

## 13 Et eget direktorat for sjøfolk

I 1962 gjennomgikk den offentlige forvaltningen av sjøfarten store forandringer. Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling ble nedlagt. Største delen av avdelingens virksomhet var av sosial art og ble overført til et nytt direktorat – Direktoratet for sjømenn. Nicolay K. F. Langfeldt (1909-) ble direktør. Saker av teknisk art ble samlet i et annet nytt direktorat – Sjøfartsdirektoratet. Saker som ble værende i Handelsdepartementet ble samlet i en Skipsfartsavdeling<sup>639</sup>. Omorganiseringen styrket sjøfartsdirektørens stilling<sup>640</sup>. Tidligere skipskaptein Karl Johan Neuberth Wie (1901–1977)<sup>641</sup> var sjøfartsdirektør fra 1955 til 1971. Da han gikk av 70 år gammel, sa han om sin tid som direktør:

«Den har vært preget av den enorme utviklingen i sjøfarten. Handelsflåten har vokst enormt, skipene har blitt kolossale og det har blitt en mengde problemer og saker å stelle med for Sjøfartsdirektoratet, som jo også har måttet vokse, fordi virksomheten har blitt stadig mer omfattende»<sup>642</sup>.

Direktoratet for<sup>643</sup> Sjømenn var en sammenslåing av Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling<sup>644</sup>, Sentralregisteret for sjømenn<sup>645</sup>, Sentraltrekkontoret for sjømenn<sup>646</sup> og Sjømannsnemnden i Arbeidsdirektoratet<sup>647</sup>. Også Statens Velferdsråd for Handelsflåten ble lagt inn under direktoratet.

Direktoratet for sjømenn var blant annet ansvarlig for legeundersøkelser av sjømenn, syke og skadede sjømenn, dødsfall til sjøs, vernebestemmelser for unge sjømenn, og velferden<sup>648</sup>. Direktoratet innkrevde alle skatter og avgifter og fordelte disse til Staten, kommunene og Folketrygden mm. og fungerte i praksis som både skattekontor og kemner for alle sjø-

639 Bakka 2003; 113.

640 Bakka 2003; 116.

641 Wie var kaptein på MS «Fernhill» som ble torpedert vest av Sierra Leone 7 aug 1943. Tre av besetningen ble drept (<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/9705/> Anvendt: 2019-10-24).

642 Anon. 1971-10-17. Sjøfartsdirektør Neuberth Wie 70 år. *Aftenposten*; 9.

643 KGL RES 1961-05-12.

644 KGL RES 1962-04-27.

645 KGL RES 1948-04-30, jfr. LOV 1947-07-27 *Om tiltak til å fremme sysselsetting*, § 17. Nicolay Kristian Fredrik Langfeldt var formann for Sentralregisteret for sjømenn fra 1949 til 1961.

646 KGL RES 1947-05-09. Se også Forvaltningsdatabasen. <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/enhet/2803/endringshistorie> Anvendt: 2019-10-23. Nicolay Kristian Fredrik Langfeldt var formann for Sentraltrekkontoret for sjømenn fra 1947 til 1961.

647 LOV 1947-07-11-4 *Om mønstring* (mønstringsloven). Forvaltningsdatabasen. <http://www.nsd.uib.no/polsys/data/forvaltning/enhet/2653/endringshistorie> Anvendt: 2018-08-30.

648 St. meld. nr. 71. (1983-84). Om årsberetning for 1982 og 1983 fra Direktoratet for sjømenn; 7.

folk<sup>649</sup>. I 1967 utgav Sosialdepartementet i samarbeid med direktoratet en bok om sjømenns sosiale vilkår<sup>650</sup>.

Direktoratet utgav årsberetninger som stortingsmeldinger fra 1962 til 1983<sup>651</sup>.

Aktiviteten var stor. Det var over 100 000 på- og av-mønstringer i 1962. Knappe 7 % av disse var forårsaket av sykdom eller skade. Kun 0,25 % ble sendt hjem på statens regning på grunn av helse. Nesten like mange ble sendt hjem på grunn av graviditet<sup>652</sup>.

### 13.1 Sjøfartsmedisinsk studiegruppe

Leo Hersson<sup>653</sup> forteller om en studiegruppe han var med i som fokuserte på maritimt medisinske problemer<sup>654</sup>. Andre medlemmer i gruppen var adjunkt Oddvar Arner (Institutt for Samfunnsforskning), dr. philos. Sverre Brun-Gulbrandsen (Statens Institutt for Alkoholforskning), dr. Johan Greve-Brun (assisterende generalsekretær i Den Norske Lægeförening), dr. Ola A Mortensen (Sjefslege for Sjøforsvaret), dr. Harald Strøm (psykiater ved Legekantor for Sjømenn i Oslo), dr. Per Sundby (Gaustad Sykehus), dr. Ole W. Tenfjord (Sjefslege ved Legekantor for sjømenn i Oslo), dr. Fredrik Wildhagen (overlege ved AA-Klinikken) og advokat Viggo Aagaard<sup>655</sup>. Helseledertøren selv, Karl Evang, var med på mange av møtene i gruppen. Evang hadde en spesiell interesse for sjømennenes forhold.

Diskusjonene i gruppen og temaene som ble tatt opp i gruppen, resulterte i en rundebordskonferanse i Norsk Rikskringkasting hvor også næringsrepresentanter<sup>656</sup> var invitert med samt formannen i Stortingets Sosialkomite, Egil Aarvik. Diskusjonene medvirket til at minstealderen for sjømenn ble hevet med ett år i 1964.

649 Larsen RL. 1983-08-04. Redere skylder 105 millioner i skatt. *Aftenposten*; 23.

650 Lund ER. 1967. *Sjømenns sosiale vilkår*. Oslo, Fabritius. 161 ss. Omtale i Anon. 1967-07-26. Nyttig, nødvendig bok om sjømenns sosiale vilkår. *Aftenposten*; 2.

651 Tidligere ble årsberetninger utgitt som vedlegg til St. meld. Nr 1.

652 «Det ble i Direktoratet i 1963 (1962) registrert 105196 (101 926) påmønstringer og 104 222 (100 726) avmønstringer. Herav ble 31 067 (35 463) påmønstringer og 63 594 (65 611) avmønstringer foretatt i utlandet. Av avmønstringene ble 7116 – 6,83 pst. (6 638- 6,59 pst.) angitt å skyldes sykdom/skade. 27 (27) tuberkulose, 216 (232) sinnslidende og 47 (29) venerisk syke sjømenn ble sendt hjem fra utlandet for statskassens regning. Dessuten ble det for statens regning sendt hjem 248 (225) gravide kvinnelige arbeidstakere.» St. meld. nr. 19. (1964–1965). Om årsberetning for 1963 fra Direktoratet for sjømenn; 5-6.

653 Leo Hersson hadde med Statens Sosialstipend i 1964 foretatt en reise til europeiske havnebyer for å kartlegge forholdene relevant for norske sjømenn. Han hadde gjort en tilsvarende reise til Asia i 1963.

654 Hersson 1966; 97.

655 Viggo Aagaard hadde med Statens Sosialstipend i 1960 foretatt en reise til europeiske havnebyer for å kartlegge forholdene relevant for norske sjømenn.

656 Norges Rederforbund, Norges Sjømannsforbund, Norges Skipsførerforbund.

Studiegruppen la også grunnlaget for et spesialnummer av legetidsskriftet viet sjøfartsmedisin som ble utgitt i 1964<sup>657</sup> med Karl Evang som gjesteredaktør. Dette er første og siste gang tidsskriftet har viet et helt nummer til maritim medisin.

### 13.2 Temanummer av Lægetidsskriftet, 1964

*Tidsskrift for den norske Lægeförening* nummer 18 i 1964 var i sin helhet viet til temaet sjøfartsmedisin. Lederen var skrevet av helsedirektør Karl Evang. Tidsskriftet hadde en rekke interessante artikler som til sammen gav en meget god oversikt over status i sjøfartsmedisinen anno 1964.

- Arner, Oddvar & Hersson, Leo: Sjømannsyrkets særpreg.
- Eeg-Larsen, Eivind: Sjømenns sykerettigheter.
- Evang, Karl: Helsetjenesten for sjøfolk – en internasjonal oppgave eller historien om en god saks sneglegang.
- Guthe, Thorstein: Malaria-utbrudd på norske skip.
- Hauge, Kaare Dannevig: Hyppigste forekommende tropesykdommer blant norske sjøfolk.
- Idsøe, Olav & Guthe, Thorstein: Kjønnssykdommer og sjøfolks helse.
- Jorem, Per & Mortensen, Ole A.: Sjømannen i sjøforsvaret. 1. Sjøforsvarets erfaring med seleksjon.
- Kjølstad, Thorbjørn: Alkoholisme hos sjømenn.
- Mellbye, Fredrik: Utbygging av helsevesenet for sjømenn.
- Solem, Johs: Fordøyelsesykdommer hos sjøfolk.
- Strøm, Harald: Psykiatriske lidelser hos sjømenn. 1. Praktiske erfaringer.
- Sundby, Per: Psykiatriske lidelser hos sjømenn. 2. Sosialpsykiatriske undersøkelser.
- Tenfjord, Ole W. & Arner, Oddvar: Sykdom, ulykker og død blant norske sjømenn.
- Thaulow, Johan Fredrik: Sjømannen i sjøforsvaret. 2. «De udyktige».
- Thaulow, Johan Fredrik & Albretsen, Carl Severin: Sjømannen i Sjøforsvaret. 3. Terapeutiske alternativer.
- Øgrim, Marit Eggen: Kosthold til sjøs.
- Vi intervjuer Dosent Jon R. Myhre.
- Leder: Sjøfolks helseproblemer. Karl Evang.

