

10 Verdens største og lengste sjøslag

Norske sjøfolk tilegnet:
«Førti tusen norske sjøfolk,
en for alle, valgte strid,
valgte hjemløshet og lengsel,
valgte flammedød og koldbrand,
valgte drift på spinkle flåter
tusen ville mil fra hjelpen;
Evig heder skal de ha.»

Utdrag fra diktet «Kongen» av Nordahl Grieg. 1943. Friheten.

Den andre verdenskrig startet den 1. september 1939 med Tysklands angrep på Polen. Norges utenrikspolitikk hadde samme hovedmål som under Den første verdenskrig – å holde Norge nøytralt og utenfor krigen. På samme måte som i Den første verdenskrig ble vår handelsflåte involvert i krigen fra første dag.

Det første skip som gikk tapt i Slaget om Atlanterhavet var det sivile britiske passasjerskipet SS «Athenia» som ble senket av den tyske ubåten «U30» den 3. september med tap av 98 passasjerer og 19 av besetningen. 981 ble reddet³¹¹.

Før angrepet på Norge i april 1940 gikk 58 norske skip tapt ved krigsforlis hvor 376 besetningsmedlemmer og 16 passasjerer døde³¹². Britene har kalt denne perioden «The Phony War».

Slaget om Atlanterhavet er det lengste og hardeste slag som noen gang er utkjempet på havet. Flere skip, flere liv og mer materiell gikk tapt i løpet av seks år enn i de foregående 500 år med sjøkrig³¹³. I 1941 skrev Winston Churchill at

«everything happening elsewhere, on land, at sea, or in the air, depended ultimately on its outcome»³¹⁴.

311 Tyskerne benektet at de hadde senket henne og innrømmet ikke udåden før i 1946. [https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Athenia_\(1922\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Athenia_(1922)) Anvendt: 2019-09-10.

312 <https://www.norghistorie.no/andre-verdenskrig/artikler/1762-handelsflaten-og-nortraship.html> Anvendt: 2019-08-20. Tilsvarende tall for Danmark var 29 skip og 360 omkomne (Brodersen U. 2018-09-16. *De glemte Krigssejlere*. <https://www.dengang.dk/artikler/4710> Anvendt: 2019-08-27).

313 Bolieau J. 2010-06-14. Canada's Merchant Navy. The Men That Saved the World. *Legion Magazine*.

314 *Ibid*.

I denne krigen hadde Norge og vår handelsflåte og marine med sine dyktige folk er viktig del.

10.1 Utefrontens etablering

Vårt utenrikspolitiske mål om nøytralitet var mislykket og Tyskland angrep Norge den 9. april 1940. Kampene i Norge tok vesentlig lenger tid enn tyskerne hadde forutsett, men etter 61 dager fikk Hæren i oppdrag av Regjeringen å overgi seg, mens Marinen fikk ordre om å ta seg til Storbritannia, slik Kongen og Regjeringen gjorde. Marinen ble etablert i Storbritannia og hadde deltatt i krigshandlinger på alliert side lenge før norske myndigheter måtte forlate landet³¹⁵.



Den 20 mai 1940³¹⁶ heiste fenrik Øivind Schau det norske splittflagget på motortorpedobåten «MTB 5» i Portsmouth. Seremonien markerte at Norge var en alliert med Storbritannia og kjempet ved hennes side. Uniformen hadde blitt igjen i Norge og skipssjefen var iført nikkers og vindjakke, men en sjømilitær utefront var etablert³¹⁷.

Allerede en måned tidligere hadde Regjeringen gjort et av sine viktigste vedtak. Den 22. april 1940 vedtok Regjeringen i statsråd på Stuguflåten i Romsdalen³¹⁸ å etablere et norsk statsrederi som inkluderte alle skip utenfor Norge³¹⁹. Rederiet fikk navnet NORTRASHIP³²⁰ og bestod av rundt 1000 skip. NORTRASHIP var verdens største rederi og Norges viktigste bidrag til den allierte krigsinnsatsen. Spesielt viktig var tankskipene som utgjorde 42 % av flåten og 18 % av verdens totale tanktonnasje³²¹. Alle norske fartøy fikk ordre om å søke alliert havn og alle gjorde akkurat det – uten unntak. Skipsfartsdirektøren Øivind Lorentzen (1882–1980) ble sjef for NORTRASHIP. Da han ankom London den 25. april 1940, var organisasjonen allerede etablert.

315 Løytnantene Øivind Schau og Per Danielsen var skipssjefer på henholdsvis «MTB 5» og «MTB 6» (Christensen C. 1986. *De som heiste flagget*. Oslo, Cappelens Forlag, 165 ss.)

316 Christensen, 1986; 9.

317 Den 20 juni 1940 ble Sjøforsvarets Overkommando etablert i London med kontreadmiral Henry Diesen som sjef.

318 Thowsen A. 1992. *Handelsflåten i krig, 1939–1945*. Bd. 1. Nortraship, profit og patriotisme. Oslo, Grøndahl og Dreyer; 139-140.

319 Utenlandsflåten utgjorde ca 85 % av flåten. <https://no.wikipedia.org/wiki/Nortraship> Anvendt: 2019-08–20.

320 Norwegian Shipping and Trade Mission (*NORTRASHIP*).

321 Wikipedia. <https://no.wikipedia.org/wiki/Nortraship> Anvendt: 2019-08–20.

10.2 Utefrontens betydning

Utefronten bestod av handelsflåten med over 35 000³²² sjømenn og marinen med 600 mann³²³.

Utefronten var både vellykket og betydningsfull for de allierte og for våre myndigheter. NORTRASHIPs bidrag til den norske stat under og etter krigen var på over 1,2 milliarder kroner³²⁴.

«Den norske handelsflåten's innsats i krigens første år var mer verdt enn en million soldater»³²⁵

uttalte sjefen for United States Maritime Commission³²⁶ og War Shipping Administration³²⁷, viseadmiral Emory Land (1879–1971)³²⁸.

Parlamentsekretæren i det britiske skipsfartsdepartementet, Sir Philip Noel-Baker (1889–1982)³²⁹, uttalte

«The first great defeat for Hitler was the battle of Britain. It was a turning point in history. If we had not had the Norwegian fleet of tankers on our side, we should not have had the aviation spirit to put our Hawker Hurricanes and our Spitfires into the sky. Without the Norwegian merchant fleet, Britain and the allies would have lost the war»³³⁰.

Sjømennene var en viktig del av handelsflåten og erfarne sjøfolk er en viktig ressurs. Helse og velferdstjenester var en måte å gjøre sjømannsyrket mer attraktivt og sikre at så mange som mulig av dem holdt seg i arbeid. NORTRASHIPs hemmelige fond – hvor det tidlige krigsrisikotillegget ble satt

322 Strøm-Erichsen AG. 2013-08-03. Tale i Fredsparken, Risør. Møte med krigsseilere og pårørende. Regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/fd/taler-og-artikler/2013/mote-med-krigsseilere-og-paerørende-risor/id733139/> Anvendt: 2019-08–20.

323 13 marinefartøyer, 5 marinefly og 600 mann fra Marinen var kommet til Storbritannia i juni 1940 (Hansen OB. 2005. *Sjøkrigens skjebner*. Hundvåg, Forlaget Norsk Tidsskrift for Sjøvesen; 9). I løpet av krigen økte antallet i Marinen til nesten 7 500. På utefronten mistet Marinen 27 orlogsfartøyer og 13 skøyter og hadde om lag 646 drepte (Milner M. et al. 2015. *Slaget om Atlanterhavet 1939–1945 og de norske krigsseilerne*. Oslo, Ares Forlag; 302).

324 St. meld. nr. 76. (1963–64). Om Nortraships forretningsmessige avvikling og erstatningsoppgjør med rederne. Basberg BL. 1993. *Handelsflåten i krig, 1939–1945*. Vol 2. Nortraship, Alliert og konkurrent. Oslo, Grøndahl og Dreyer; 332.

