.*

195 *Norsk biografisk leksikon*. https://nbl.snl.no/Magnus_Andersen_-_1 Anvendt. 2018-08-30.

196 Han beskrev denne alvorlige hendelse i Andersen M. 1912. *Norges første sjøfartsdirektør. Ansattelse – Virksomhed – Entledigelse.*

197 Han beskrev sitt liv i *70 års tilbakeblikk på mitt virke på sjø og land*, 1932.

198 Dietrichs, 2017; 75-ff.

En konsekvens av forliset var den første Safety of Life At Sea (SOLAS) konvensjonen som ble underskrevet den 20. januar 1914¹⁹⁹ og som stilte krav om tilstrekkelig antall plasser i livbåtene, annet redningsutstyr og plikt til å lytte på radio²⁰⁰.

8.2 Den første verdenskrig, 1914–1918

Den første verdenskrigen begynte med Østerrike-Ungarns krigserklæring overfor Serbia den 28. juli 1914. Som de fleste kriger var den uventet. Statsminister Gunnar Knudsen (1848–1928) gikk imot økning i forsvarsbevilgningene i trontaledebatten i 1914:

«For tiden er da forholdet det, at den politiske himmel, verdenspolitisk set, er skyfri i en grad, som ikke har været tilfældet paa mange aar.»²⁰¹

Allerede fem dager senere, søndag den 2. august 1914 kl 1245, utgikk ordren om mobilisering fra Kommanderende Admiral²⁰².



Figur 15 Anders Bloch. *Korsaren*
2017-04-21

Norge var nøytralt under Den første verdenskrig. Norsk kyst var slett ikke uinteressant for de krigførende parter, men norsk suverenitet og nøytralitet ble meget nøye håndhevet og landet hadde en marine som var i stand til å ivareta vår selvstendighet.

Utenfor Norge var det ingen norsk marine som kunne beskytte norske skip og deres besetninger. Allerede den 8. august 1914 gikk DS «Tysla» tapt etter å ha støtt på en nederlandsk mine²⁰³. Større oppsikt gjorde «U-17» sin senkning av det engelske SS «Glitra»²⁰⁴ utenfor Skudesnes den 20. oktober samme år. Det var første gang et fredelig handelsskip ble senket av en ubåt²⁰⁵. For noen – våre sjøfolk – ble krigen absolutt påtrengende.

Et tiltak som ble gjennomført for å redusere tap av skip og besetninger, var konvoiering. Konvoiering var en gammel tradisjon, men var gått i glemmeboken. Konvoisystemet var omdiskutert og Royal Navy uttrykket en viss skepsis. Imidlertid ble britiske

199 <http://www.archive.org/stream/textofconvention00inte#page/n5/mode/2up> Anvendt: 2018-08-30.

200 Gjeldende versjon er fra 1974 og har en rekke oppdateringer. [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx) Anvendt: 2018-08-30.

201 Brandal 2014; 17.

202 Wilmar 2009; 9.

203 Barlaup 1964; 52.

204 Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Glitra Anvendt: 2019-07-09.

205 Barlaup 1964; 52.

troppetransportskip effektivt beskyttet av konvoier etter ordre fra Winston Churchill. Britene deployerte ubåter til Østersjøen for å støtte russerne allerede i 1915 og tvang derved tyskerne til å starte konvoiering der. Likevel gjennomførte de ikke konvoiering før i 1917, og da hadde tyskernes ubåtkrig blitt så effektiv at den truet forsyningslinjene. Konvoiene viste seg – som alltid – å være effektive²⁰⁶. Bergen var den viktigste konvoi havnen i Norge under denne krigen²⁰⁷.

Ved krigsutbruddet høsten 1914 hadde Norge verdens fjerde største handelsflåte²⁰⁸. Handelsflåten var en viktig inntektskilde for landet. Samtidig var den en utfordring for nøytralitetspolitikken, da Storbritannia ønsket å anvende norske skip. Tyskland så dette som et problem²⁰⁹. Hele 889 norske skip krigsforliste²¹⁰. I løpet av krigen var halve flåten gått tapt²¹¹, og Norges flåte var redusert til den sjettede største i verden²¹².