### 13.3 Minstealder for sjømenn, 1964

Under både første og andre verdenskrig var opp til en fjerdedel av sjømennene under 18 år. I tidligere tider ble man oppfattet som voksen når man

---

<sup>657</sup> *Tidsskrift for den norske Lægeförening*, nr 18 1964.

var konfirmert. Da var det ikke mer utdanning for de fleste, og sjøen var en viktig yrkesvei for mange.

Det ble etter hvert etablert sjøguttskoler<sup>658</sup> og på Melkeplassen ved Bergen åpnet den i 1961. I tillegg hadde våre skoleskip blitt brukt til å rekruttere og utdanne sjøfolk.

Loven fastsatte i 1953<sup>659</sup> minstealderen<sup>660</sup> for sjømenn til 15 år.<sup>661</sup> Mange mente at minstealderen<sup>662</sup> fortsatt var for lav. I Stortinget tok representanten Guri Johannessen den 9. mars 1962 opp spørsmålet og hevdet at

«... dei yngste ikkje greier den fysiske og psykiske påkjenninga som gjerne følger med dette yrket.»<sup>663</sup>

Ole W. Tenfjord skrev

«Det er et eiendommelig forhold at man i sjøfartslandet Norge gjennomgående synes å ha lite kjennskap til at sjømannsyret er et av de vanskeligste yrker vi har og krever særdeles meget av den enkelte både fysisk og psykisk, ikke minst det siste.»<sup>664</sup>

Helsedirektøren fulgte opp og skrev til Handelsdepartementet:

«Til tross for alt som har vært sagt og skrevet om sjømannslivets farer, har innsikten i problemets art vært forbausende liten ... Uten tvil er mange av 15- og 16-åringene ikke modne og robuste nok til å klare de spesielle påkjenninger i sjømannsyret uten på en eller annen måte å ta skade ... Helsedirektøren finner det påkrevet å heve minstealderen, og ønskelig at den heves til 17 år»<sup>665</sup>.

Ved endring av Sjømannsloven<sup>666</sup> i 1964 ble minstealderen økt til 16 år.

---

658 Industri, håndverks- og skipsfartsdepartementet hadde i 1948 nedsatt Utdannelseskomiteén for skipsfarten for å utrede forslag til utbygging og modernisering av sjømannsutdannelsen og samtidig sikre rekrutteringen. De mente at utdannelsen av førstereisgutter måtte være på elleve uker. Innstillingen ble levert i 1954 (Vedlegg til St. meld. nr. 19 for 1955). Først i 1960 hadde departementet utarbeidet en ordning for utdanning av førstereisguttene for å dekke behovet på 4000 i året. I St. meld. nr. 58. (1960–1961). Om tiltak for å styrke sjømannsutdannelsen og velferdsvirkosomheten for sjømenn i en 10-års periode; 10 opprettes sjøguttskoler i bygninger stilt til disposisjon av Forsvarsdepartementet i de nedlagte militærleirene Melkeplassen i Bergen og Persaunet i Trondhjem. Se Blom, G. 2006. Statens Sjøaspirantskole i Bergen. *Bergensposten*, 9, 1; 6-12.

659 LOV 1953-07-17 Om sjømenn.

660 Jensen M. 2007. *Barne- og ungdomsarbeid i den bergenske handelsflåten 1800–1900*. Bergen, Universitetet i Bergen. Masteroppgave drøfter spesifikt barnearbeid i handelsflåten.

661 For kvinner var minstealderen 20.

662 Aubert V. 1956. *Hvorfor går de til sjøs. En forundersøkelse blant førstereisgutter*. Oslo, Institutt for Samfunnsforskning, Stensil.

663 Hersson 1966; 17.

664 *Nytt fra Norge* for 20. mars 1960 iflg Hersson, 1966; 17.

665 Referert i Hersson 1966; 19–20.

666 LOV 1953-07-17 Sjømannsloven. § 10. Gutt under 15 år og kvinne under 20 år må ikke nyttes til arbeid ombord. Ingen må nyttes som maskingutt før han har fylt 16 år, og som fyrbøter eller kullempere før han har fylt 18 år.

Bekymringen for barn har lenge vært fremtredende og allerede i 1921 vedtok ILO bestemmelser om spesielle legeundersøkelser for personer under 18 år<sup>667</sup>.

Det var mye offentlig debatt omkring problemstillingen<sup>668</sup> – Sjømannslegene anbefalte å heve aldersgrensen.

I 1967 ble saken diskutert igjen som et resultat av en interpellasjon i Stortinget fra representanten Halfdan Hegtun<sup>669</sup>. Spesielt tar han opp at aldersgrensene i Norge for skjenking er henholdsvis 18 og 21 år, mens norske sjømenn under disse aldre lett får skjenket alkohol i utenlandske havner. Videre refererer han til Otterstads undersøkelser om svenske sjømenn og Arners undersøkelser om norske sjømenn. Begge forskere viser at sjømannsyrket har spesielt store utfordringer med en dødelighet som samlet er tre ganger høyere enn tilsvarende på land. Han påpeker at sjømannslegekontorene må ivareta både sosialarbeide, velferd og legevirksomhet. Han viser til at Sjømannslegekontoret i Oslo, som er det største, mottar støtte fra Skibsfartens arbeidsgiverforening og Norsk Sjømannsforbund. Denne støtten er kun ment til seleksjonsundersøkelsene. Sosialdepartementet bør etter hans mening i større grad komme inn i bilde for å bevilge midler til den sosialmedisinske virksomheten. Han understreker at han ikke denne gang har stilt spørsmål om flere legekontorer i utlandet eller behovet for en bedret helsetjeneste ombord.

Handelsminister Kåre Willoch skulle se på en 18 års aldersgrense<sup>670</sup>. Videre er han enig i at

«den sosial-medisinske virksomhet ved legekontorene for sjømenn er et uunnværlig ledd i helsetjenesten for denne yrkesgruppe. ... Regjeringen er kommet til at kostnadene i denne forbindelse bør dekkes over statsbudsjettet»<sup>671</sup>.

Det var et lengre ordskifte etter interpellasjonen. En av representantene tok opp at det ikke var nok å fokusere utelukkende på norske sjøfolk, for å få nødvendig effekt måtte saken heves opp til et intranasjonalt nivå.

667 ILO. 1921. *Konvensjon nr. 16*. Om tvungen legeundersøkelse av barn og ungdom som skal til sjøs.

668 Anon. 1961-03-29. Førstereisguttene kontrakt er meningsløs. *Dagbladet*; 1.

669 *Stortingstidende*. 1967-05-24. Interp. fra repr. Hegtun om å bedre helsetjenesten og styrke sosialarb. for sjøfolk i utenriksfart; 3349-59.

670 1967-05-25. Glipp i omsorgen for sjøfolks helse og velferd. *Bergens Tidende*; 36.

671 *Stortingstidende*. 1967-05-24. Interp. fra repr. Hegtun om å bedre helsetjenesten og styrke sosialarb. for sjøfolk i utenriksfart; 3352.

### 13.4 Skipet i utvikling og forholdet til arbeidsmiljøet ombord og på land, 1966

I 1966 finansierte Skipsfartens Arbeidsgiverforening et forskningsoppdrag hvor tema var skipet i utvikling med vektlegging av arbeidsorganisasjonen og 24-timers-samfunnet ombord. Det var et ønske om å se på skipet fra et organisasjons-psykologisk og sosiologisk synspunkt og derved etablere et forskningsbasert grunnlag for en revisjon av utdanning og opplæring av sjømenn<sup>672</sup> samt bemanningsstruktur ombord. Et viktig utgangspunkt var personalmangelen i norsk skipsfart<sup>673</sup>. Den kjente sosialpsykologen og arbeidsforskeren Einar Thorsrud (1923–1985)<sup>674</sup> ble engasjert i arbeidet. Han var vår første organisasjonspsykolog og hadde en sentral rolle i arbeidet med å legge det faglige grunnlaget for det industrielle demokratiet<sup>675</sup>.

Skipsprogrammet ved Arbeidsforskningsinstituttene inneholdt delprosjektet Sjøfolk, familie og samfunn.<sup>676</sup> Arbeidet med forsøk ombord foregikk over en 15 års periode<sup>677</sup>. De tidlige og mest kjente forsøkene var ombord på MS «Mistral»<sup>678</sup> og MS «Balao»<sup>679</sup>. Ett av ønskene var å utvikle arbeidet ombord i retning en enhetsbemanning med mindre skillelinjer mellom dekk og maskinmannskapene. Mannskapene skulle være mer velutdannet og derved mer fleksible<sup>680</sup>.