325 Uttrykket ble først skrevet i en artikkel i det britiske tidsskriftet *Motorship* i januar 1941. (<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/320528/> Anvendt: 2019-08-21).

326 Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/United_States_Maritime_Commission Anvendt: 2019-09-02.

327 War Shipping Administration ble etablert etter det japanske angrepet på Pearl Harbor som en midlertidig statlig organisasjon for å kontrollere og operere amerikanske handelsfartøyer. Rundt 90 % av all sivil og militær amerikansk last fraktet under den andre verdenskrigen ble utført av skip kontrollerte av WSA (https://en.wikipedia.org/wiki/War_Shipping_Administration Anvendt: 2019-09-02. Killinger G.C. et al. 1946. Psychobiological screening procedures in the war shipping administration. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 46, 7; 559.)

328 Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Emory_S._Land Anvendt: 2019-08-21.

329 Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Philip_Noel-Baker. Anvendt: 2019-08-21.

330 Wikipedia. <https://no.wikipedia.org/wiki/Nortraship> Anvendt: 2019-08–20.

inn under krigen – var også viktig for rekrutteringen da de kan anses som en opptjent bonus³³¹.

10.3 Sjømenn ble sjøkrigere

Under Den andre verdenskrig ble våre sjøfolk plutselig sjøkrigere og stod i første linje. Man kan spørre om våre sjøfolk var selektert for denne tjenesten. Hvorledes var de å sammenligne med marinegastene og soldatene på nøytralitetsvakt i 1940? ³³² .

I mange hundre år og frem til like før Den første verdenskrig var systemet for mønstring og systemet for innrullering av henholdsvis sjømenn og marinefolk to sider av samme sak³³³. Det er sannsynlig at seleksjonsprosessene gradvis ble mer og mer forskjellige. Rosendahl problematiserte dette i sin doktoravhandling

«The seafarers' civilian status came under pressure in various ways during the war and this contributed to an ambiguous Norwegian policy towards them. They were sometimes treated like «seafarers» and at other times like «war sailors»»³³⁴.

Lundvall³³⁵ påpeker at det var vanlig at de sivile sjøfolkene ombord tok aktiv del i betjeningen av artilleriet ombord. Dette utstyret var Sjøforsvarets, og her støttet de sivile arbeidet til personellet fra Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handelsflåten.

En av krigsseileren selv, Leif Heimstad, uttrykte det slik:

«Ingen skyldte oss noe. Ikke var vi militære, ikke var vi sivile. Vi ventet ikke noen flaggborg. Men vi skulle så gjerne hatt en jobb.»³³⁶

Under og etter krigen ble sjømenn og marinefolk ikke likebehandlet. I en mellomstilling kom alle de som ble utdannet for å forsvare handelsfartøylene, Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handelsflåten. Da ex-gratia utbetalingen ble gjennomført mange år etter krigen, ble marinefolkene i Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handelsflåten inkludert sammen med sjøfolkene, mens marinefolkene i Marinen ikke fikk noen utbetaling. Marinefolkene hadde

331 St. prp. nr. 87. (1971–1972). Om utbetalinger til norske sjømenn som seilte ute i krigsårene og om bevilgning til administrasjon av utbetalingene; 5).

332 Se mer Rosendahl BT. 2018. *Seafarers or war sailors? The ambiguities of ensuring seafarers' services in times of war in the case of the Norwegian merchant fleet during the Second World War*. Kristiansand, Universitetet i Agder. Doktoravhandling. 152 ss.

333 Med LOV 1910-11-03 *Om verneplikt og utskrivning* ble mønstringen av sjøfolk gjort sivil (Brækhus SA. 1934. *Norges Rederiforbund 1909–1934*. Oslo, Norges Rederiforbund; 85).

334 Rosendahl, BT. 2017. *Seafarers or war sailors*; 6.

335 Lundvall E. 2019. *Jeg tror vi alle var glade for å ha våpen ombord – En undersøkelse og analyse av bevæpningen av norske handelsskip i Nortraship i krigsårene 1940–1945*. Universitetet i Oslo, Masteroppgave.

336 Bryne A. 2005-05-07. Vår ære og vår skam. *Dagbladet*; 50.

blant annet bemannet våre korvetter som seilte sammen med og beskyttet våre handelsskip.

10.3.1 *The cruel sea* eller *The real cruel sea*

I 1951 kom marineoffiseren Nicolas Monsarrats³³⁷ berømte roman³³⁸ *The cruel sea* om Royal Navy sine korvetter og deres heroiske innstas i Atlanterhavsslaget. Boken ble filmet i 1953 og var en stor suksess. Den ble også nominert til Oscar³³⁹.

Richard Woodman har skrevet boken *The real cruel sea* hvor hans hovedpoeng var at det var handelsflåten som bar de største offer og hadde den største betydningen for at de allierte vant Atlanterhavsslaget og dermed krigen. Tittelen er et ordspill på romanens tittel og understreker elegant sjømenens rolle som sjøkrigere.³⁴⁰

Helsedirektør Evang beskriver den særegne situasjon våre sjøfolk var kommet opp i:

«During the war, sailors of the merchant fleets have been working under an extremely severe pressure. Mentally they are not protected by the fact that they belong to an organized body like a military organization, and they have not the advantage of co-operating and fighting together with the same persons for a long time. They also have no way of fighting back, and therefore have very little natural outlet for their aggression towards the enemy.»³⁴¹



Figur 24 *The Cruel Sea*.
Filmplakat. Foto: IMDB

10.4 Et internasjonalt og sivilt-militært norsk helsevesen

På utefronten ble det bygget opp et velfungerende norsk helsevesen for å ivareta våre sjøfolk, marinen og andre militære samt andre nordmenn. Helsevesenet var basert på et utstrakt sivilt-militært samarbeid. På steder hvor det var få nordmenn, ble helsetilbudet ivaretatt i samarbeid med allierte. I tillegg ble det bygget opp en betydelig sosial og velferdstjeneste delvis basert på våre Sjømannskirker³⁴². Etter krigen kom det mye kritikk mot behand-

337 Monsarrat N. 1951. *The cruel sea*. London, Cassels. 451 pp.

338 Wikipedia. [https://en.wikipedia.org/wiki/The_Cruel_Sea_\(novel\)](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Cruel_Sea_(novel)) Anvendt: 2019-02-27.

339 https://www.imdb.com/title/tt0045659/?ref_=ttextrv_exrv_tt Anvendt: 2019-02-27.

340 Woodman R. 2004. *The real cruel sea. The Merchant Navy in the Battle of the Atlantic, 1939–1943*. London, John Murray. 781 ss.

341 Sands DE. et al. 1945. War Psychiatry in the Merchant Navy. *Proceedings of the Royal Society of Medicine*, 38; 225.

342 Ursin J. 1947. *I Brennpunktet. Den norske Sjømannsmisjon i krigsårene 1940–1945*. Bergen, Den norske Sjømannsmisjons Forlag.

lingen av krigsseilerne, men under krigen fungerte helse og sosialtjenesten godt³⁴³.

Regjeringen skrev i 1948

«Medisinaldirektøren anså det som sin første og viktigste medisinske oppgave å organisere en så god medisinsk og hygienisk tjeneste for norske sjøfolk utenfor landet som forholdene gjorde mulig»³⁴⁴.

Medisinaldirektør Karl Evang minnet om «overmåte mørke kapitler i norsk skipsfarts- og sjømannshistorie»³⁴⁵ etter første verdenskrig og tenkte spesielt på de mange sjømenn som endte som uteliggere i Ørkenen Sur i New York³⁴⁶. Evang understreket at myndighetene måtte arbeide for gode forhold ombord på norske skip i utenriksfart, styrke ambassader og konsulaters evne til å støtte sjøfarten og i sentrale havner etablere norske helse- og velferdsinstitusjoner³⁴⁷. Dette var en generell politikk, men under okkupasjonen av hjemlandet måtte man også ta inn over seg at ingen kunne returnere hjem – hverken friske eller syke³⁴⁸. En annen viktig grunn til at myndighetene prioriterte helse og velferd, var handelsflåtens store betydning for krigsinnsatsen og meget store betydning for landets posisjon blant de allierte. Det ble derfor etablert et meget stort norsk helsevesen på utefronten.