50 000 norske sjømenn seilte på norske skip²¹³. Hele 2123²¹⁴ sjøfolk på norske skip mistet livet. Relativt sett hadde ingen andre land større tap²¹⁵. Det var utlendinger på norske skip og nordmenn på utenlandske²¹⁶. Verden var mer globalisert i 1914 enn i dag. Det var 70 000 norske sjømenn på havene og 600 000 hadde emigrert i årene før. Mange av disse ble trukket med i krigen i USA og Canada. Rundt 15 000 nordmenn kjempet på ulike sider av fronten på land og ca. 2 000 av disse falt²¹⁷.

206 Keilhau W. 1927. *Norge og verdenskrigen*. New Haven, Yale University Press; 200-ff. Naustvik (2015; 20) er skeptisk til at nedgangen i tapene bare skyldes konvoisystemet. Kommandørkaptein Alf Tennvik (1990; 9) viste at antall tap i konvoi sammenlignet med uten konvoi var 20 ganger.

207 Thowsen 2006; 50.

208 Større handelskipsflåter hadde Storbritannia, Tyskland og USA.

209 Thowsen 2006; 49.

210 Melien TJ. Ubåtkrigens første helter. *Dagbladet*. <http://www.dagbladet.no/2014/08/20/kultur/pluss/ideer/krig/krigsseilere/34890851/> Anvendt: 2016-12-26. https://lokalhistoriewiki.no/wiki/F%C3%B8rste_verdenskrig Anvendt: 2018-07-10.

211 Andersen 1989; 84.

212 Naustvik A. 2015. *Forlat fartøiet saa hurtig som mulig – Norske krigsforlis under første verdenskrig*. Trondhjem, NTNU, Masteroppgave; 13.

213 Jerman G. 2016. *Vår ære og vår avmakt 50 000 krigsseilere berget Norge gjennom første verdenskrig*. Oslo, Aschehoug, 210 ss.

214 1162 omkom på havet ifølge Sjøfartskontorets statistikk (Keilhau 1927; 204). Dette var dokumenterte tilfeller i form av sjøforklaringer. I tillegg var det en rekke fartøyer som forsvant uten spor og som man antok var senket eller minesprengt. Dette var 943 mann og 67 skip. Naustvik (2015; 25) argumenterer for at en stor andel av disse var ordinære forlis.

215 Melien TJ. Ubåtkrigens første helter. *Dagbladet*. <http://www.dagbladet.no/2014/08/20/kultur/pluss/ideer/krig/krigsseilere/34890851/> Anvendt: 2016-12-26. https://lokalhistoriewiki.no/wiki/F%C3%B8rste_verdenskrig Anvendt: 2018-07-10.

216 32 % av sjøfolkene på norske skip var utenlandske statsborgere. Det er ingen oversikt over antall nordmenn på utenlandske skip.

217 Brandal N. et al. 2014-11-28. Fem myter om første verdenskrig. *Aftenposten*.



Figur 16 Illustrasjon til utstillingen *Torpedert ved Norsk Maritimt Museum*. Tegnet av Kristian Krohøg-Sørensen.

Det er skrevet svært lite²¹⁸ om denne sjøkrigen fra et norsk perspektiv²¹⁹ og det er overraskende at begrepet «krigsseiler» kun kom til offentlig oppmerksomhet i årene etter Den andre verdenskrig.²²⁰ Diderik Brochmann skrev dog at

«aldrig har nordmænd vist større mot i kamp, end de som uvæpnet drog ut i verdenskrigens farer»²²¹.

Kaptein Øvreseth forteller at

« rapportene om torpederte og minesprengte i denne tid stadig øket etterhvert, hvilket opskaket både sinn og nerver hos dem som satt hjemme. Det kunde derfor ofte hende at et mannskap som ellers hadde tenkt å fortsette med skipet, kom og sa op igjen og måtte avmønstres den neste dag»²²².