Det ble gjennomført flere forsøk ombord for å se på muligheter for rasjonalisering, dels på grunn av bemanningsproblemer og dels for å skape mer effektiv skipsdrift. Forsøkene ble gjennomført i i felles forståelse mellom

---

672 Skipsfartens Arbeidsgiverforening. 1967. Sjømannsutdannelsen. Nye mønstre for kvalifisering av sjøfolk. Et diskusjonsgrunnlag. Oslo.

673 Thorsrud E. et al. 1967. *Skipet i utvikling. Noen trekk ved arbeidsorganisasjonen og 24-timers samfunnet ombord*. Oslo, Arbeidsforskningsinstituttene; 1.

674 *Norsk biografisk leksikon*. [https://nbl.snl.no/Einar\\_Thorsrud](https://nbl.snl.no/Einar_Thorsrud) Anvendt: 2019-04-11.

675 En viktig inspirasjonskilde i dette arbeidet var miljøet ved Tavistock Institute of Human Relations i Storbritannia. Instituttet var en videreføring av Tavistock Clinic fra krigen og hadde spilt en stor rolle innenfor hærens sanitet i Storbritannia (Wikipedia). [https://en.wikipedia.org/wiki/Tavistock\\_and\\_Portman\\_NHS\\_Foundation\\_Trust](https://en.wikipedia.org/wiki/Tavistock_and_Portman_NHS_Foundation_Trust) Anvendt: 2019-04-12).

676 Anon. 1983. *Teori i praksis. Festskrift til Einar Thorsrud*. Oslo, Tanum-Norli; 58.

677 *Ibid.*; 72.

678 Roggema J. et al. 1974. *Et skip i utvikling. Høegh Mistral-prosjektet*. Oslo, Tanum, 201 ss.

679 Johansen R. et al. 1976. *Planlegging av arbeid ombord M/S Balao*. Oslo, AI-dok. 5/76. Johansen R. 1976. *Opplæring ombord M/S Balao*. Oslo, AI-dok. 17. Johansen R. 1976. *Nettverk der skip møter skip*. Oslo, AI-dok. 73. De øvrige dokumenterte forsøk er (iflg Anon. 1983. *Teori i praksis*. Festskrift til Einar Thorsrud. Oslo, Tanum-Norli; 73) Roggema J. 1970. *Skipet som arbeidsplass. Kriterier for utforming av nye organisasjonsformer til sjøs*. Oslo, AI-dok. 28/70. Roggema J. et al. 1975. *Nye organisasjonsformer til sjøs. Høegh Multima forsøket*. Oslo, Tanum, 208 ss. Nylehn B. *Et forsøk på å øke graden av medvirkning ombord*. Trondhjem, IFIM. Hetle A. 1979. *MS Altnes. Vurdering av prøvedriftsperioden*. Oslo, AI-dok, 19/1979.

680 Anon. 1983. *Teori i praksis. Festskrift til Einar Thorsrud*. Oslo, Tanum-Norli; 73.

arbeidsgiver- og arbeidstagerorganisasjonene<sup>681</sup>. Forsøkene ble gjort ombord på skip fra Kloster og Høeghs rederier<sup>682</sup>.

Lezaun kommenterer<sup>683</sup> betydningen av dette prosjektet for den norske modellen i arbeidslivet:

«In the 1970s a group of social scientists attempted to create a new, more democratic form of work organization aboard the Norwegian merchant ship Balao. To do so they redesigned the physical structure of the ship to facilitate the emergence of a participatory shipboard community ... The conclusion of the Balao project coincided with the institutionalization of 'industrial democracy' in Norway. In 1976 Parliament introduced legislation [Arbeidsmiljøloven<sup>684</sup>] aimed at improving the quality of working life through greater worker participation. As the principles of socio-technical design became public policy, however, the experimental projects began to lose their analytical and political potency. Balao was, in its ambition to engineer simultaneously a new social and a new technical whole, to tackle both the working and living conditions of a 'total' society ... In a symbolic conclusion to this phase of experimentalism, when the project was terminated one of the cabins of the ship was transferred to the Norwegian Maritime Museum, where it has been on display ever since as a memento of an egalitarian shipboard.»

### 13.5 Hygienisk forskning etterlyses, 1967

Stortingrepresentant og formann i Sjøfarts- og fiskerikomiteen<sup>685</sup> Sverre Nybø (1903–1976) fra Høyre stilte i Stortinget følgende spørsmål til sosialministeren:

«Vil Sosialdepartementet overveie å foranledige opprettet f. eks. et yrkes-hygienisk institutt med henblikk på undersøkelse av spesielle yrkessykdommer eller skader – f. eks. leddskader – som kan oppstå på en så «urolig» arbeidsplass som våre fiskere og sjøfolk har ombord i et fartøy?»<sup>686</sup>

Nybø tilføyer at det er gjort «lite eller ingen ting for å undersøke disse yrkesgruppers arbeidsforhold» og siterer en overlege som finner det «eie-dømmelig» at et yrkeshygienisk institutt ikke «for lengst» er etablert gitt næringens betydning både i økonomi og som arbeidsgiver. Nybø ser også behovet for et slikt institutt i forhold til det viktige arbeid som gjøres ved Legekantoret for sjømenn i Oslo.

681 Seland J. 1994. *Norsk skipsfart år for år. 1946–1976. Det internasjonale marked, norsk økonomisk ogmaritim politikk og kampen for tilværelsen*. Bergen, Fagbokforlaget; 141.

682 Thorsrud 1967.

683 Lezaun J. 2011. Offshore democracy. Launch and landfall of a socio-technical experiment. *Economy and Society*. 40, 4; 574.

684 LOV–1977-02-04-4 *Om arbeidervern og arbeidsmiljø*.

685 <https://www.stortinget.no/nol/Representanter-og-komiteer/Representantene/Representantfordeling/Representant/?perid=SVNY> Anvendt: 2019-10-24.

686 *Stortingstidende*. 1967-04-18. Spørsmål om hygienisk forskning på sjøfolk fra representant Sverre Nybø; 2968-2970.

I sitt tilsvaer viser Sosialminister Egil Aarvik (1912–1990)<sup>687</sup> til at vi har institutter i yrkesmedisin, men at disse har vist paafallende liten interesse for yrkesmedisinske forhold i fiskeri og handelsflaae. Han konkluderer med at

«Sosialdepartementet vil derfor ta initiativet til en konferanse, der sa vel vitenskapelig interesserte leger som representanter for redernaaeringen og fisket kan faa anledning til aa draae de relevante yrkesmedisinske problemer og hva man kan gjaaere for aa laae dem»<sup>688</sup>.

Aftenposten spurte Even R. Lund i Direktoratet for sjaaemenn om det forespeilte maaete om sjaaemenns hygieneforhold. Han svarer at de ikke kan gjaaere noe for de har svar paa sin henvendelse til sjaaemanns og rederorganisasjonene. Hvem som skulle arrangere et slikt maaete var ogsaa uklaar. Sosialdepartement hadde sendt saken til Helsedirektoratet som hadde sendt den videre til Kommunal og arbeidsdepartement som hadde sendt brev til Yrkeshygienisk institutt.<sup>689</sup> De hadde sendt forespaaersel til Direktoratet for sjaaemenn og de ventet paa svar fra organisasjonene<sup>690</sup>.

*Aftenposten* har ikke omtalt at det ble holdt noe maaete.

### 13.6 Daaedsulykker blant sjaaemenn, 1970

Fra 1960 til 1968 stod sjaaefarten for nesten halvparten av alle daedsulykker i Norge og de fleste skjedde i utenriksflaaen. Fra 1957 til 1969 ble det rapportert nesten 1500 yrkesrelaterte daedsfall. Fra 1970 til 1974 var det 400 daedsfall ved sjaaetransport utenom fiske og fangst. Sjaaefart var paa topp i daedsfrekvens per aaersverk<sup>691</sup>.

Oddvar Arner<sup>692</sup> gjorde i perioden 1965 til 1970 en undersaaekelse av daedsulykker paa norske skip. Han undersaaekte 1027 daedsulykker blant nordmenn og utlendinger paa norske skip, samt nordmenn paa utenlandske skip i perioden 1957–1964. Undersaaekelsen ble staaettet av Norsk Allmennvitenskapelige Forskningsraad og det meste av arbeidet ble gjort ved Statens Institutt for Alkoholforskning.

Undersaaekelsen begynte med 1957<sup>693</sup> da det 1. januar dette aaer ble inngaaatt en gruppelivsforsikring mellom Skipsfartens Arbeidsgiverforening og Norske

687 [688 \*Ibid.\*](https://stortinget.no/no/Representanter-og-komiteer/Representantene/Representantfordeling/Representant/?perid=EGAA>Anvendt. 2019-10-24.</a></p></div><div data-bbox=)

689 Direktoratet for Arbeidstilsynet startet i 1947 et laboratorium for kjemisk analyse og vurdering av eksponering i norsk arbeidsliv. I 1963 ble det til Yrkeshygienisk Institutt. I 1987 skiftet det navn til Statens forskningscenter for arbeidsmedisin og yrkeshygiene. I 1989 skiftet institusjonen navn til Statens Arbeidsmiljaaoinstitutt (STAMI).