Den følgende oversikten kan minne om en oppramsing, men er viktig for å gi et tydelig bilde av størrelsen og mangfoldet i vårt helsevesen på utefronten:

Det ble etablert legekontorer – Norwegian Public Health Service – i London, Newcastle, Glasgow, Liverpool, Edinburgh, Cardiff, Halifax, New York og Bombay. Evang ansatte marinelegene³⁴⁹ Johs Kvittingen (1906–1996)³⁵⁰ og Nils Vølle (1907–1992) til å drive det første legekantoret i

343 «Derfor ble det satt alle kluter til for å gjøre dem klar til ny seilas når sykdom sendte dem i land.» Lingås LG. 1991. Forsømt av velferdsstaten. *Årbok for Helgeland*; 46-57.

344 Anon. 1948. *Den norske regjerings virksomhet 1940–1945*, Del 1; 250.

345 Evang K. 1945b. Sosialt arbeid for norske sjømenn i: Lindbæk L. *Tusen norske skip – en antologi over norske sjøfolks innsats i den annen verdenskrig*. Oslo, Gyldendal; 203-13.

346 Wikipedia. https://no.wikipedia.org/wiki/%C3%98rkenen_Sur Anvendt: 2019-08-21. Gotaas T. et al. 2010. *Ørkenen Sur – den norske uteliggerkolonien i Brooklyn*. Oslo, Spartacus, 254 ss.

347 Evang 1945b; 204.

348 Her skiller den andre verdenskrigens vesentlig fra den første. Det var mange som måtte ivaretas av staten på utefronten som under første verdenskrig bare ble sendt hjem.

349 Det er vanskelig å skille klart mellom sivil og militær virksomhet. Gogstad (1995; 303) mener at legekantorene i Liverpool, Edinburgh og Bombay var militære. Vi finner dog marineleger på en rekke av de andre kantorene også.

350 Kvittingen, Johannes (1906–1996). 1935 cand. med., Oslo II. 1935-37 Røde Kors Ambulans Etiopia. 1937 Hærens bakt lab. 1940 Tropekurs Hamburg, Hærens bakt lab. 1940-41 Sjeff Norwegian Med and Dental Services London. 1941-44 Sjeff Marinens Sykehus UK. 1944-45 Spes oppdrag Marinen. 1945-49 Bakt Institutt, Rikshospitalet. 1949 Spes bakt og serologi. 1949-51 WHO Adviser India. 1952 FFI. 1954-55 WHO Adviser Etiopia. 1952-76 Overlege, Bakteriologisk, Trondhjem Sentralsykehus.

London i juni 1940³⁵¹. Det Norske Hospital ble også opprettet i London med Kvittingen som drivkraft³⁵². Det ble også opprettet norske tannlegekontor i London³⁵³, i New York i 1942³⁵⁴ og etter hvert andre viktige havnebyer.

Kvittingen ble videre engasjert som sanitetssjef i Marinen av kontreadmiral Edvard Christian Danielsen (1888–1964). Admiralen mente at hvis vi ikke får «orden på sanitetstjenesten, så truer det med at vi må gi opp arbeidet med å bygge opp en brukbar flåte»³⁵⁵. Sommeren 1941 opprettet han Marinens Sykehus i Edinburgh.

Det ble ellers opprettet sykehus i Dumfries, Templeton, Reykjavik og Kirkenes etter frigjøringen i 1944. Craiglockhart sykehuset i Edinburgh var et lite Rikshospital i eksil. Det fantes også sykestuer og mindre installasjoner mange steder, blant annet på Shetland, Halifax, Lünenburg, Toronto og New York. Det ble etablert flere rekonvalesenthjem i Storbritannia, Canada og USA.

Det ble etablert et medisinaldepot i London – Norwegian Medical Depot – under ledelse av farmasøyt Johannes Sæther (1903–1981) som hadde vært farmasøyt på hospitalskipet «Ariadne» under felttoget. Depotet skulle forsyne de militære styrker, handelsflåten og sivile med legemidler³⁵⁶. Som legetjenesten og sykehusene bar også medisinalforsyningen preg av et nesten sømløst sivilt og militært samarbeid.

Tilgang på tilstrekkelig antall helsepersonell var en vedvarende utfordring. I 1944 var det rundt 100 leger og mange medisinerstudenter i landflyktighet, 65 av disse var i medisinsk virksomhet.³⁵⁷ På tross av personellmangel fungerte helsevesenet brukbart både militært og sivilt.



Figur 25 Johs Kvittingen i 1952. Foto: Måløyraidmuseet

351 Anon. 1948. *Den norske regjerings virksomhet 1940–1945*, del 1; 262.

352 Kvittingen J. 1984. Norsk helsetjeneste i London mai 1940 til mai 1941. *Norsk Bedrifshelsetjeneste*. 5; 62-78.

353 I juni 1940 var Tone Dahl den eneste norske tannlegen i Storbritannia, etter hvert kom det flere (Kvittingen 1952; 14). Tone Dahl, senere Tone Dahl Kvittingen, var marinetannlege.

354 Barth E. 1964. Sjømennenes tenner og tannhelse. Førstereisgutter bør få fri tannbehandling før de drar ut. *Liv og helse*; 3.

355 Kvittingen J. U. å. *Organisering av norsk helsetjeneste i U. K. i krigsåra 1940–1945*. Marinens Sanitet – mai 1941 – mai 1945. Upublisert notat.

356 Anon. 1948. *Den norske regjerings virksomhet 1940–1945*, del 1; 248.

357 Hjeltnes 1997; 233.

10.5 Felles faglig utfordring

Den 28. januar 1943 inviterte War Shipping Administration³⁵⁸ i samarbeid med United States Public Health Service til en konferanse i New York om Traumatic War Neuroses in Merchant Seamen³⁵⁹. Bakgrunnen var at i det første året etter at USA kom med i krigen, tapte de forholdsmessig vesentlig flere sjøfolk enn alle forsvarsgrener til sammen³⁶⁰. Tap på handelsfartøy så ut til å være fire ganger så høy som på marinefartøy³⁶¹. I begynnelsen av krigen hadde amerikanerne rundt 55 000 sjømenn og i løpet av krigen steg dette tallet til 250 000³⁶². Rekruttere, helsesjekke, utdanne og ta vare på denne viktige gruppen i krig var en krevende oppgave.

Konferansen samlet mange sivile og militære eksperter³⁶³ fra USA og Canada og to nordmenn, helsedirektør Karl Evang og legen Wilhelm Hoffmann, den gang sjef for det norske rekonvalesenthjem for sjømenn i Chester, Nova Scotia³⁶⁴.

War Shipping Administration hadde opprettet en medisinsk sjef – Daniel Blain³⁶⁵ – for å styrke arbeidet for helsen for sjømennene. De hadde videre

358 War Shipping Administration. 1944. *U.S. Merchant Marine at War. War Shipping Administration Report to The President.*

359 United States Public Health Service. 1943. *Traumatic war neuroses.* Conference on Traumatic War Neuroses in Merchant Seamen. Medical studies on merchant seamen.

360 Jones 1995; 218. Evang skriver (1942; 173) «Erfaringer under denne krig viser at når et norsk skip krigsforliser, er det forholdsvis færre dødsofre enn for noen annen av de større sjøfarende nasjoner.»

361 Anon. 1944. *Hospital Corpsmen. U.S. Maritime Service trains Pursers for combination medical paperwork on ships.* American Merchant Marine at War, www.usmm.org Anvendt: 2019-09-02. Oppsummert etter krigen var dødeligheten blandt sivile sjømenn på amerikanske skip anslått til å være 3,9 % eller 1 av 26 mann. Det er noe usikkerhet om tallene, men Marines ligger på 2,94 % og US Navy på 0,88 % (Anon. 2006. U.S. Maritime Service. *The Forgotten Service. American Merchant Marine at War*, www.usmm.org Anvendt: 2019-09-02).