Johan Castberg (1862–1926) var en sterk fortaler for sjøfolkene i Stortinget. Han uttalte at sjøfolkene var

«de eneste i vort land som – kan man si – er ved fronten og mister livet ved fronten»²²³.

Han fikk også bevirket at Stortinget satte av kr 250 000 til norske sjømannsfamilier der forsørgeren på grunn av krigsforlis ikke hadde jobb²²⁴.

Wilhelm Keilhau (1888–1954) nevner de krigsdøde, men føyer til at det var et stort antall som ble såret under angrepene. Disse finner vi lite informasjon om.²²⁵

218 En bok skrevet av en skipsfører var Øvreseth I. 1932. *Vi som var våbenløse. En skipsførers erindringer fra krigstiden 1914–18*. Oslo, Aschehoug, 242 ss.

219 Nik Brandal et. al. har i *De ukjente krigerne. Nordmenn i første verdenskrig* (2014; 371-75) vært innom tema norske krigsskader. De trekker frem nordmannen Gustav Andersen som hadde vært i den kanadiske hæren og blant annet blitt utsatt for gassangrep. Han fikk nervesammenbrudd etter krigen og ble innlagt på institusjon. Han endte etter hvert på Gaustad. Oppslag i *Dagbladet* (1925-09-10; 6) Det fredelige Holmsbu oppskaket av et rystende drama forteller om hans utagerende vold etter at han hadde rømt fra Gaustad (Brandal N. Epost 2019-01-17). Lignende historier om krigsseilere er ennå ikke funnet.

220 En av nestorene i katastrofepsykiatrien, professor Lars Weisæth, skriver «Det er meg bekjent ingen forskning på sjøfolkene fra første verdenskrig eller deres familier.» (Weisæth L. 2019-01-14. Epost til Jan Sommerfelt-Pettersen). Professor emeritus i medisinsk historie, Øvind Larsen, kjenner heller ikke til noen medisinskfaglige artikler eller studier omkrig krigsseilerne fra Den første verdenskrig (Larsen Ø. 2019-01-09. Epost til Jan Sommerfelt-Pettersen).

221 Brochmann D. 1928. Med norske skib i verdenskrigen. *N. H. & S. T.*; 7.

222 Øvreseth 1932; 117.

223 Espeli H. 2019. *En dråpe i havet? Krigsforsikringsordninger for sjøfolk og deres etterlatte under og etter første verdenskrig*. Oslo, Årbok for Norsk Maritimt Museum; 143.

224 St. prp. nr. 62. (1918). *Om bevilgning til bedste for norske sjømandsfamilier hvis forsørgere paa grund av krigsulykke m. v. midlertidig er kommet ut av stilling*.

225 Keilhau 1927; 204.

Ivaretagelsen av våre sjøfolk,²²⁶ deres enker og etterlatte, var sannsynligvis ikke spesielt god etter Den første verdenskrig, men problemstillingen er i liten grad studert.^{227 228}

Harald Espeli har beregnet at de totale, krigsrelaterte utbetalinger til sjøfolkene og deres etterlatte utgjorde omkring 41 millioner kr²²⁹. Mesteparten av beløpet var finansiert av rederne.

«For dem var det en liten krigsutgift – eller en dråpe i havet.»

8.2.1 Minebøssen i 1921

En flytemine ble satt opp på Fiskertorvet i Bergen i 1921 for å samle inn midler til skadede sjøfolk og sjøfolks etterlatte fra Den første verdenskrig. Bergen mistet 168 skip og 292 sjømenn. Minebøssen ble ofte kalt sjømenenes fattigkasse.

«Ved avdukingen av monumentet i februar 1921 var tusenvis av mennesker møtt frem for å hedre minnet om de mange bergenske sjøfolk som mistet livet under 1. verdenskrig. Pengene som kom inn på den kunstnerisk utformede bøssen skulle gå til invalide sjøfolk og sjøfolks etterlatte. I mellomkrigstiden strømmet pengene inn»²³⁰.