690 Anon. 1968-07-29. Forelaaepig intet maaete om sjaaemenns hygieneforhold. *Aftenposten*; 11.

691 Halvorsen 2007; 152.

692 Arner O. 1970. *Daaedsulykker blant sjaaemenn*. Oslo, Universitetsforlaget. 242 ss.

693 Arner 1970; 16-ff.





Figur 44 Balao lugaren. Utstillingen «Til Sjø!». Foto: Norsk Maritimt Museum

Forende Livsforsikringselskap<sup>694</sup> som dekket alle sjømenn ombord fra påmønstring til avmønstring. Forsikringen gjaldt tre måneder etter avmønstring for skipsførere og to måneder for andre. For dødsfall gjaldt forsikringen ett år etter avmønstring. Også utenlandske sjøfolk inngikk i forsikringen. Alle dødsfall ble også meldt til norske myndigheter via norske konsulater til Direktoratet for sjømenn<sup>695</sup>. Disse to kildene overlappet delvis og utfylte hverandre. Andre kilder ble også benyttet. Ved Legekantor for sjømenn i Oslo ble det ført et sentralt kartotek over alle sjømenn som hadde gjennomgått mønstringsundersøkelser. Personell som døde, ble overført til et eget dødsregister.

Arners undersøkelse viste at sjømenn i utenriksfart i perioden hadde 3,6 ganger høyere dødelighet av ulykker enn tilsvarende gruppe på land<sup>696</sup>. Ved nærmere studier ev de enkelte dødsfall viste Arner at alkohol var en medvirkende faktor i over halvparten av ulykkene. De fleste ulykkene skjedde ved landligge og drukning var den hyppigste dødsårsaken<sup>697</sup>. Videre antyder Arner at tilgjengelig sikkerhetsutstyr og verneregler ikke var systematisk benyttet. Avslutningsvis argumenter han for at seleksjonsundersøkelsen bør være mer kritisk.

694 Senere endret navn til Forende Liv.

695 Før 1962 Sjømannsavdelingen ved Departementet for Handel og Skipsfart.

696 Arner gjorde også visse undersøkelser av dødstillene frem til og med 1969 uten at trenden i dødsfall viste endring.

697 Hershon 1966; 24.

### 13.7 Sentralstyret for Legetjenesten for sjømenn, 1968–1989

Sentralstyret for Legetjenesten for sjømenn ble opprettet ved kongelig resolusjon av 26 april 1963<sup>698</sup>. En avtale<sup>699</sup> om sjømannslegekontorene mellom Helsedirektoratet, Direktoratet for sjømenn, Norsk Sjømannsforbund og Skipsfartens arbeidsgiverforening ble inngått den 20 november 1964<sup>700</sup>.

Sentralstyret ble oppnevnt for fire år av gangen<sup>701</sup> og hadde medlemmer fra Helsedirektoratet, Direktoratet for sjømenn, Norsk Sjømannsforbund og Skipsfartens Arbeidsgiverforening<sup>702</sup>. Sentralstyret valgte selv sin formann. Det er interessant å merke seg at organiseringen av legetjenesten for sjømenn var en blanding av offentlig, privat og arbeidslivets parter og ikke et rent offentlig helsevesen. Avtalen bestemte videre at

«Som utøvende organ for sentralstyret opprettes et kontor, Sentralkontoret for legetjenesten for sjømenn, med sete i Oslo.»<sup>703</sup>

Sentralstyret fungerte også som lokalt styre for Legekontoret for sjømenn i Oslo, mens de andre statlige sjømannslegekontorer hadde oppnevnt egne styrer<sup>704</sup>. Fra 1. januar 1968 overtok Sentralstyret for legetjenesten for sjø-

698 Jfr. sjømannslovens § 26 fjerde ledd og § 17 i vedtekter for opprettelse og drift av legekontorer for sjømenn i Norge samt om dannelsen av et Sentralstyre og et Sentralkontor, utferdiget av Sosialdepartementet 1. april 1964.

699 Anon. 1964-11-20. Avtale om sjømannslegekontorer.

700 «På grunnlag av disse vedtekter ble det den 20. november 1964 inngått en samarbeidsavtale mellom Helsedirektoratet, Direktoratet for sjømenn, Norsk Sjømannsforbund og Skipsfartens arbeidsgiverforening om gjennomføring av lovbestemt legeundersøkelse og helsekontroll m. v. av sjømenn. Ved årsskiftet var det i drift egne legekontorer for sjømenn i Oslo, Tønsberg, Kristiansand S., Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Målet er å få opprettet slike kontorer i hvert mønstringsdistrikt» (St. meld. nr. 14. (1965–1966). *Om årsberetning for 1964 fra Direktoratet for sjømenn*; 8).

701 Medlemmer 1964: Overlege Fredrik Mellbye med overlege Terje Due Strand som varamann for Helsedirektoratet, sekretær Elgar H. Ottersen med sekretær Torbjørn Hagen som varamann for Norsk Sjømannsforbund, o.r. sakfører Sverre Lund med sekretær Rolf Hasselgård som varamann for Skipsfartens arbeidsgiverforening, og direktør N.K.F. Langfeldt med byråsjef Borger With som varamann for Direktoratet for sjømenn (1964-10-10; 5 Sentralstyre for Legetjenesten for Sjømenn. Arbeiderbladet). I 1981 var sammensetningen: For Helsedirektoratet: Distriktslege Ludvig Daae Holan, Bærum. Vararepresentant: Stadslege Peter Nyquist, Hønefoss. For Direktoratet for sjømenn: Direktør Even R. Lund, Oslo. Vararepresentant: Byråsjef Borger With, Oslo. For Norsk Sjømannsforbund: Forbundsformann Henrik Aasarød, Oslo. Vararepresentant: Hovedkasserer Øystein Ringvold, Oslo. For Skipsfartens arbeidsgiverforening: Advokat Sverre Lund, Oslo. Vararepresentant: Advokat Edith Midelfart, Oslo. For legene: Sjefslege Endre Sugar, Oslo. Vararepresentant: Avdelingslege Laura Sleire, Bergen.» (St. meld. nr. 16. (1982–1983). *Om årsberetning for 1980 og 1981 fra Direktoratet for sjømenn*; 10.)

702 Kopperud 1978; 301. Han oppgir også et medlem for legene, men denne tilkom senere.

703 Avtale mellom Direktoratet for sjømenn, Helsedirektoratet, Skipsfartens arbeidsgiverforening og Norsk Sjømannsforbund om gjennomføring av lovbestemte legeundersøkelser og helsekontroll m.v. av sjømenn av 1964-11-20.

704 1969-03-05 Forslag til skriv til Hoveddirektøren fra legene ved Legekontorene for sjømenn i Norge. Det er uavklart hvorfor legene opererer med oppstart fra 1967, Norsk senter for forskningsdata sin Forvaltningsdatabase fra 1968. Forvaltningsdatabasen. (<http://www.nsd.uib.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6146000> Anvendt: 2019-01-14) og at Sentralstyret ble opprettet i medhold av kongelig resolusjon av 26. april 1963.

menn den overordnede ledelsen for alle sjømannslegekontorene i Norge, men kontorene utenfor Oslo beholdt sine egne styrer<sup>705, 706</sup>.

Even R. Lund<sup>707</sup> skriver i 1967 at planen var å få en sjømannslege i hvert mønstringsdistrikt. På grunn av det store antall sjømenn som utmønstrer i de 16 norske mønstringsdistriktene tok man sikte på å etablere sørskilte sjømannslegekontorer i alle distrikter. Kontorene skulle ha fulltids ansatte sjømannsleger. Utenfor disse sentrale byene skulle man ha et antall sjømannsleger autorisert av Helsedirektoratet.<sup>708</sup> Det var også meningen at sjømenn skulle henvises til disse kontorene for undersøkelse og behandling, ikke bare sjømannslegeundersøkelser<sup>709</sup>. I områder der det ikke var stor nok aktivitet til å etablere egen offentlige sjømannslegekontorer ble det inngått avtaler med enkeltleger.

Sentralstyret holdt i 1972 fem møter og behandlet 48 saker<sup>710</sup>.

### 13.7.1 Aktivitet

Årsmeldingen for 1971 gir et bilde av den store aktiviteten i legetjenesten for sjømenn:

«Det ble i 1971 foretatt ... 78 957 avmønstringer ... på norske skip. Av ... avmønstringer ... skyldes ... 5 546 sykdom/skade, 225 forlis, 122 døde, ... 839 akterutseilt/rømt og 1 098 avskjed ... Det ble i 1971 sendt hjem fra utlandet 3 tuberkuløse, 104 sinnslidende, 19 venerisk syke sjømenn med bosted i Norge»<sup>711</sup>.

### 13.7.2 Oppbygging av legekantor for sjømenn i Norge

Direktoratet for sjømenn hadde en ambisiøs plan for utbyggingen av legekantorer for sjømenn i Norge.