362 Killinger G.C. et al. 1946. Psychobiological screening procedures in the war shipping administration. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 46, 7; 559.

363 Blant annet den amerikanske helsedirektør og representanter for saniteten i US Army, US Navy, Royal Canadian Navy og Royal Canadian Air Force, Royal Canadian Medical Corps samt Royal Navy Medical Corps, US Veteran's Administration og U.S. Public Health Service.

364 Hoffmann, Wilhelm (1902–1955). 1928 Lege. 1933 Assistentlege, Dikemark Sykehus. 1937 Assistentlege, Psykiatrisk Avdeling, Ulevål Sykehus. 1939–1940 Johns Hopkins Hospital, USA. 1940–1945 Lege ved den norske helsetjenesten i USA og Canada. 1946 Overlege i psykiatri, Helsedirektoratet. 1948 Overlege i psykiatri, Gaustad Sykehus.

365 Daniel Blain var Medical Director og William Bellamy var Assistant Medical Director of War Shipping Administration. Blain ble i 1945 sjef for Department of Psychiatry i Veterans Administration. Begge har publisert studier om helsen til sjømenn under krigen. Se blant annet Blain D. 1943. Personal and Morale Factors in the Etiology and Prevention of Traumatic War Neurosis to Merchant Seamen. *The American Journal of Psychiatry*. 100; 131-5. Blain D. 1943. Traumatic neuroses in Merchant Seamen. *The American Journal of Psychiatry*. 100; 113-36. Blain D. et al. 1944. A course in psychological first aid and prevention. A preliminary report. *Am J Psychiatry*. 101; 629–34. Blain D. et al. 1944. The Nature and Treatment of Traumatic War Neuroses in Merchant Seamen. *International Journal of Psycho-Analysis*, 25; 142-146. Blain D. et. al. 1943. Convoy Fatigue and Traumatic War Neurosis in Seamen. *Journal-Lancet Minneapolis*, 63; 402-4.

i samarbeid med den ideelle organisasjonen United Seamen's Service³⁶⁶ opprettet mange typer velferds og helsesentre for sjømenn. Ved mange av disse sentrene ble det gitt psykiatrisk behandling av sjøfolk, ofte i grupper³⁶⁷. Det ble plassert en utvidet medisinkiste ombord på alle skipene³⁶⁸. Offiseren ombord ble kurset i bruken av medisinene. Et system for utdanning av førstehjelpere ble opprettet og planen var at alle skip skulle ha en førstehjelper ombord i 1944³⁶⁹.

Blain var klar i sin beskrivelse av hensikten med programmet, den var rimelig realitetsorientert:

«the aims of this short-term therapeutic program is to build up the seaman, eliminate their symptoms, give them psychological security and prophylaxis against the hazards of subsequent voyages, and send them back to sea.»³⁷⁰

War Shipping Administration gjennomførte et stort prosjekt for å fremme maritim helse og operativitet for handelsflåten i en svært vanskelig tid. Norge var involvert via helsedirektøren og det er mange paralleller mellom Norges tiltak og de amerikanske tiltakene. Mange fagfolk – psykologer, psykiatere, leger og andre gode kolleger – jobbet sammen fra 1942 til 1946 med seleksjon, øving og trening, mental helse, moral, velferd og rehabilitering og innsatsen ble evaluert³⁷¹.

Det er svært interessant å notere seg at denne satsingen er rettet mot handelsflåtens besetninger. Dette er første gang fagmiljøene har satt sitt fokus akkurat der, mens søkelys på militære har vært tradisjonelt. Grunnen er nok at «... combat fatigue ...created a serious drain on maritime manpower»³⁷².

Forskjellen mellom militære avdelinger og organiseringen av handelsflåten ble trukket frem som et problem. Ombord på militære fartøy er både mannskap og offiserer faste, mens det typiske for sjømenn er at de får hyre

366 United Seamen's Service ble etablert i 1942 og her som formål å ta vare på sjøfolk, både sivile og militære amerikanske sjøfolk samt fra andre nasjoner. De har stasjoner både i USA og andre steder i verden. https://en.wikipedia.org/wiki/United_Seamen%27s_Service Anvendt: 2019-09-02.

367 Powdermaker F. 1943. Review of cases at merchant marine rest centers. *The American Journal of Psychiatry*, 101, 5; 650-4.

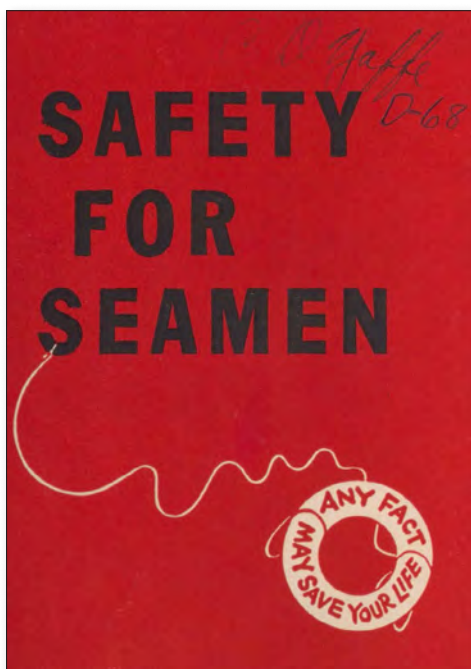
368 War Shipping Administration. 1944. *Standard List of Medical Supplies Issued to U.S. Merchant Ships During World War II*.

369 Anon. 1944. *Hospital Corpsmen. U.S. Maritime Service trains Pursers for combination medical paperwork on ships. American Merchant Marine at War*, www.usmm.org. Anvendt: 2019-09-03.

370 Killinger GG. (ed). 1947. *The Psychobiological Program of the War Shipping Administration*. Applied Psychology Monographs, No. 12. Stanford University, Stanford University Press; 28.

371 Killinger 1947.

372 Hall JK. 1944. *One hundred years of American psychiatry*. New York, Columbia University Press; 440-441. Det er interessant å bemerke at Halls bok – som dekker perioden 1844 til 1944 – ikke med ett ord nevner sjømennene under første verdenskrig.



Figur 26 Forside fra lærebok utdelt til amerikanske sjømen (War Shipping Administration. 1943. *Safety for seamen*).

på ett skip, går på land, venter og så får hyre på et annet skip³⁷³. Mange andre tiltak innen seleksjon, forebyggelse og behandling ble fokusert på³⁷⁴.

Blain presenterer prinsippene som ble lagt til grunn for tiltakspakken

«These principles, expressed very simply, are the improvement of physical and psychic well-being, and insight and education on the psychosomatic and instinctive mechanisms.»³⁷⁵

Han viser til Karl Evangs utsagn under konferansen – «It is the surprising, the unexpected, the thing for which you have not prepared, which is bad»³⁷⁶

373 Wilhelm Hoffmann: «But, on the whole, I think that the question of prevention is a question of efficiency and it is a question of reduced danger. The thing we can do, perhaps, is to organize the Merchant Marine somewhat better, as Dr. Evang mentioned earlier this morning. I mean it is unfavourable that the Merchant Marine, differing from the armed forces, is so loosely organized. The men are signed off and are more or less left to themselves when they sign up again. In a certain sense, though, they are called upon, but they are going nonetheless to another boat. They are sometimes going with people who are not congenial to them.» (United States Public Health Service. 1943. *Traumatic war neuroses. Conference on Traumatic War Neuroses in Merchant Seamen. Medical studies on merchant seamen*; 100).

374 Bellamy WA. 1943. Statistical Analysis of Traumatic War Neurosis in Merchant Seamen. *The American Journal of Psychiatry*. 100; 114-119.

375 Blain D. 1943. Personal and Morale Factors in the Etiology and Prevention of Traumatic War Neurosis to Merchant Seamen. *The American Journal of Psychiatry*. 100; 134.