Minebøssen ble i 2006 flyttet fra Torget til Bryggen. I 2015 ble minebøssen tømt for siste gang og plombert. Det var ikke flere offer eller etterlatte fra første verdenskrig²³¹.

Det er plassert flere minebøsser rundt i norske byer, blant annet foran Sjøfartsmuseet i Trondhjem, Tromsø, Arendal, Ålesund, ved Gravane i Kristiansand.

Ytterst på Bygdøyen i Oslo står Joseph Grimelands minnesmerke over de 4500 krigsseilerne som omkom under andre verdenskrig. Her står også

226 Dessverre var det ikke noe bedre i de andre skandinaviske land. *Bendtsen BS. 2012. Neutral merchant seamen at war. I: Ahlund C. (red.) Scandinavia in the First World War. Lund, Nordic Academic Press; 327-348.*

227 Elisabeth S. Koren arbeider med problemstillingen og planlegger en bok med tittelen *Hedret og glemte*. Krigsseilerne fra første verdenskrig og det norske samfunnet. «I første omgang var det få sjøfolk som fikk varig uførepensjon for krigsforlis, kun 12 personer. I tillegg fikk 377 sjøfolk midlertidige utbetalinger. Mange av disse ble etter hvert omgjort til varige.» (Koren ES. 2019-01-14. Gmail).

228 Espeli 2019; 123-153.

229 Espeli (2019; 150) forteller at 1430 av de 2132 krigsseilerne som døde var nordmenn. Utlendinger fikk ikke utbetalt erstatninger, med unntak av danske og svenske sjømenn på norske skip som fikk en engangsutbetaling på 500 kr. Hvis man tar beløpet på 41 millioner og deler på de omkomne norske sjømenn (1430) blir det 28 671 kr per person. Omregnet til dagens pengeverdi med Norges Banks penge kalkulator (<https://www.norges-bank.no/tema/Statistikk/Priskalkulator/>) blir det 697 202 kr per person.

230 http://kulturnett.ivist.no/kh/ny_utg/museumsnett/museumsplan/kap11_utvikling.htm Anvendt: 2008-07-08.

231 2015-03-11 Tømt for siste gang. *Bergens Tidende*.

Minebøssen, minnesmerket over de 2100 krigsseilerne som mistet livet under den første verdenskrig.

Minebøssene viser med all tydelighet hvorledes sjøfolkene ble behandlet etter Den første verdenskrig.

Det fantes også mange private fond for å hjelpe sjømenn. Sammen utgjorde alle disse fondene «en ganske betydelig kapital». Det er ingen oversikt over hvor mye som ble utbetalt til sjømenn, men før verdenskrigen var det over 170 legater for sjøfolk, hvorav hele 25 i Bergen. For mange sjøfolk betød støtten at de ble reddet fra fattigkassen²³².

8.2.2 Minnehallen i Stavern

Minnehallen ble opprinnelig bygget som minnesmerke over sjømenn i den norske handelsflåte som omkom i første verdenskrig, med til sammen 1892 navn. Bjercke og Eliassen vant i sin tid en arkitektkonkurranse i konkurranse med 83 andre bidrag. Hallen ble åpnet av Kong Haakon VII den 1. august 1926. Minnehallen er lite endret og innehar fortsatt sin opprinnelige funksjon. Ideen bak utformingen var at den skulle fremstå som et sjømerke eller varde.

Ideen om et minnesmerke kom fra den britiske regjeringen. Den hadde gjort en spesiell avtale med den norske regjering angående kullfrakt under Den første verdenskrig. Overskuddet fra frakten ble satt av i et spesielt fond, kalt Kullfondet av 1917. Det var midler fra dette fondet som stod for finansieringen av prosjektet²³³.