I 1970 var det åtte legekantor for sjømenn i drift i Norge – Bergen, Drammen, Haugesund, Kristiansand S, Oslo, Stavanger, Trondheim og Tønsberg. Det var planer om å opprette flere nye kontorer<sup>712</sup>. I 1971 ble det åpnet kontor i Porsgrunn. Nytt legekantor ble åpnet i Tromsø<sup>713</sup> i

705 St. meld. nr. 9. (1971–1972). *Om årsberetning for 1970 fra Direktoratet for sjømenn*; 8.

706 «Sentralstyret og Sentralkontoret for legetjenesten for Sjømenn ... trådte i virksomhet 1. januar 1968» (St. meld. nr. 26. (1972–1973). *Om årsberetning for 1971 fra Direktoratet for sjømenn*; 8).

707 Lund, Even R. Han har jobbet i Direktoratet for sjømenn siden opprettelsen i 1962 og var direktør fra 1980 (1990-10-14 *Aftenposten*; 10).

708 Lund ER. 1967. *Sjømenns sosiale vilkår*; 105.

709 *Ibid.*; 107.

710 St. meld. nr. 15. (1973–1974). *Om årsberetning for 1972 fra Direktoratet for sjømenn*; 7.

711 St. meld. nr. 26. (1972–1973). *Om årsberetning for 1971 fra Direktoratet for sjømenn*; 10.

712 *Ibid.*; 8.

713 For kontoret var det et «Styret for legekantoret for sjømenn i Tromsø» oppnevnt av Sosial- og Helsedepartementet fra 1974 til 1981. Forvaltningsdatabasen. (<https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

1974<sup>714</sup> og i Fredrikstad<sup>715</sup> og Arendal<sup>716</sup> i 1975. Ved utgangen av 1983 var det i virksomhet til sammen elleve legekontorer for sjømenn i Norge – Arendal Bergen, Fredrikstad, Haugesund, Kristiansand S, Oslo, Porsgrunn, Stavanger, Tromsø, Trondheim og Tønsberg.

Legekoret i Drammen ble nedlagt i 1982.

Det ble i mange år arbeidet med å opprette nye sjømannslegekontorer i Ålesund, Kristiansund N. og Bodø<sup>717, 718</sup>.

### 13.7.3 Nedbygging av legekantor for sjømenn i utlandet

Samtidig som det stadig ble etablert flere legekantor i Norge, ble det stadig færre legekantor i utlandet. Årsaken til nedbyggingen i utlandet lå nok i «kortere tjenestetid og økte hjemreisefrekvens». <sup>719</sup> I utgangspunktet var det legekantorer i London, New York og Rotterdam. Kontoret i New York ble nedlagt 30. juni 1973<sup>720</sup>. Den 31. desember samme år ble kontoret i London nedlagt<sup>721</sup>. Det siste sjømannslegekoret som ble nedlagt var kontoret i Rotterdam.

Uten egne legekantorer i utlandet var det nødvendig å utvide ordningen med sjømannsleger godkjente til å utstede sjømannslegeattester etter norske regler. Etterhvert som antall utenlandske sjøfolk økte, ble denne ordningen av vesentlig større betydning for kvalitetssikringen av utenlandske sjømenn på norske skip. Direktoratet utgav regelmessig lister over de godkjente sjømannslegene<sup>722</sup>.

### 13.7.4 Utredning om et arbeidstilsyn for skip

Ved Kgl. Res. av 16. oktober 1970 ble det oppnevnt et utvalg til å se på den videre utbygging av et offentlig arbeidstilsyn for skip. Utvalgets mandat var:

714 St. meld. nr. 12. (1975–1976). *Om årsberetning for 1974 fra Direktoratet for sjømenn*; 6.

715 For kontoret var det et «Tilsynsutvalg legekoret sjømenn Fredrikstad» oppnevnt av Sosial- og Helsedepartementet fra 1975 til 1981 (Forvaltningsdatabasen). <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22).

716 For kontoret var det et «Tilsynsutvalget legekoret sjømenn Arendal» oppnevnt av Sosial- og Helsedepartementet fra 1975 til 1981 (Forvaltningsdatabasen). <https://nsd.no/polsys/data/forvaltning/utvalg/6147000> Anvendt 2019-10-22). St. meld. nr. 18. (1976–1977). *Om årsberetning for 1975 fra Direktoratet for sjømenn*; 7.

717 St. meld. nr. 71. (1983–1984). *Om årsberetning for 1982 og 1983 fra Direktoratet for sjømenn*; 13.

718 St. meld. nr. 26. (1972–1973). *Om årsberetning for 1971 fra Direktoratet for sjømenn*; 8.

719 St. prp. nr. 1 Tillegg nr. 16 (1970-71) om endring av bevilgningen på statsbudsjettet for 1971 under kapittel 723 og 3723, Helsekontorer for sjømenn i forbindelse med visse omorganiseringer av helsetjenesten for sjømenn m.v. St. meld. nr. 15. (1973–1974). *Om årsberetning for 1972 fra Direktoratet for sjømenn*; 13.

720 St. meld. nr. 108. (1973–1974). *Om årsberetning for 1973 fra Direktoratet for sjømenn*; 11.

721 St. meld. nr. 12. (1975–1976). *Om årsberetning for 1974 fra Direktoratet for sjømenn*; 11.

722 Direktoratet for sjømenn. 1974. *Fortegnelse over leger, hospitaler og tannleger i utlandet som er godkjent av norsk konsulat*. 56 ss. Direktoratet for sjømenn. 1978. *Fortegnelse over leger, hospitaler og tannleger i utlandet som er godkjent av norsk konsulat*.

- vurdere nødvendigheten av en videre oppbygging av et offentlig arbeidstilsyn for sjøfart, slik at det i større utstrekning enn nå kan føres kontroll med at gitte lover og forskrifter til vern mot ulykker og helseskader ombord på skip blir overholdt.
- vurdere om det ved gjennomføringen av den eventuelt utvidede kontroll kan etableres et samarbeid med de kontrollorganer som utfører arbeidstilsyn med bedrifter i land. Videre skal utvalget vurdere hvilke spesielle kontrolltiltak som bør gjennomføres for skip i utenriks fart.
- vurdere om det bør gjennomføres ytterligere tiltak for å sikre arbeidstakerne ombord på skip mot ulykker og helseskader. I denne forbindelse skal utvalget videre vurdere om det bør vedtas en egen vernelov for skip og om det bør gis ytterligere forskrifter på dette området.<sup>723</sup>.

Det var ingen lege med i utvalget<sup>724</sup>. Utvalgets utredning ble publisert<sup>725</sup>.

«I henhold til mandatet skal utvalget også vurdere om det bør vedtas en vernelov for skip. Utvalget er imidlertid kommet til at dette ikke er nødvendig idet det mener at gjeldende vernelover for yrkesutøvere til sjøs, i første rekke sjødyktighetsloven, sjømannsloven og arbeidstidsloven for skip er tilstrekkelige for formålet.»<sup>726</sup>

Utvalget foreslo under dissens å etablere en «vernekomite». Ved Kgl. Res. av 12 september 1975 ble «Rådet for Arbeidstilsyn for Skip» opprettet<sup>727</sup>.

### 13.7.5 Det første felles sjømannslegemøte

Det første årlige sjømannslegemøte ble holdt på Klekken Turisthotell fra 31. januar til 1. februar 1970. Disse møtene ble arrangert årlig fremover. Deltagere var representanter for legekantorene for sjømenn, de lokale styrer for disse legekantorene, Trygdekantoret for Sjømenn i Utenriksfart<sup>728</sup> og Sentralstyret for Legetjenesten for Sjømenn. Hensikten med møtene var å drøfte aktuelle problemer vedrørende legetjenesten for sjømenn<sup>729</sup>. De årlige møtene var viktige for å bygge et nettverk blant de aktuelle fagfolk som hadde med legetjenesten for sjømenn å gjøre.

723 St. meld. nr. 9. (1971–1972). *Om årsberetning for 1970 fra Direktoratet for sjømenn*; 8.

724 Anon. 1970-10-17. Offisielt fra Statsråd. *Aftenposten*; 10.

725 NOU 1973-13 *Offentlig arbeidstilsyn for skip*.

726 *Ibid.*; 58.

727 NOU. 1978-22. *Sjøfartsadministrasjonen*; 7.

728 Trygdekassen for Sjømenn i Utenriksfart ble etablert 1 januar 1947 (Auestad TM. 1997. *Folketrygdekantoret for utenlandssaker 50 år i 1997*. Jubileumsskrift. Oslo, Folketrygdekantoret for utenlandssaker. 53 ss.). I 1977 endret Trygdekantoret for Sjømenn i Utenriksfart navn til Folketrygdekantoret for Utenlandssaker. I 2006 ble navnet NAV Internasjonalt.

729 St. meld. nr. 26. (1972–1973). *Om årsberetning for 1971 fra Direktoratet for sjømenn*; 8. St. meld. nr. 12. (1975–1976). *Om årsberetning for 1974 fra Direktoratet for sjømenn*; 6.

### 13.7.6 Legeundersøkelse av fiskere

I 1971 ble forskriftene om legeundersøkelse for sjømenn foreslått utvidet til å omfatte fiskere på fartøy over 100 tonn og i utenriks fiske<sup>730</sup>. Helsedirektoratet var positive i prinsippet, men anbefalte ikke iverksetting av mangel på leger<sup>731</sup> i områder med mange fiskere<sup>732</sup>. Det var også ønskelig at legekontor for sjømenn ble utbygget til flere byer<sup>733</sup>.