376 *Ibid.*

– og formulerer at «... to be forewarned, is to be forearmed.» Opplæring av sjømenn i hva som er normalreaksjoner på dødsfare, og fysisk og psykisk håndtering av disse er god forebygging. Opplæringen foregikk på kurs, i brosjyremateriell og bøker og foregikk sammen med sjøikkerhetsopplæring, førstehjelpsopplæring av fysiske og psykiske skader, brannbekjempelse, trening i havari- og livbåtoperasjoner – samlet forventet man at dette gav sjøfolkene øket kunnskap, trygghet ... og overlevelse³⁷⁷.

10.6 Velferdstiltak

Evang var meget klar på at velferd var viktig og han var ikke den eneste som så det slik. Grensenettet mellom helse, sosial og velferd er glidende. Tradisjonelt var det Sjømannskirken som hadde ivaretatt uteseilerne. Nå som ingen kunne komme hjem, ble denne virksomheten av vesentlig større betydning.

Sjømannskirken³⁷⁸ gjorde en stor innsats for våre sjøfolk, militære og andre nordmenn som hadde tapt sitt fedreland. Sjømannskirken i New York var viktig for sjømennene. Kirken hold kontakt med norske syke på de mange sykehusene i området og i 1942 til 1944 gjennomførte kirkens folk over 400 sykehusbesøk årlig og traff opp til 4 500 pasienter³⁷⁹.

Det ble videre opprettet velferdskontorer, leseværelser, sjømannshotell og lignende i Edinburgh, Aberdeen, Glasgow, Hereford, Liverpool, Cardiff, Manchester, London, Newcastle-upon-Tyne, Halifax, Sydney og St. John, Nova Scotia, New York, Baltimore, San Francisco, Boston, San Pedro, Portland, Bombay, Calcutta, Alexandria, Suez, Capetown, Melbourne, Sydney og Lisboa³⁸⁰.

Fagforeningene hadde en viktig rolle og Sjømannsforbundet, Styrermannsforeningen, Skipsførerforbundet og Maskinistforbundet ble etablert på alliert område³⁸¹. Sjømilitære Samfund³⁸² var aktivt i Storbritannia og – etter initiativ fra Kong Haakon VII personlig, ble det etablert en Norsk Ancho-

377 *Ibid.*

378 van der Hagen A. 1947. *Der brenning brøt*. Bergen, Den Norske Sjømannsmisjons Forlag, 67 ss.
Brunvand L. 1946. *Glimt og gløtt fra arbeidet i skotske havner*. Bergen, Den Norske Sjømannsmisjons Forlag, 75 ss.

379 Hjeltnes 1997; 135.

380 Evang K. 1946. *Innstilling til Handelsdepartementet fra Komiteen for sjømenns velferd i land*. Oslo, Bilag til Ot. prp. nr. 117. (1945–1946). Om opprettelse av et velferdsfond og et velferdsråd for sjøfolk; 4.

381 Koren ES. et al. 2013. *Med saltvann i årene*. Oslo, Kulturrådet; 31.

382 Foreningen er den sentrale organisasjon for marineoffiserer. https://no.wikipedia.org/wiki/Sj%C3%B8milit%C3%A6re_Samfund Anvendt: 2019-08-22. Pettersen, T. 1996. Perioden 1936–1955 I: Sivertsen SC. red. *Sjømilitære Samfunds 160-årige historie. Glimt fra perioden 1835–1996*. Hundvåg, Sjømilitære Samfund; 29-44.

rite Klubb i London for handelsflåten og marinens sentrale folk den 15. mai 1944³⁸³.

10.7 Fremskritt under krigen

Det sies at krigen er alle tings mor. Det er mange eksempler på store medisinske fremskritt under kriger.

«Det personlige sikkerhetsutstyret, altså det som tilhørte hver sjømann, var viktig for at den enkelte skulle ha en mulighet for å overleve. I mange tilfeller kom sjøfolkene bort fra resten av mannskapet etter et angrep, og måtte belage seg på sin egen kunnskap og sitt eget personlige sikkerhetsutstyr for å overleve. Sentralt blant det personlige utstyret var redningsvestene og redningsdraktene. Dette utstyret kunne redde mange liv, med forbehold om at sjøfolkene hadde utstyret i nærheten når de trengte det. I McCance³⁸⁴ sin forskning på overlevende sjøfolk fra forlis i andre verdenskrig, var ett av funnene at flest sjøfolk ble drept i perioden fra skipet ble angrepet til mannskapet var i livbåtene.»³⁸⁵

10.7.1 Medisinske råd ved forlis

Som i Den første verdenskrig ble kampen om forsyningslinjene en sentral del av striden. I denne striden – omtalt som Atlanterhavsslaget – var det handelsfartøyene som var målet. Tyskerne forsøkte å senke sivile fartøyer som forsynte fienden. Britene og dere allierte forsøkte å beskytte handelsfartøyene. Resultatet var at sivile sjøfolk stod midt imellom³⁸⁶.

Mange endte i sjøen og de fleste døde etter at de hadde forlatt fartøyene og ikke før. De som kom seg opp i livbåter eller flåter hadde en betydelig større sjanse for å overleve.

Allerede i 1941 etablerte The Medical Research Council³⁸⁷ – etter anmodning fra Admirality – en Committee on the Care of Shipwrecked Personnel³⁸⁸. I 1942 hadde helsedirektør Karl Evang i samarbeid med engelske marinemyndigheter og Departementet for Krigstransport utgitt en Veiledning i å bevare liv på sjøen etter skibbrudd³⁸⁹. I 1942 utgav ILO

383 Wikipedia. https://no.wikipedia.org/wiki/Norsk_Anchorite_Klubb Anvendt: 2019-08-22.

384 McCance RA. et al. 1956. *The Hazards to Men in Ships Lost at Sea 1940-44*. London, Medical Research Council. Special Report Series No 291; iii.

385 Eriksen 2018; 59.

386 Anon. 2003. *Sjøforklaringer fra 2. verdenskrig*. Bd I-II. Oslo, Norsk Sjøfartsmuseum. 468+448 ss.

387 Rådets formål var som følger: «The research -programme of the Medical Research Council is -not concerned solely with problems of disease but extends also to questions of normal health. and efficiency, of mind as well as of body. During the war the Council greatly developed this type of work in investigations undertaken for the Services on the problems of physiology and psychology involved in the design and use of aircraft, submarines, fighting vehicles, and various types of weapons. ...» (Hall JS. 1946. General Surgery at Sea in the Downs. A review of 700 cases treated in the Downs. *Br Med J.* 1; 247).

388 Critchley M. 1943. *Shipwreck Survivors. A Medical Study*. London, J. and A. Churchill. 127 ss.

389 Evang K. 1942. *Veiledning i å bevare liv på sjøen etter skibbrudd*. London, Meddelelser fra sjøfartsdirektøren, 3, 9; 170-173.



Figur 27
Helsedirektør
Karl Evang

tilsvarende internasjonale råd for at nasjonale erfaringer skulle komme alle nasjoner til nytte³⁹⁰.

I 1943 gav britene ut medisinske råd om hvorledes man skulle håndtere havarisituasjonen rettet mot offiserer på handelsfartøy og marinefartøy³⁹¹.

«Guide to the Preservation of Life at Sea after Shipwreck was prepared by a Medical Research Council Committee on the Care of Shipwrecked Personnel and published as War Memorandum No. 8 in 1943; it became the wartime best seller in this series of Memoranda»³⁹².

Evang fikk oversatt og utgitt den britiske håndboken om opptreden ved skipbrudd³⁹³. Håndboken ble trykket i 5 000 eksemplarer³⁹⁴.

390 ILO 1942. *Life-saving measures for merchant seamen in time of war – statement prepared at the request of the Joint Maritime Commission*. Montreal, International Labour Office. 59 pp.

391 Anon. 1943. *A Guide to the Preservation of Life at Sea after Shipwreck. Medical Research Council war memorandum*. London, H.M. Stationery Office. 21 pp.