Siden 1945 har den også vært et minnesmerke for sjømenn som omkom i Den andre verdenskrig, til sammen 7500 personer²³⁴. Plater med navn på 890 sjøfolk som omkom i hjemmeflåten under Den andre verdenskrig fikk i 2015 sin plass i Minnehallen. I 2017 ble det satt opp tavler over ytterligere 953 utenlandske sjøfolk²³⁵ som mistet livet på norske båter under Den andre verdenskrig. Disse plater er bekostet av forfatter Jon Michelet og Rederiforbundet²³⁶. Staten har ikke bekostet minnesmerket over de døde sjømenn.

232 Petersen 1949; 167.

233 <http://minnehallen.no/historien> Anvendt: 2019-02-01.

234 Stortinget har en minnebok over norske sjømenn som omkom i første verdenskrig (<https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Nyhetsarkiv/Hva-skjer-nyheter/2010-2011/Minneplate-for-falne/> Anvendt: 2019-02-01).

235 Rosendahl BT. 2015. *De var også krigsseilere. Omkomne utenlandske sjøfolk på norske skip under andre verdenskrig*. Kristiansand, Stiftelsen Arkivet. 171 ss.

236 <http://minnehallen.no/historien> Anvendt: 2019-02-01.

8.2.3 Fond etablert i forbindelse med krigen

Den uinnskrenkede ubåtkrigen tyskerne innførte, medførte øket risiko og følgelig høyere fraktrater. Raten for ett tonn kull fra England til Norge økte fra 7 kroner til over 250 kroner. Man ble enig om at britene skulle ta seg av kullfrakten til Norge, mens norske fartøyer skulle settes inn i frakt på noe tryggere områder. Britene lovet å frakte kull til Norge til selvkost som ble anslått til 25 kroner per tonn. Det viste seg å være for høy pris og over-skuddet ble satt inn på et særskilt fond – Kullfondet eller populært kalt Kølafondet. Fondet ble på hele 25 millioner kroner.

Departementet oppnevnte en komite som skulle fordele midlene. 5,8 millioner ble avsatt til sjømannsformål. Av disse ble 1,25 millioner ble avsatt til sjømenn som var blitt arbeidsledige etter krigen. 150 000 til Sjømannsmisjonen, 3,75 millioner til sjømannshjem i London, Stavern, Oslo, Bergen og Trondhjem.²³⁷ I tillegg bevilget staten 700 000 av fondet til å styrke kapitalen i «Sjømannsfondet av 17. mai 1917» som var resultatet av et privat initiativ for å hjelpe sjømennene²³⁸.

Jerman påpeker at handelsflåtenes innsats under Den første verdenskrig medførte at landet hadde et større nasjonalprodukt i 1919 enn i 1914. Myndighetenes verdsetting av sjøfolkene stod ikke i forhold til deres innsats og «staten la beslag på størsteparten av fondet ...»²³⁹.

8.3 Kjønnssykdommer, 1924

Både myndigheter og mange andre har lenge vært opptatt av kjønnssykdommer og arbeidet mot smitte. Sjømenns seksualliv har vært i fokus lenge, og mange har vært bekymret for at sjømenn vil hente sykdommer «ute» og bringe disse «hjem».

Tidlig på 1800-tallet ble ordningen med «reglementering» iverksatt i flere norske byer.²⁴⁰ Systemet ble først innført av Napoleon. Ordningen medførte at prostituerte ble registrert og måtte møte til regelmessige helseundersøkelse hos politilegen. Hvis de hadde tegn på smitte, fikk de ikke lov til å fortsette som prostituerte før smittefaren var over. Kundene ble ikke kontrollert. I Kristiania ble ordningen avskaffet etter diskusjonen som kom i kjølvannet av blant annet Christian Kroghs berømte maleri *Albertine i politilægens venteværelse*. I andre norske byer ble ordningen videreført i mange år. Gradvis kom det en forståelse av at smitteforebyggelse bedre kunne

237 Stahlke R. 2006. Kølafondet og Sjømanns fondet av 1918. *Norsk Maskin-Tidende* 08-06.

238 Jerman 2016; 164.

239 Jerman 2016; 164.

240 Koren ES. 2003. *En trussel for selve Samfundene. Venerisk sykdom – tiltak, medisinsk forståelse og moraldebatt i Norge 1880–1927*. Bergen, Universitetet i Bergen, Hovedoppgave i historie. 119 ss.