### 13.7.7 Tannlegetjenesten

I 1962 hadde tannlegekontoret i New York utført 4 000 tannbehandlinger. Sjefstannlege i New York, Ellen Barth, skriver

«50 prosent av sjøfolkene i handelsflåten er under 25 år, og blant tannleger heter det at hvis en greier å bevare tennene i full stand til 25-års alderen, er tanngarden reddet og det verste gjort. Ingen kan gjøre skikkelig arbeid med tannpine. Rederforbundet og Sjømannsforbundet burde ha interesse av at sjømennenes tannhelse er i orden når guttene mønstrer på, på samme måte som man innser nytten av obligatorisk legeundersøkelse av sjøfolk. La oss også få gi førstereisguttene den nødvendige tannbehandling før de reiser ut»<sup>734</sup>.

I 1971 ble tannlegekontorene i New York, London og Rotterdam nedlagt. Til gjengjeld ble det etablert en garantiordning for tannbehandling av sjø-

730 «Også Stortingets sjøfarts- og fiskerikomité har i Innst. S. nr. 141 (1972-73) om årsberetning for 1971 fra Direktoratet for sjømenn gitt sin tilslutning til direktoratets ønske om at forskriftene om legeundersøkelse av sjømenn m.v. blir gjort gjeldende for besetningen på fiske- og fangstfartøyer på 100 br. reg. tonn og over, og fartøyer som fisker i fjerne farvann.» (St. meld. nr. 15. (1973-1974). Om årsberetning for 1972 fra Direktoratet for sjømenn; 13).

731 En tilsvarende begrunnelse ble benyttet i Sverige for å nedlegge ordningen med egne autoriserte og spesielt kompetente sjømannsleger i 1979. «Reglerna i mönstringsförordningen omhälsoundersökning av sjömän reviderades år 1979 (prop. 1978/79:10, TU 1978/79:7, rskr 1978/79:62, SFS 1979:37). Ändringarna innebar bl. a. att kravet på att läkarintyg skulle utfärdas av speciella s.k. sjömansläkare, vilka skulle ha «förvärvat erfarenhet av sjöfolks arbetsförhållanden», togs bort. Bakgrunden till detta var den stora bristen på sjömansläkare, något som lett till svårigheter för sjömän att få läkarintyg utfärdade. Numera kan läkarintyg utfärdas av alla legitimerade läkare i Sverige.» Prop. 1983/84:1 Om mönstring av sjömän. Stockholm, Riksdagen ([https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/om-monstring-avsjoman\\_G7031/html](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/om-monstring-avsjoman_G7031/html)) Anvendt: 2019-10-26). Epost fra Carl Johanson 2019-10-25.

732 «Helsedirektoratet har i sitt svarbrev av 16. mai 1972 fremholdt at det på grunn av legemangelen i de berørte distrikter ikke ennå kan anbefale ordningen gjennomført.» (St. meld. nr. 26. (1972-1973). Om årsberetning for 1971 fra Direktoratet for sjømenn; 13).

733 «Helsedirektoratet anbefalte at Direktoratet for sjømenn i samarbeid med Sentralkontoret for legetjenesten for sjømenn fortsatte arbeidet med å opprette egne legekontorer for sjømenn i Tromsø, Bodø, Kristiansund N. og Ålesund, og tilrådet en utsettelse av det fremlagte forslag inntil opprettelsen av de nevnte kontorer kunne bli realisert. Betydningen av dette arbeid som dessverre hittil ikke har ført til konkrete resultater, ble senere understreket av Arbeidstilsynsutvalget for skip 1 innstilling av 27. desember 1972 (jfr. NOU 1973: 13, side 47). Utvalget anbefaler at arbeidet med utbyggingen av legetjenesten for sjømenn i Norge til å omfatte samtlige av landets mönstringsdistrikter, blir forsert.» (St. meld. nr. 15. (1973-1974). Om årsberetning for 1972 fra Direktoratet for sjømenn; 12).

734 Barth E. 1964. Sjømennenes tenner og tannhelse. Førstereisgutter bør få fri tannbehandling før de drar ut. *Liv og helse*; 6.

menn som mønstret ut i Oslo. Direktoratet for sjømenn, Helsedirektoratet og Oslo Tannlægeselskap sto bak ordningen som ble senere utvidet til også å gjelde i enkelte andre byer<sup>735</sup>. Sandbekk påpeker imidlertid at det dessverre kun «foreligger sparsomme opplysninger om tannhelsesituasjonen til sjøs»<sup>736</sup>.

Rederilege Tenfjord i Wilhelmssen påpeker

«Da vil jeg ... nevne at det har overrasket meg at sykdommer i tenner og tannkjøtt er så hyppige. Jeg har kikket på tallene og funnet ut at 5-10 % av alle sykebesøk i utlandet skyldes dårlige tenner»<sup>737</sup>.

### 13.7.8 Forskriftsendringer

Direktoratet fastsatte 8. mai 1970<sup>738</sup> nye forskrifter om legeundersøkelse av sjømenn. Den nye forskriften åpnet adgang kontaktlinser i stedet for briller. Det ble presisert at de som skal alternere mellom maskin- og dekkstjeneste, må legge fram legeerklæring på normal fargesans. Det ble foretatt en del endringer som følge av at LOV 1967-02-10 *Om behandlingsmåten i forvaltningssaker* (Forvaltningsloven) ble satt i kraft fra 1. januar 1970<sup>739</sup>. Den 23. januar 1973 ble forskrifter om legeundersøkelse av sjømenn endret<sup>740</sup>. Revidert forskrift kom 17. oktober 1977 med endringer omkring hørselsundersøkelser<sup>741</sup>. Forskriften ble igjen revidert 1 januar 1978<sup>742</sup>.

### 13.7.9 Legerepresentanter i sentralstyret

I utgangspunktet var det ingen sjømannslege i Sentralstyret for Legetjenesen for sjømenn, men fra 1977 til 1986 ble sjømannslege Endre Sugar oppnevnt som medlem. Først hadde han Knut Myhre som vara og senere

735 Direktoratet for sjømenn. 1971. *Tannbehandling av sjømenn*. Dokument Oslo 7. juli 1971; 1-2 Iflg. Sandbekk 1977; 1.

736 Sandbekk i sin licenciatavhandling (1977; 1) og i Nordisk Råd. 1976. *Sjøfartsmedisinsk forskning. Rapport fra nordisk symposium*, Oslo 16.-17. juni 1975. Stockholm, Nordisk Utredningsserie 11; 20-ff.

737 Tenfjord OW. 1978. Sykdommer til sjøs. *Informasjonsorgan fra Wilb. Wilhelmssens Rederi*. 18, 3; 19.

738 FOR 1970-05-08 *Om legeundersøkelse av sjømenn*.

739 St. meld. nr. 9. (1971–1972). *Om årsberetning for 1970 fra Direktoratet for sjømenn*; 12.

740 St. meld. nr. 108. (1973–1974). *Om årsberetning for 1973 fra Direktoratet for sjømenn*; 10.

741 «I de nye bestemmelsene er det innført en regel om krav til hørsel. Audiometrisk undersøkelse skal heretter fortrinnsvis benyttes ved hørselsundersøkelse av arbeidstakere på skip, således ved første gangsundersøkelse og deretter minst hvert tredje år. Hensikten med de nye hørselsbestemmelser, er på et så tidlig stadium som mulig, å få registrert eventuelle hørselsdefekter/skader, slik at forebyggende tiltak snarest kan iverksettes for å hindre ytterligere hørselsvekkelse. Dette gjelder særlig maskinbesetningen, som mest er utsatt for larmskader, og som det er viktigst å få registrert» (St. meld. nr. 18. (1978–1979). *Om årsberetning for 1977 fra Direktoratet for sjømenn*; 15).

742 St. meld. nr. 16. (1980–1981). *Om årsberetning for 1978 g 1979 fra Direktoratet for sjømenn*; 18.

Laura Sleire (1934-) som varamedlem fra 1980<sup>743</sup> og hun var senere medlem til 1989.

### *13.7.10 Nedleggelse*

Rederne sa opp avtalen om sjømannslegekontorene i 1988. I tråd med tradisjonen om partssammensatte avtaler medførte denne oppsigelsen at tjenesten ble nedlagt. I 1989 ble Sentralstyret for Legetjenesten for Sjømenn nedlagt. I 21 år hadde Sentralstyret hatt hånd om sjømannslegeordningen i Norge. I denne perioden var hoveddelen av undersøkelsene gjennomført ved offentlige sjømannslegekontor langs kysten og dels i utlandet. Denne virksomheten hadde et betydelig omfang og det var mange leger knyttet til virksomheten. I tillegg kom godkjente leger som ikke var offentlig ansatte, men som hadde sjømannslegearbeidet som et tillegg til sin vanlige praksis. Etter nedleggelsen ble de offentlige kontorene nedlagt eller overtatt av de som jobbet der og privatisert. Mange av virksomhetene fortsatte i stor grad som før og det finnes fortsatt et par kontorer som fortsatt har beholdt navnet Legekontor for sjømenn.

Det ble utredet om man skulle etablere en bedriftshelsetjeneste for skip, men det ble ikke iverksatt. Isteden etablerte man et partssammensatt Råd for arbeidstilsyn for skip i 1975.