392 Ellis FP. 1970. Medical Aspects of Trawler Safety. *Brit. J. Industr. Med.*, 27; 78.

393 Evang K. 1944. *Veiledning for redning av liv etter skipbrudd*. London, 24 ss.

394 Eriksen 2018. 82.

Ombord i livbåtene var det medisinsk utstyr inklusive energitabletter som kunne forlenge kritisk innsats og våkenhet ved behov³⁹⁵.

Efter krigen gav de ut et nytt skrift som oppsummerte erfaringene høstet fra krigen til sjøs³⁹⁶. Det er vært både norske og danske arbeider med søkelys på dette feltet³⁹⁷.

10.7.2 Overlevelsesdrakt

Historikeren Guri Hjeltens mener at

«den viktigste livredderen for norske sjøfolk som endte i sjøen var en ny heldekkende redningsdrakt».³⁹⁸

Redningsdrakten var Vaco drakten som ble oppfunnet av bergenseren Carl Dybberg (1888–1957). Oppfinnelsen ble inspirert av historien om «Titanic»'s forlis hvor alle døde av hypotermi og ingen av drukning. Dybberg fikk hjelp til å utvikle produktet av overrettssakfører Per Aabel. Drakten ble godkjent av Sjøfartsdirektøren i mars 1940, men leveransene av draktene ble avbrutt av krigen. Aabel tok med seg drakten til New York hvor han ble ansatt i NORTRASHIP. Ved siden av jobben der startet han firmaet Vaco AS som produserte draktene som ble obligatoriske på alle NORTRASHIPs skip³⁹⁹. Hele 30 000 Vasco drakter ble fordelt til NORTRASHIP i løpet av krigen⁴⁰⁰. I Storbritannia ble Vaco drakten ikke innført, da man mente det var for dyrt. Noe senere i krigen fikk britiske sjøfolk en noe enklere utgave av drakten⁴⁰¹.

10.7.3 Andre tiltak for å bedre sikkerheten ombord

NORTRASHIP fikk oversatt og utgitt håndboken *Vær beredt* i 7 000 eksemplarer⁴⁰². Denne håndboken er mer generell og gir råd til sjøfolkene i krig. Håndboken er bygget på erfaringer fra 2 000 sjøfolk. Håndboken fokuserer

395 «Energy tablets lessen feelings of fatigue and exhaustion, promote alertness, raise the spirits, and prolong the will to 'hang on' and live; prevent sleep.» (Bett WR. 1946. Benzedrine Sulphate in Clinical Medicine. A Survey of the Literature. *Post-Graduate Medical Journal*, 22, 250; 215). Se også Durham B. 2014-11-10. *Benzedrine Sulphate used in War Operations*, <http://lmharchive.ca/benzedrine-sulphate-used-in-war-operations-by-brook-durham/> Anvendt: 2019-11-19.

396 McCance RA. et al. 1956. *The Hazards to Men in Ships Lost at Sea 1940-44*. London, Medical Research Council. Special Report Series No 291. 44 pp.

397 Bockmann PWK. U. å. [ca 1950]. *Forholdsregler ved Skipbrudd. En veiledning for skipslegene*. Stensil, 18 ss. Hansen HL. et al. 2012. Factors influencing survival in case of shipwreck and other maritime disasters in the Danish merchant fleet since 1970. *Safety Science*, 50; 1589–93.

398 Hjeltnes G. 1995. *Sjømann, lang vakt. Handelsflåten i krig 1939–1945*. Bd. 3. Oslo, Grøndahl og Dreyer; 130.

399 Hjeltnes 1995; 132. Figur der.

400 I *Meddelelser fra Sjøfartsdirektøren*, 1, 17, datert 27 mars 1941 omtales drakten (side 8) og at NORTRASHIP har bestilt 15 000 drakter.

401 Eriksen 2018; 73.

402 Oversatt fra den amerikanske *Safety at sea for seamen* (Eriksen 2018; 80).

på at kunnskap kan være livreddende og kanskje bedre enn en redningsvest fordi kunnskap ikke kan mistes. Videre anbefaler boken å få «luftet» menningene sine enn å gå og gruble»⁴⁰³.

I USA hadde håndboken resultert i to kurs i førstehjelp som sjøfolk. Det ble diskutert å innføre slike kurs for våre skip også, men ser ikke ut til å ha blitt iverksatt⁴⁰⁴. Nye bestemmelser for livbåtøvelser ble fastsatt i 1942⁴⁰⁵. Øvelsene skulle avholdes hver annen måned og noteres i dekkdagboken som ble kontrollert av myndighetene.

MS «Moldanger»⁴⁰⁶ var et norsk skip tilhørende rederiet Westfal-Larsen i Bergen som ble torpedert med to torpedoer av den tyske ubåten «U404» utenfor USAs østkyst den 27. juni 1942. Av besetningen på 44 ble 13 drept ved angrepet. De overlevende fordelte seg på en livbåt, en gigg og en flåte. Flåten med ni mann ombord ble reddet av det norske skipet MS «Washington Express» den 14. august 1942. Dette var etter 42 dager i sjøen. Dette er den lengste flåteferd med skipbrudne fra noe norsk skip⁴⁰⁷. Ombord på MS «Washington Express» tok to leger, Trygve Gjestland og Lyndon E. Lee Jr., seg av de skibbrudne, syv nordmenn en svenske og en danske. Gjestland intervjuet de skibbrudne nøye og avdekket at utstyret ombord ikke var beregnet på eller egnet for 42 dagers ufrivillig seilas. Gjestlands rapport ble sendt⁴⁰⁸ til helsedirektør Evang og i løpet av en måneds tid ble forskriften om utstyr på flåter endret. Det ble gjort endringer på vann, mat, medisiner og ikke minst fiskeredskaper. Sjelden har forskriftsendringer blitt gjennomført så fort⁴⁰⁹.

En studie⁴¹⁰ tyder på at den viktigste faktor som påvirker dødeligheten ved forlis er om evakueringen skjer i ordnede former.

403 *Ibid.*; 81.

404 *Ibid.*; 85.

405 De forrige bestemmelsene var fra 1932. Den 18. september 1942 kom Handelsdepartementet med en ny forskrift (Eriksen 2018; 86).

406 Wikipedia. <https://no.wikipedia.org/wiki/Moldanger> Anvendt. 2019-10-31.

407 Helgesen F. 1991-05-13. 28 døgn på redningsflåte. *Dagbladet*; 14.

408 Den 23. august 1942 sendte Gjestland og Lee rapport til helsedirektøren (Hjeltnes 1995; 274).

Allerede 1942-09-18 forelå *Forskrifter om ekstraordinære redningsredskaper etc. på skip i krigsfarvann*.

409 Gjestland T. et al. 1985. *Norwegian Rescue. Navy Medicine*, 76, 4; 17–20.

410 Salvador EM. 2006. *En risikoanalyse av dødeligheten ved senkningen av norske handelskip under Den andre verdenskrig*. Universitetet i Oslo, Det Medisinske Fakultet, Studentoppgave. 16 ss. Studien valgte ut 100 av 700 sjøforklaringer og plukket tilfeldig ut 40 av disse til nærmere analyse. Ordnet evakuering var signifikant ift. dødelighet. Andre faktorer som «kort senkningstid, antatt høyriskolast, brann, vinterhalvåret, dårlig vær eller manglende gjennomføring av livbåtmanøvre» utgjør ikke en signifikant risiko for økt dødelighet ved et forlis.

Fra 1942 fikk handelsskipene utstyr mot gassangrep utplassert. Krigsgasser ble ikke brukt under Den andre verdenskrig, men erfaringene fra Den første verdenskrig lå til grunn for utplassering, og en plan om gassundervisning ombord. Fenrik Hermansen reiste rundt på norske skip og gav undervisning. I mai 1945 hadde han undervist på 59 skip og instruert 2017 sjøfolk⁴¹¹.

Evang hadde et samarbeid med amerikanske myndigheter om tiltak for å bedre helse og sikkerhet ombord. En problemstilling som ble studert, var dehydrering. Norge hadde en del erfaring med redningsdrakter og denne ble delt med amerikanerne i 1943⁴¹².