Figur 17 Krogh, Christian. 1887. *Albertine i politilægens venteværelse*. Utsnitt.

fremmes gjennom gratis behandling. Fra 1923²⁴¹ bevilget Stortinget et beløp for gratis legetilsyn for norske sjøfolk til Foreningen for skandinaviske sjømandshjem i fremmede havne²⁴². Sjømannshjemmene tilbød overnatting i alkoholfrie omgivelser. Dette var et alternativ til boardinghus i havnene²⁴³ som var preget av fyll og spetakkel der sjøfolkene lett kunne lokkes til en «utsvevende livsførsel»²⁴⁴. Man trodde også at sjømannshjemmene kunne redusere problemet med antall sjømenn som rømte²⁴⁵.

I 1924 ble gratis behandling av kjønnssykdommer hos sjømenn forankret i Brusselsavtalen²⁴⁶. Avtalen forpliktet underskrivende nasjoner til å etablere behandlingssteder for sjømenn med veneriske sykdommer i alle

241 Storsteen 1937; 157.

242 Foreningen eksisterte fra 1901 til 1987 (<https://no.wikipedia.org/wiki/Sj%C3%B8mannshjem>
Anvendt: 2019-10-14).

243 Salvesen T. 1931. *Havnebyer. Internasjonalt samarbeide til bedring av sjømanns livsvilkår i land*. Oslo, Aschehoug; 16.

244 Koren ES. et al. 2013. *Med saltvann i årene*; 22.

245 Sæterei S. 2014. *Sjømenn på rømmen. En studie av norske sjøfolk som forlot sine skip 1862–1913*. Oslo, Universitetet i Oslo, Masteroppgave i historie.

246 Overenskomst undertegnet i Brussel den 1 desember 1924 om å lette adgangen for sjøfolk i handelsflåten til å bli behandlet for kjønnssykdommer I St. prp. nr. 77. (1934); 4-5. Avtalen ble tiltrådt av Norge ved kgl. Res. av 18 januar 1935.

større havner. Behandlingen skulle være gratis uavhengig av nasjonalitet. Enhver sjømann som fikk behandling, skulle få et behandlingskort utstedt som beskrev sykdom og behandling. Kortet hadde kun nummer, ikke navn. Brusselavtalen bestemte videre minimumskrav for hvilke medisiner som skulle være tilgjengelig ombord for å behandle kjønnssykdommer²⁴⁷. WHO utgav i 1972 *World Directory of Venereal Disease Treatment Centres at Ports*²⁴⁸.

I Norge fikk sjømenn gratis behandling ved poliklinikker i Oslo og Bergen²⁴⁹, Ordningen ble iverksatt etter avtale mellom staten og kommunene og staten gav bidrag til driften²⁵⁰. I 17 andre byer ble det inngått avtale med særskilte leger og gratisbehandling av sjømenn. Fra 1934 ble det bevilget kr. 40 000 årlig til denne behandling etter Brussel-avtalen²⁵¹.

Dette var en stor endring fra tidligere praksis. Sjømenn hadde rett på behandling, men det var tradisjonelt et unntak for selvpåført sykdom – og kjønnssykdommer var ansett å være selvpåført²⁵². Med Brusselavtalen fikk sjømenn rett til gratis behandling også for kjønnssykdommer.

Norge hadde ingen egen lov om kjønnssykdommer. En komité nedsatt av Sosialdepartementet i 1919 leverte sin innstilling til ny lov i 1923. Forslaget ble diskutert²⁵³ i Stortinget i 1928, men loven ble ikke vedtatt fordi det ble for dyrt²⁵⁴.

Røde Kors var også sterkt engasjert i arbeidet mot de veneriske sykdommer²⁵⁵. Blant annet ble en brosjyre – forfattet av sanitetskaptein Engelsen – *Til kamp mot de veneriske sykdommer* – utgitt.