## **13.8 Flere skipsforlis og mange lærdommer trukket**

Det viser seg at det ofte er alvorlige hendelser som må til for å utvirke strukturelle og institusjonelle endringer. «Alle» vet at forebygging er best, men å få gjennomslag for forebygging ser ut til å være utfordrende i praksis. På slutten av 1960-tallet gav de tragiske forlisene til M/F «Skagerak», M/S «Wenny» og M/S «Marit» opphav til beslutninger om en effektiv sjøredningstjeneste, døgnbemannede hovedredningsentraler og brannvern og havariutdanning for sjøfolk. Disse tiltak har reddet mange liv på sjøen<sup>744</sup>.

### *13.8.1 MF «Skageraks» forlis i 1966 og redningshelikoptrene*

I 1966 ringte forsvarsminister Otto Grieg Tidemand (1921–2006) til generaløytnant og sjef for Luftforsvaret Wilhelm Mohr (1917–2016) og gav en klar beskjed:<sup>745</sup> «Wilhelm, skaff meg en redningstjeneste.»<sup>746</sup> Bakgrunnen var erfaringene høstet ved M/F «Skageraks» forlis i Skagerak i 1966.

<sup>743</sup> St. meld. nr. 16. (1982–1983). *Om årsberetning for 1980 og 1981 fra Direktoratet for sjømenn*; 10.

<sup>744</sup> Olsen-Hagen 2015; 213.

<sup>745</sup> Begge to hadde fløyet Spitfire under krigen.

<sup>746</sup> Olsen-Hagen 2015; 208.



Det raste storm da skipet forlot Kristiansand om morgenen den 7. september 1966 med 141 personer ombord hvorav 97 passasjerer med kurs for Hirtshals<sup>747</sup>. Klokken 11 slo en stor bølge inn over akterdekket og den store porten i akterenden av skipet ble slått inn. Vannet spredde seg på bildekket og rant ned i maskinrommet fordi de vanntette dørene ikke var stengt. Etter få minutter fikk skipet slagside og klokken 11.21 måtte de sende ut nødsignal. Søvernets Operative Kommando (SOK) i Århus tok operativ kommando over redningsoperasjonen. Det var 52 skip i området. SOK sendte ut et helikopter fra Eskadrill 722 som hadde fått Sikorsky S-61 helikopter året før. Klokken 11.48 var helikopteret i luften. 12.12 var helikopteret fremme ved havaristen og kaptein Willumsen sendte meldingen «Er over posisjon om ett minutt – alle båter på vannet – situasjonen alvorlig – starter oppsamling.» Kl 12.15 sender skipet melding om at slagsiden øker og at passasjerene forlater skipet og går i redningsbåtene. Det var over en time til nærmeste skip kunne være fremme ved havaristen. Norge sendte en Albatross flybåt fra 333 skvadronen på Sola og to marinefartøyer la ut fra Kristiansand. Det første helikopteret heiser opp 20 passasjerer fra flåtene. Da kaptein Willumsen returnerte til havaristen, var det kommet flere helikoptre fra Eskadrill 722 og flere båter var kommet frem. En sykepleier som drev i sjøen blåste langt bort fra havaristen før redningsmannen på helikopteret fikk heist henne opp i god behold. Kl 18.20 måtte de tre siste forlate havaristen ved å hoppe i havet. Alle de 14 ble reddet, 69 med de to redningshelikoptrene og resten med båter. En person døde av hjerteinfarkt etter å ha blitt reddet i bil på vei til sykehuset<sup>748</sup>.

Årsaken til at det gikk så bra var helikoptrene, riktig bruk av redningsvest og at nesten alle kom seg i flåter, samt kommunikasjon og ledelse. Dette var de danske redningshelikoptres ilddåp og de bestod den med glans. Kapteinen på MS «Bergerac» som deltok i redningen sa

«Det jeg husker best fra dette skipsforliset, er helikoptrenes fantastiske og effektive operasjoner. Jeg følge meg fullstendig utklasket, der jeg lå med mitt skip»<sup>749</sup>.

Justisdepartementet tok etter MF «Skagerak»s forlis opp spørsmålet om hvordan Norge kunne etablere en redningshelikoptertjeneste. Raskt inngikk man en leiekontrakt med Helikopter Service AS om tre helikoptre med

747 MF «Skagerak» var en moderne bilferge som seilte mellom Kristiansand og Hirtshals. Overfarten tok vel fire timer. Båten hadde mange vanntette skott, dobbelt rør og baugpropeller.

748 Olsen-Hagen BC. 2015. *Livredderne. Når minuttene teller! Luftambulans- og redningstjenesten i Norge*. Aviation Forlag; 159-ff.

749 Von Bornemann O. 1969. Storm over Skagerak. I: Olsen-Hagen BC. 2015. *Livredderne. Når minuttene teller! Luftambulans- og redningstjenesten i Norge*. Aviation Forlag; 166.

# Gigantisk redningsaksjon av skib og helikoptere

## Kjempebølge slo inn over fergens bildekk

Fra Århuspostens utvalgte medarbeider HELGE SANDVIG

Ved 19 tiden i løften kom den melding fra de faste gjøtt og trykkt på her i Hirtshals — «Kjøgen» gikk raskt og sank, på 5 minutt med at kullstreg vindst. Fra redningsforbater som snart lyttere de fargerige ferjeskip. Astoria kommer det melding om at man kan se dekker av kjøgen — men det er den allerede oppgjøring of «Kjøgen» — som utvært gikk fra Kristiansand med skarene i de passasjerer og beredningsmedlemmer ombord som er bakkil viik. Rapporten Astoria, Bergingen og ofte omant at ferjeskipene som hadde sønddelte seg senere de heri fra den tidskonne beredningstak ved ferdipostene ikke ved 11.00-tiden — ble alle trene senere beudet ferd fra raket vil heli av helikoptere.

Kjøgen er et av de største ferjeskip i Norge. Den ble bygget av Christiania Skipsverft i 1966 og har en lengde på 104 meter. Den var på vei fra Kristiansand til Hirtshals da den gikk ned.

Ulykkest

Det er fortsatt usikkert om alle de som er på ferden har kommet i land. Det er pågående søk etter de som er forsvunnet.

### Letingen fortsetter

Letingen fortsetter i Hirtshalsområdet. Det er pågående søk etter de som er forsvunnet.

Det er fortsatt usikkert om alle de som er på ferden har kommet i land. Det er pågående søk etter de som er forsvunnet.



### Stort frem-

1

stasjon på Forus ved Stavanger<sup>750</sup> og senere bevilgning til at helikoptrene fikk montert redningsheis<sup>751</sup>.

I september 1969 ble saken diskutert i NRK. Justisminister Elisabeth Schweigaard Selmer ble spurt om hvor langt man var kommet med redningshelikoptre:

«Det ideelle ville selvsagt være helikopterstasjoner langs hele kysten, f eks 10 helikoptere ville komme på ca 135 millioner. .... Men det er masse penger og vi skal dessuten redde liv overalt, også på sykehus ...»<sup>752</sup>.

I 1969 fikk Justisdepartementet bestillingsfullmakt for kjøp av tre helikoptre til sjøredningstjenesten<sup>753</sup> og året etter ble det besluttet at antallet skulle være ti<sup>754</sup>. Ansvar for ambulansetjenesten ble lagt sentralt<sup>755</sup>, da tjenesten ikke har fylkesgrensene som naturlig operasjonsgrenser.

- 750 St. prp. nr. 64. (1969–1970). Om samtykke til at Justisdepartementet inngår avtale med Helikopter Service A/S, Oslo, om leie av helikoptre til redningstjeneste og om tilleggsbevilgning på kr. 6 000 000.
- 751 St. prp. nr. 34. (1968–1969). Om samtykke til at Justisdepartementet inngår avtale med Helikopter-Service A/S, Oslo, om rentefritt lån til anskaffelse av redningsheiser.
- 752 Anon. 1969-09-08. Sikkerheten til sjøs og redningshelikoptre. Aftenposten; 7.
- 753 St. prp. 1. tillegg nr. 1. (1969-70). Om samtykke til at Justisdepartementet i 1970 foretar bestilling av tre helikoptre til bruk for sjøredningstjenesten.
- 754 St. prp. nr. 33. (1970–1971). Om samtykke til at Justisdepartementet i 1970 foretar bestilling av 10 helikoptre til bruk for redningstjenesten.
- 755 St. meld. nr. 41 (1971–1972). Helsetjenestens transport- og kommunikasjonsproblemer. St. meld. nr. 43 (1999–2000) Om akuttmedisinsk beredskap

Den 23 mars 2019 mistet cruiseskipet MS «Viking Sky» all motor-kraft på Hustadvika i storm med bølger på 8-15 meter. Skipet hadde 1373 (915 passasjerer og et mannskap på 458) ombord. Det var ikke mulig å sette ut redningsflåter på grunn av været. Det var ikke mulig å få sleper ombord da fartøyet ikke hadde egnede festeanordninger. Den eneste evakueringsmuligheten var med helikopter. Den norske redningstjenesten stilte i løpet av kort tid med seks helikoptre som heiste 479 passasjerer en etter en. Heisingen tok rundt 18 timer før skipet hadde fått drift på en av motorene og lyktes å gå ut med et par knops fart. Skipet hadde vært få meter fra flere grunner og under en kilometer fra kysten. Hadde skipet havarert ville det blitt en sjelsettende katastrofe. Det blir til sammen heist en passasjer hvert annet minutt. Det er verdensrekord i evakuering fra skip i storm. Vi hadde kommet langt med norsk sjøredningstjeneste siden 1966.