10.8 Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handelsflåten

Selvforsvar er et sentralt folkerettslig prinsipp⁴¹³. I prinsippene som ligger til grunn i moderne militær førstehjelp er ild mot fienden viktig for å redusere skadepåføring⁴¹⁴.

Norske handelsfartøyer ble bevæpnet under Den andre verdenskrig. Det ble opprettet en Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handelsflåten som skulle betjene våpnene. Personellet var i stor grad rekruttert fra handelsflåten, men var sjømilitære og underlagt sjømilitær kommando. De seilte dog med handelsfartøyene og deltok ofte i skipsarbeidet ombord i tillegg til sin primærøppgave som var å bemanne skipets kanoner. De sivile sjøfolkene ombord deltok likeledes i betjeningen av skytset når det var påkrevet⁴¹⁵. Personellet ble utdannet av Sjøforsvaret⁴¹⁶.

Både artillerimateriell⁴¹⁷ og personell⁴¹⁸ til å betjene dette var vanskelig. Så tidlig som sommeren 1940 startet man utdanning ved Marinens avdeling i Rosyth. Den 20 juni 1941 ble Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handels-

411 Eriksen 2018; 84.

412 Eriksen 2018; 108.

413 Prinsippet er i dag forankret i artikkel 51 i FN-pakten.

414 Tactical Combat Casualty Care (TCCC). Butler FK. et al. 1996. Tactical Combat Casualty Care in Special Operations. *Military Medicine*, 161, Suppl 3; 3-16. TCCC ble innført i Forsvaret i 2017.

415 Lundvall E. 2019. *Jeg tror vi alle var glade for å ha våpen ombord – En undersøkelse og analyse av bevæpningen av norske handelsskip i Nortraskip i krigsårene 1940–1945*. UIO, MA; 2.

416 Jon Michelet etablerte et fond av en del av inntektene fra sine bøker om krigsseilerne. Den første utbetalingen gikk passende til støtte til en mastergradsstudent, Alf Lundvall (historie) som skal skrive om skytterne. I et intervju problematiserer han de uklare grenselinjer mellom sivile sjømenn og sjømilitære skyttere ombord (Pedersen BE. 2019-05-30. Skal ta mastergrad på krigsseilerne som ble krigere, med støtte fra fondet Jon Michelet opprettet. *Dagsavisen*).

417 I begynnelsen av 1941 var det bare 157 kanoner og 322 maskingeværer på de vel 800 norske skipene som da seilte. Først halvveis i 1943 begynte det å bli tilfredsstillende forhold med hensyn på bevæpningen (Bratli KA. U. å. *Med kongen til fornyet kamp*. http://www.ka-bratli.com/nor_med_kongen.htm Anvendt: 2003-05-07)

418 Behovet ble opprinnelig anslått til 5-600 mann. På grunn av forlis og tap ble behovet redusert til 4 000 (Bratli op. cit.).

flåten etablert. Det var uenighet om organiseringen og høsten 1941 ble det derfor en stopp i virksomheten⁴¹⁹. Det var fem⁴²⁰ skyteskoler med Dumbarton i Skotland⁴²¹ og Camp Norway i Lunenburg i Canada som de største⁴²². Kvartermester og stud. med. Arne Olav Gravem (1918–2007), som jobbet på sykestuen i Camp Norway, skrev at det

«etter hvert kom en stadig strøm av folk fra handelsflåten som ble utdannet til skyttere i handelsflåten»⁴²³.

Skolene utdannet både til Marinen og Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handelsflåten (SSH). De utdannet både skyttere og befal. Til sammen ble 195 utskrevne offiserer og 1 798 skyttere utdannet. Den 1. mars 1945 hadde SSH 1 450 mann på sjøen og 201 på land⁴²⁴. På det meste bestod avdelingen av rundt 2 000 mann. I tillegg kom 1 000 britiske skyttere på norske skip⁴²⁵. SSH reddet mange sjøfolks liv på tross av at den hverken var planlagt eller nådde full kapasitet⁴²⁶.

10.9 DS «Hestmanden»

DS «Hestmanden» er det eneste fartøyet fra NORTRASHIP som er bevart. Skipet seilte i konvoifarten. Hun seilte også under Den Første Verdenskrig.

Hun er i dag et museumsfartøy i Kristiansand⁴²⁷.

419 Forslaget hadde blitt utredet av en arbeidsgruppe bestående av Handelsdepartementet, Marinen og Nortraship. Sjømannsforbundet var negativ fordi de ikke hadde vært med i utredningen og de fryktet en militarisering av handelsflåten (Hjeltnes 1997). Statsministeren støtte delvis Sjømannsforbundet. «Til tross for all motstand, særlig fra Sjømannsforbundet, var det pr. 1. september 1942 innrullert 1000 mann i SSH.» (Bratli op. cit.).

420 I tillegg til Dumbarton og Lunenburg (senere erstattet med Traves Island i New York) ble det utdannet i Port Edgar og Sydney (med underkontor i Melbourne), Australia.

421 Opprettet 1. oktober 1941 og kommandoen ble strøket 28 januar 1946 (Steen EA. 1959. *Norges Sjøkrig 1940–1945*. Sjøforsvarets organisasjon, oppbygning og vekst i Storbritannia. Handelsflåten selvforvar. Bind V. Oslo, Gyldendal; 140).

422 Skyteskolen ble nedlagt 25 juni 1943 og flyttet til Travers Island ved New York.

423 Personlig meddelelse Arne Olav Gravem 1998-07-17.

424 Steen EA. 1963. *Norges Sjøkrig 1940–1945. Marinens operasjoner fra baser i Storbritannia m.v.* Bind VI. Del I. Oslo, Gyldendal; 23-5.

425 Terjesen B. et al. 2010. *Sjøforsvaret i krig og fred*. Bergen, Fagbokforlaget; 329-30.

426 Våre myndigheter lærte av dette og la etter krigen planer for skipsfartsberedskap. (Jenssen LC. 2001. Skipsfartens plass i det vestlige forsvar. Etableringen og konsolideringen av skipsfartsberedskap i NATO og Norge 1949–1967. Bergen, Universitetet i Bergen, dr. art., 268 ss). Samme år som han avla sin doktoravhandling, begynte nedbyggingen av skipsfartsberedskapen.

427 DS «Hestmanden» ble bygget i 1911 i Bergen for Vesterälens Dampskipsselskap. I fredstid har skipet hovedsakelig fraktet folk og gods opp og ned norskekysten. <https://www.vestagdermuseum.no/hestmanden> Anvendt: 2019-08–20.



Figur 28 DS Hestmanden på Fjordsteam 2018 i Bergen. Foto: Tore Sætre, Wikimedia Commons

10.10 Hvorledes var det med våre allierte

Et naturlig spørsmål er hvorledes våre allierte sjøfolk hadde det – både i orlogsmarine og handelsmarine. Den største handelsflåten og den største marinen var den britiske. Det finnes noen studier fra 1940-årene om utfordringer for britiske sjøfolk, men ikke mange⁴²⁸.

«the health of merchant seamen is a subject that has never aroused much interest. Extraordinarily few books have been devoted to it», skrev Nixon⁴²⁹ i 1946.

Det ser ikke ut til å være noen nyere studier av denne problemstillingen, og studiene er konsentrert under og like etter krigen. Elderton viste i 1947⁴³⁰ at tapsfrekvensen var seks ganger høyere under krigen sammenlignet med

428 Tim Carter (2014; 150-152) skriver litt om dette tema. Se ellers om marinen følgende arbeider Stephenson GV. et al. 1943. Anxiety States in the Navy. *BMJ*, 4323; 603–7. Stephenson GV. et al. 1943. Anxiety States in the Navy. *BMJ*, 4323; 603–7. Ellis FP. 1948. Environmental factors influencing health and efficiency in warships. *BMJ*, 4551; 587–92. Se også om handelsflåten følgende arbeider Ellis FP. 1948. Victuals and Ventilation and the Health and Efficiency of Seamen. *Br J Ind Med*. 5, 4; 185–97. Chaudhuri RN. 1944. Survival after Shipwreck. *Ind Med Gaz*. 79, 1; 26–9 Watson A. 1946. Merchant Seamen's Health Ashore. *BMJ*, 4443; 335. Nixon, JA. et al. 1940. *The Health and Welfare of the Merchant Seaman*. *Edinburgh Medical J*, 53, 4; 145-159.