Figur 18 Prokal eske. Norsk Farmasihistorisk museum. NFA.06535.

247 Goethe 1984; 207.

248 *World directory of venereal diseases treatment centres at ports*. Genève WHO 1972.

249 Norge fikk ikke en egen lov om kjønnssykdommer før LOV 1947-12-12 *Om åtgjelder mot kjønnssykdommer* (Lie, AK. 2009. Lovforslag mot kjønnssykdommer – frivillighet og «samfundsfiendtlige individer». *Tdnlf*, 129; 267).

250 St. prp. nr. 77. (1934) *Om samtykke til å tiltre den internasjonale overenskomst om behandling av kjønnssyke sjøfolk og til å slutte avtale med Oslo og Bergen kommuner om å opprette og drive poliklinikker for kjønnssyke*.

251 Storsteen 1937; 157.

252 LOV 1923-02-16 *Sjømannsloven* § 28 «Utgiftene ved sykepleien bæres av rederen, så lenge tjenesteforholdet består. ... Er sykdommen ... pådratt ved egen skyld, må sjømannen selv betale utgiftene ved sykepleien ... Lider en norsk sjømann av kjønnssykdom i smittsomt stadium, og han avmønstrer i utlandet, skal utgiftene ved sykepleien for tiden etter fratredelsen utredes av statskassen.»

253 St. meld. Nr. 32. (1928). *Om foranstaltninger mot smittsomme kjønnssykdommer*.

254 Innst. S. Nr. 154. (1928). *Innstilling fra næringskomite nr. 2 om foranstaltninger mot smittsomme kjønnssykdommer*.

255 Koren 2003.

Man fikk også utvirket at det beskyttende middelet Prokal ble en del av medisinbeholdningen på alle norske skip.

«Som et våben i kampen mot de veneriske sykdommer har N. R. K. I samarbeide med Socialdepartementet og Medisinaldirektøren fått bragt i handelen et profylaktisk middel «Prokal» som fåes uten resept på alle apotek. Det består av en liten eske hvis innhold er et glass proteinopløsning med pipette og en tube kalomelsalve samt bruksanvisning på norsk, engelsk, fransk, spansk og tysk. Tidligere krevdes doktorresept for utlevering av denne medisin»²⁵⁶.

Det ble i 1927²⁵⁷ bestemt at selvdesinfeksjonsmidler (kalomelsalve) med bruksanvisning mot venerisk smitte skal medtas blant de medikamenter som medbringes på norske fartøyer²⁵⁸.

I 1920 holdt Sjømannsmisjonen et bestyremøte i Rotterdam. De lagde følgende uttalelse:

«Bestyrere for vore sjømandshjem i fremmede havne, samlet til fællesmøte i Rotterdam, tillater sig grundet paa de særlig under krigsaarene gjorte erfaringer at henstille til de nordiske landes medicinal bestyrelser, at der ved offentlig foranstaltning tilveiebringes passende lægevidenskabelig litteratur til forebyggelse av smitsomme sygdomme, særlig med sigte paa de unge sjøfolk. Det nødvendige antal eksemplarer av saadan litteratur bør stilles til raadighet og utdeles ved vore konsulater, sjømandshjem og Sjømandsmissionens læseværelser»²⁵⁹.

Alle gode krefter arbeidet for bedret helse blant sjøfolk.

256 Storsteen 1937; 799.

257 Meddelelser fra Sjøfartskontoret nr. 2 1928. Oslo, Sjøfartskontoret. Sitert i Koren ES. 2007b. *Från moral til hälsa. Debatter om förebyggande av könsjukdom i Norge*. I: Svanström Y. et al. *Sedligt, renligt, lagligt. Prostitution i Norden 1880–1940*. Stockholm, Makadam forlag; 169–196.

258 Jfr. Kgl. Res. av 16. Mai 1935 (*Ibid.*; 157).

259 Augustson AM. 1922. *Det farende folk. Arbeidet for de nordiske sjøfolk gjennom tyve aar- En oversikt*. Kristiania, Eget forlag; 138.