



Universitetet  
i Stavanger

FAKULTET FOR UTDANNINGSVITENSKAP OG HUMANIORA

## **BACHELOROPPGAVE**

Studieprogram: Lektorutdanning for trinn 8-13 med Historie som hovedfag.

Kandidatnr: 9534

Veileder: Jonas Fossli Gjersø

Tittel på bacheloroppgaven:

Norske Krigsseilere og manglende anerkjennelse

Antall ord: 6910

Antall vedlegg/annet: 0

Stavanger, 16.05.2022  
dato/år

## Innholdsfortegnelse

<b><i>Innledning</i></b> .....	<b>1</b>
<b><i>Anerkjennelse</i></b> .....	<b>1</b>
<b><i>Innsats under krigen</i></b> .....	<b>2</b>
<b><i>Nortraship</i></b> .....	<b>2</b>
<b><i>Nortraships hemmelige fond</i></b> .....	<b>2</b>
<b><i>Hjemkomst.</i></b> .....	<b>3</b>
<b><i>Meninger blant det Norske folk før 2VK.</i></b> .....	<b>5</b>
<b><i>Sjømannsprester</i></b> .....	<b>5</b>
<b><i>Sjømenns helse</i></b> .....	<b>6</b>
<b><i>Hva var krigsseilernes skader?</i></b> .....	<b>7</b>
<b><i>Diverse erstatninger</i></b> .....	<b>7</b>
<b><i>Tilleggsloven av 1969</i></b> .....	<b>8</b>
<b><i>Ex Gratia-utbetalingen og Nortraships Sjømannsfond</i></b> .....	<b>8</b>
<b><i>Jon Michelet</i></b> .....	<b>9</b>
<b><i>Anerkjennelse rett etter krigen</i></b> .....	<b>10</b>
<b><i>Den Norske Stats unnskyldning</i></b> .....	<b>10</b>
<b><i>Hvorfor ble ikke krigsseilerne først anerkjent?</i></b> .....	<b>11</b>
<b><i>Konklusjon</i></b> .....	<b>12</b>
<b><i>Litteraturliste</i></b> .....	<b>14</b>

## Innledning

I denne bacheloroppgaven har jeg som hensikt å se på Norske sjømenn og mer spesifikt krigsseilernes historie og binde det rundt andre verdenskrig og den manglende anerkjennelsen de fikk for sin innsats for de alliertes seier. At nettopp dette temaet ble valgt kommer i hovedsak fra at jeg leste om den nye storfilmene «Krigsseileren» som skulle komme, dette gjorde at jeg ble nysgjerrig på krigsseilernes historie og ønsket å fordype meg i det. Videre skjønnte jeg at manglende anerkjennelse var et stort problem blant krigsseilere i etterkrigstiden og det ble da et naturlig fokusområde jeg ville finne mer ut av. I oppgaven kommer jeg systematisk til å ta meg igjennom krigsseilernes historie, hva som har spilt inn og hva som kan være grunner til at de ikke fikk den anerkjennelsen vi har forstått i senere tid at de fortjente. I en slik oppgave mener jeg det er viktig å redegjøre for temaer som deres innsats under krigen, forskjellige aktører innenfor temaer og hvordan hjemkomsten deres i store trekk så ut i Norge. Problemstillingen jeg har landet på er:

*Hvorfor fikk ikke krigsseilerne i Norge anerkjennelse for sin innsats i andre verdenskrig.*

Som problemstillingen forteller handler denne teoretiske analysen om anerkjennelse, når det er sagt tar oppgaven for seg i store trekk hele historien til krigsseilerne fordi jeg mener det er viktig for å få et helhetlig bilde av hvorfor krigsseilerne ikke fikk anerkjennelse.

## Anerkjennelse

Anerkjennelse er et viktig begrep i denne oppgaven, og i dette kapittelet har jeg som hensikt å komme frem til en begrepsforklaring som skal brukes i oppgaven og som da på mange måter legger grunnlaget for analysedelen av oppgaven. Anerkjennelse er noe de aller fleste mennesker har behov for på forskjellige måter, og anerkjennelse kan etter mitt syn sees på som et vidt begrep som kan deles opp, kanskje spesielt i denne sammenheng. Det Norske akademis ordbok forklarer ordet som det å akseptere, godkjenne som legitim, lovlig eller eksisterende.<sup>1</sup> Forklaringen av begrepet i sammenheng med krigsseilernes innsats kan bli sett på som litt vag, og jeg mener man må dele opp anerkjennelsen de ikke fikk i noen forskjellige punkter for å lettere kunne forstå det. De forskjellige punktene jeg mener burde inkludere i en slik sammenheng vil være, offisielle uttalelser, offisielle minnesmerker, utbetaling av penger og hvor opplyst samfunnet var på innsatsen og forskjellige operasjoner Norske krigsseilere deltok i. En forståelse av anerkjennelse kan være en følelse av å bli sett, hørt og respektert og en opplevelse om at egen opplevelse av fortiden kan bli bekreftet av andres fortolkning av fortiden.<sup>2</sup> Jeg tenker at ved å se nærmere på disse forskjellige aspektene ved anerkjennelse at jeg kan få et bilde av hvorfor krigsseilerne ikke fikk anerkjennelse for sin innsats.