429 Nixon JA. et al. 1946. *The Health and Welfare of the Merchant Seaman*. *Edinburgh Medical J*, 53, 4; 145.

430 Elderton WP. 1947. Merchant seamen during the war. *Journal of the Institute of Actuaries*, 73, 2; 250-284. Elderton var statistisk rådgiver for Ministry of War Transport (Carter, 2014; 151).

årene før krigen. For perioden 1941 til 1943 var tapsraten hele ti ganger større. Det var 28 230 dødsfall på britiske skips som var en direkte følge av sjøkrigen. Studier av langtidseffekter er det lite av,⁴³¹ og ingen studier som tyder på at et krigsseilersyndrom er en kjent problemstilling i Storbritannia.

For Nederland sin del var likheten til Norge påtagelig større⁴³². Norge hadde et statsrederi, NORTRASHIP, og en norsk eksilregjering. Nederland hadde en tilsvarende ordning med en eksilregjering og et statlig rederi⁴³³. Det er intet som tyder på at det har vært noen oppmerksomhet omkring hverken akutte eller senskader i den hollandske handelsflåte eller⁴³⁴ marine under eller etter krigen. I Canada ser situasjonen ut til å være den samme⁴³⁵. I Danmark er det et par studier fra 80-tallet⁴³⁶.

De dominerende sykdomskategoriene under krigen var først og fremst tuberkulose og veneriske sykdommer. I et britisk materiale var insidensen av tuberkulose hos handelsflåtens personell fire ganger så høy som blant gruvearbeidere og 1,5 så stor som i den mannlige industriarbeiderbefolkningen. Også ulykker, hudsykdommer og «cardiac and nervous debility and neurasthenia» var høyere enn i de to nevnte andre gruppene⁴³⁷.

431 En mulig medvirkende årsak til forskjellen er at britiske sjøfolk kunne komme hjem fra tid til annen, mens norske sjømenn ikke kunne komme hjem da landet var okkupert (Carter T. 2019-08-31 Gmail – PTSD). Som Nordahl Grieg sa i ett av sine dikt «Det var hjem vi sjøfolk skulle» (fra «Sang til den norske hær i Skottland»).

432 Kagge GG. 1991. The Norwegian Shipping and Trade Mission og The Netherland Shipping and Trading Committee – En sammenlikning. Bergen, *Sjøfartshistorisk årbok*; 171–194.

433 Rosendahl BT. 2015. De var også krigsseilere. Omkomne utenlandske sjøfolk på norske skip under andre verdenskrig. Kristiansand, Stiftelsen Arkivet. 171 ss. Ved krigsutbruddet var den nederlandske handelsflåte verdens syvende største. Den ble i mai 1940 organisert i Netherland(s) Shipping and Trading Committee (NSTC) og fra 1942 formelt rekvirert av den hollandske eksilregjering (Lundvall 2019; 113).

434 Problemstillingen er ikke kjent iflg tidligere sjef navalmedisin I Den Kongelige Nederlandske Marine (Buma AH. 2019-08-23. Gmail Re Warsailors.) eller tidligere sjef for bedriftshelsetjenesten i Det Hollandske Forsvar (Hoogland R. 2019-08-25. Gmail Re Warsailors. Bons W. 2019-11-11 Gmail – War sailors' syndrome in the Netherlands) eller i sjømannskirken, Nederlandse Zeevarendencentrale (Rasser L. 2019-09-18 Gmail – Re_ War Seafarers.)

435 Haley G. 2019-09-05. Gmail – Fwd_ War sailors.

436 Thygesen P. 1979. En lovgivnings intentioner. Om årsagssammenheng og omvendt bevisbyrde. København, *Ugeskr Laeger*. 141, 17; 1164-70. Sørensen H. et al. 1983. Krigssejlerne 40 år etter. København, *Ugeskr Laeger*. 145, 47; 3685-8. Thygesen P. et al. 1986. Krigssejlernes skæbne. København, *Bibliotek for Læger*, 178; 185–204.

437 Hutchinson A. 1943. Incapacitating sickness among merchant seamen. *Lancet*, 2; 741.

Jeg har ikke funnet tall for den norske handelsflåten, men tall fra Marinen⁴³⁸ på utefronten viser tilsvarende sykkelighet med tuberkulose⁴³⁹ og kjønnssykdommer som de store kategoriene⁴⁴⁰.

10.11 «Det var hjem vi sjøfolk skulle»

Med denne strofen åpnet Nordahl Grieg et av sine kjente dikt⁴⁴¹. Sjøfolkene på utefronten var utsatt for mange farer, men hjem kunne de ikke komme. En tilleggsbekymring var selvfølgelig hvorledes de hjemme hadde det. Invasjonen medførte at tusenvis av sjømannsfamilier mistet kontakten med hovedforsørger.

Av de 24 000 sjømennene som seilte ute ved krigsutbruddet, hadde 6–7 000 ordnet med trekk⁴⁴². Ordningen fortsatte først frem til juni 1940, men med reduksjon til 60 % av tidligere utbetaling. Etter kapitulasjonen i juni 1940 fortsatte trekket etter beslutning av Administrasjonsrådet og senere ble det forlenget med en forordning. Tyskerne likte ikke ordningen, men man klarte likevel å opprettholde den. Hvis sjømannen var avmønstret, krigsforlist eller død, stoppet hyretrekket.

Mange hjelpeorganisasjoner måtte tre støttende til. Våren 1941 ble det tatt initiativ til etablering av «Sjømannshjelpen» i mai 1941⁴⁴³. Dette var en samordning av en rekke hjelpetiltak i regi av sjømennenes og redernes organisasjoner, sammen med rekke ideelle organisasjoner. I løpet av krigen ble det utbetalt 29 millioner kroner til nødlidende sjømannsfamilier. På tross av dette var

«sjømannsfamiliene blant de verst stilte i Norge under krigen»⁴⁴⁴.

438 Ongre A. et. al. 2008. Tuberkulose i Den Kongelige Norske Marine under krigen. *Tidsskrift for den norske Lægeförening*. 128; 2868–71. Ongre A. et al. 2010. *Tuberkulose blant sjøfolk – fra yrkesrisiko til fravær, men fortsatt navalmedisinsk utfordring*. Bergen, Marinesanitetens Skriftserie Nr 6. 24 ss.

439 Knap referer til at blant 600 mann som gjennomgikk utmønstningsundersøkelse i New York etter frigjøringen var det 17 positive funn av tuberkuløse lungeforandringer (Knap J. 1945. Lov om sjøfarten § 26 og § 85. *Tidsskrift for den Norske Lægeförening*. 65; 354).

440 Kvittingen J. et. al. 1952. *Sykdom og skader i Den Kgl Norske Marine i krigsårene 1940–1945*. Oslo, Eget forlag, 48 ss.

441 Grieg N. 1943. *Friheten*. Reykjavík, Helgafjell; 22. Boken ble utgitt like etter hans død over Berlin.

442 Hjeltnes 1997; 422.

443 Etter krigen ble midlene i stiftelsen Sjømannshjelpen brukt til å bygge og drifte to helseheim for sjøfolk, en i Bærum og en Åstvedt ved Bergen. De var «fra starten av beregnet på sjøfolk som trengte å komme til krefter etter skade, sykdom eller påkjenninger» (Olstad, F. 2006. *Vi seiler for velstand og lykke. Norsk Sjømannsforbunds historie*; 460). Helseheimene ble drevet av stiftelsen Sjømannshjelpen frem til 1996–1997, og ble solgt i 2005 (<http://sjomannshjelpen.no/historikk/> Anvendt: 2019-11-30).

444 Thowsen 2006; 207.