I 1970 ble det også besluttet å opprette to Hovedredningsentraler i landet, en på Sola og en i Bodø. Disse ble døgnbemannet. Forslag om en slik ordning ble første gang foreslått i 1959, men ikke iverksatt<sup>756</sup>.

Luftforsvaret vurderte Westland Sea King og Sikorsky S-61A til å være de to best egnede helikoptertypene. Valget falt til slutt på Westland Sea King. 10 helikoptre ble bestilt for levering i 1973<sup>757</sup>. I 1973 ble 330 skvadronen gjenopprettet<sup>758</sup> og har siden levert landets sjøredningstjeneste med stor effekt. Fast lege fikk helikoptrene i 1988. Det måtte en ulykke til før beslutning ble tatt<sup>759</sup>.

### 13.8.2 MS «Wenny» og opprettelsen av en havarivernskole, 1973

MS «Wenny» var en norsk kullbåt på vei fra Svalbard da den forliste 110 nautiske mil fra Andenes den 31 juli 1969. Ombord var det i tillegg til

756 Anon. 1959. *Innstilling fra Utvalget til å utrede spørsmålet om koordinering av redningstjenesten* (Redningsutvalget). Utvalget er nedsatt ved kgl. res. av 25. sept. 1953. Oslo, Justis- og politidepartementet. 148 ss.

757 NOU 1997-03 *Om Redningshelikoptertjenesten*.

758 Redningstjenesten i mer moderne utgave ble opprettet av Luftforsvaret under siste krig (Olsen-Hagen BC. 2015. *Livredderne. Når minuttene teller! Luftambulans- og redningstjenesten i Norge*. Aviation Forlag; 8) ved 330 skvadronens opprettelse på Island i 1942 som den første operative norske flyving under krigen. Motto for 330 skvadronene er «Trygg havet».

759 Stortingsrepresentanten Karl J Bommeland hadde i Stortinget den 11 oktober 1967 spurt justisministeren om når sjøredningstjenesten på Sola og andre steder skulle styrkes. Ministeren svarte at det ble jobbet med saken, men at beslutning ikke var tatt. Søknad fra Helikopterservice om støtte til innkjøp av redningsheis, som helikoptrene deres ikke hadde fordi de primært var transporthelikoptre til Nordsjøen, ble sendt før MT «Skagerak»s forlis, men bevilget etterpå.

mannskapet, som i stor grad besto av utlendinger, en del passasjerer deriblant kvinner og barn. Et Orion-fly fra Luftforsvaret kom til og slapp to redningsflåter ved havaristen. Slippet var vellykket, men ved en misforståelse ble linen mellom skipet og flåtene kuttet slik at flåtene forsvant. I panikken som oppstod klarte manskapet å gjøre en av livbåtene ubrukkelig. De stormet da ombord i den andre og kuttet trossen. De resterende ombord måtte stue seg sammen i en overbelastet redningsflåte. Dette førte til at ni mennesker omkom av kulde<sup>760</sup>.

MS «Wennys» forlis og flere tragiske forlis i same periode satte i gang en prosess for å sikre bedre havarikompetanse ombord. Saken ble utredet<sup>761</sup> og Stortinget<sup>762</sup> vedtok å etablere Statens Havarivernskole<sup>763</sup>. Den 1. august 1973 åpnet skolen og opplæring av sjøfolk begynte. En av deltagerne på kurs i 1976 forteller:

«Midt oppe i debatten om sikkerheten til sjøs, kan det være greit å vite at det skjer konkrete forandringer. Flere av disse forbedringer står Statens Havariskole for. ... Kurset er meget intenst i de fem dagene det pågår. ... Pensum omfattet kommunikasjon, redningsmateriell, livreddende førstehjelp, brannvern, flåteøvelser og redningstjenesten. ... Utbyttet av dette kurset får man forhåpentligvis aldri prøvet fullt ut, men psykisk føler en seg bedre rustet.»<sup>764</sup>

I Sjøforsvaret ble Havariskolen etablert 1 januar 1954 i Horten. Den flyttet til Haakonsværn i Bergen i 1962 og fikk senere navnet Havari- og ABC-vern skolen (HAS)<sup>765</sup>.

### 13.9 Doktoravhandling – Schiff und Seuche, 1968

I Øivind Larsens doktoravhandling «Schiff und Seuche 1795–1799» beskriver han helseforholdene ombord på dansk-norske krigsskip, blant annet under deres ekspedisjoner til dansk Vest-Indien i 1790-årene. Han beskriver blant annet en syv ukers reise med orlogsfartøyet «Freya» fra København til St. Thomas via Helsingør og Madeira og tilbake. Det var 322 mann

760 Olsen-Hagen 2015; 209.

761 NOU 1972-37 *Sikkerhetsopplæring av sjøfolk – fra Utvalget til å vurdere den sikkerhetsmessige opplæring og etterutdanning av maritimt personell [Havariskoleutvalget]*. Utredning 1 avgitt 31. aug. 1971. Utredning 2 avgitt 10. aug. 1972. NOU 1973-14 *Sikkerhetsundervisningen i de maritime skoler*. Utredning nr. 3 fra utvalget til å vurdere den sikkerhetsmessige opplæring og etterutdanning av maritimt personell (Havariskoleutvalget). Utredningen avgitt 11. des. 1972.

762 St. prp. nr. 80. (1972–1973). *Om opprettelse av Statens Havariskole*. Innst. S. nr. 223. (1972–1973). Innstilling fra den forsterkede kirke- og undervisningskomité om opprettelse av Statens Havariskole. (St. Prp. Nr. 80.). *Stortingstidende*. 1973-04-25. Opprettelse av Statens Havariskole.

763 Skolen har blitt omorganisert flere ganger og virksomheten drives i dag av et privat aksjeselskap, ResQ AS.

764 Skåre J. 1976. Sikkerhetskurs for personell i kystfart. Skibs-Rederi. *Informasjonsorgan fra Willh. Wilhelmsens Rederi*. 15, 2; 19.

765 Garvik Ø. 2004. *KNM Tordenskjolds historie*; 20.

ombord. Sykdommen ble kategorisert i fem hovedgrupper, og sykdomstilfellene fordelte seg slik:

- 49.3% gastrointestinale sykdommer
- 29.7% luftveissykdommer, febertilstander
- 3.6% skader
- 4.3% hud- og veneriske sykdommer
- 5.6% skjørbuk

Hele femti personer av mannskapet døde i løpet av denne reisen. Trettini av disse dødsfallene var forårsaket av gastrointestinal sykdom, av en større epidemi som oppsto i 1796. Dokumentene benevner sykdommen som «gallefeber», og det er vanskelig å si sikkert hvilken sykdom dette var. Overraskende nok var kun ett dødsfall forårsaket av skade, og kun to dødsfall skyldtes luftveissykdom.

Øivind Larsens avhandling fra 1968 var det første doktorarbeid i maritim medisin siden Heinrich Callisens *De præsidiis classis regiae sanitatem tuendi methodo* fra 1772 og Urban Bruun Aaskow *Diarium medicum navale sistens observationes circa causas, curationem & prophylaxin morborum, qui præsidium classis regiae danicae in expeditione Algeriensi aflixerunt* fra 1778. Det kan tyde på at faget maritim medisin har vært lite påaktet fra medisinerne.

### 13.10 Aksjonsforskningsprosjekter på skip, 1970-tallet

På begynnelsen av 1970-årene ble Aubert og Arners skipsforskning fra 1950-årene fulgt opp av flere initiativ ved Arbeidsforskningsinstituttet (AFI). Prosjektene kan karakteriseres som aksjonsforskning. Fokus på skipenes lukkede og hierarkiske struktur var det samme som Aubert og Arner 20 år tidligere, men hensikten var denne gang å endre på organisasjonsformene ombord i en mer demokratisk og mindre hierarkisk retning. Man ville viske ut skillet mellom maskin- og dekkspersonell og øke kompetanse hos den enkelte. Videre var mangelen på sjøfolk fra begynnelsen av 1960-tallet en viktig faktor til grunn for forsøkene. De ansatte var en viktig gruppe for å medvirke i prosjektet<sup>766</sup>. Prosjektet viser hvor bredt arbeidsmedisinen kan favne.



Figur 45 Professor Øyvind Larsen.

<sup>766</sup> Roggema J. et. al. 1975. *Nye organisasjonsformer til sjøs. Hoegh Multima forsøket*. Oslo, Tanum, 201 ss. Roggema J. et. al. 1974. *Et skip i utvikling. Hoegh Mistral-prosjektet*. Oslo, Tanum, 201 ss. Blichfeldt JF. et al. 1983. *Teori i praksis. Festskrift til Einar Thorsrud*. Oslo, Tanum-Norli.