---

<sup>1</sup> «Anerkjennelse» Hentet 27.04.2022 fra <https://naob.no/ordbok/anerkjennelse>

<sup>2</sup> Thomas V. H. Hagen, «Tid for anerkjennelse: Andre verdenskrig 75 år etter frigjøringen,» i *Tid for Anerkjennelse*, Red, Gunnhild Aaby, Trond Bjerkås og Thomas V. H. Hagen, (Cappelen Damm, 2020), s. 16

## Innsats under krigen

Før den andre verdenskrigen var Norge en stormakt på havet, Norge ble regnet som den fjerde største sjøfartsnasjonen etter USA, Storbritannia og Japan. Krigen startet for mange av de Norske sjømennene allerede i september 1939, Norske skip fraktet varer for de allierte slik at de kunne starte og etter hvert opprettholde sin krigføring. Innen Norge blir angrepet og okkupert 9 april 1940 hadde sjøfolkene allerede vært i krig i 7 måneder, på disse 7 månedene før Norge i det hele tatt blir dratt inn i krigen ble 58 Norske skip ble senket og 393 av mannskapene og passasjerene på disse skipene omkom.<sup>3</sup> Da Tyskland omsider okkuperte Norge var det omtrent 27000 sjøfolk ombord på over 1000 Norske skip som seilte på forskjellige ruter rundt om i verden. Okkupasjonsmakten Tyskland ønsket naturligvis at skipene skulle vende tilbake mot Norge slik at de kunne disponere dem, men ingen av skipene vendte tilbake. De vendte heller skuten mot allierte havner hvor de kunne bli brukt til frakt av gods og varer for de allierte landene som foreløpig ikke var okkuperte. Norske skip og sjømenn var blant annet aktive i kjente operasjoner som slaget om Atlanterhavet og evakueringen av Dunkerque i Frankrike. I førstnevnte hadde Norske skip og sjømenn en avgjørende rolle i og med at omtrent hele fastlands-Europa var under tysk kontroll, som igjen førte til Storbritannia var avhengige av innførsel av varer via Atlanterhavet, hvor Norske skip ble flittig brukt.<sup>4</sup> Totalt sett omkom 3670 nordmenn i den utenlandske av krigsforlis.<sup>5</sup> Innsatsen Norske sjømenn gjorde under den andre verdenskrigen blir beskrevet av Tor Wisting som den viktigste innsatsen Norge gjorde for de Alliertes seier over den Tyske krigsmakten<sup>6</sup>

## Nortraship

Når man skal skrive om Norske krigsseilere under andre verdenskrig mener jeg det er essensielt å skrive om Nortraship som var en viktig del av Norges sjøfart da krigen pågikk. Da Norge ble okkupert i 1940 var de forskjellige skipene som seilte utenlands under forskjellige rederier, dette førte til at det kunne være vanskelig å samkjøre de forskjellige seilasene under krigen slik at sjøfarten kunne fungere så knirkefritt å effektivt som mulig. Løsningen på dette ble opprettelsen av «The Norwegian Shipping and Trade Mission» også kalt Nortraship. Nortraship tar over som reder for omtrent alle Norske skip, ca. 1000 stykker, og blir med dette verdens største rederi. Formålet med å lage et slikt rederi var todelt, for det første skulle de effektivisere profitten og maksimere inntjeningene og for det andre skulle den fungere som et redskap for de allierte i krigføringen.<sup>7</sup>

## Nortraships hemmelige fond

Da Norske, Britiske andre sjømenn fra allierte land etter hvert skulle arbeide sammen under allierte styrker ble de store lønnsforskjellene tydelige. Norske sjømenn hadde betydelig

---

<sup>3</sup> «Krigsseilerhistorie», hentet 26.04.2022 fra <https://arkivet.no/satsingsomraader/krigsseilerhistorie>

<sup>4</sup> Guri Hjeltnes, «sjøfolkene i handelsflåten,» hentet 26.04.2022 fra <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/1718-sjofolkene-i-handelsflaten.html>

<sup>5</sup> Guri Hjeltnes, *Handelsflåten i krig 1939-1945* (Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag, 1997) s. 414

<sup>6</sup> Tor Wisting, «Krigsseiler,» hentet 26.04.2022 fra <https://snl.no/krigsseiler>

<sup>7</sup> «Nortraship (The Norwegian Shipping and Trade Mission)», Hentet 26.06.2022 fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319866>

høyere tillegg som for eksempel risikotillegg og krigstillegg. På grunn av at britiske sjømenn nå var i samhandling med de Norske soldatene med alle sine lønnstillegg ble britene redde for at det skulle føre til at britiske sjømenn nå skulle be om høyere lønn. Dette løste de ved å komme til en avtale med Nortraship hvor det ble bestemt at de Norske krigsseilerne skulle få lik lønn som de Britiske. Dette ville da ført til en situasjon hvor Britene ville tjent godt på å hyre skip og sjømenn fra Nortraship, og løsningen på dette igjen ble at Storbritannia måtte betale tilleggene som var ment for Norske sjømenn direkte inn til Nortraship og et fond.<sup>8</sup> Fondet skulle ved krigens slutt utbetales som erstatning til overlevende krigsseilere eller eventuelle etterlatte, i kontrakten mellom Storbritannia og Norge sto det blant annet at fondet skulle brukes til det beste for sjøfolk etter krigen.<sup>9</sup> Ideen om at alle allierte sjømenn skulle få noenlunde likt honorar for det som på mange måter kan sees på som det samme arbeidet. Etter krigen er det antatt at mange krigsseilere naturligvis ønsket en utbetaling av pengene som Norske sjømenn i hovedsak hadde tjent, men staten og stortinget ville det annerledes og plasserte pengene inn på et fond. Her var tanken at pengene skulle forsvarlig fordeles og komme til gode de etterlatte eller krigsseilerne som virkelig trengte pengene. Ifølge artikkelen om «Nortraships Sjømannsfond» på krigsseilerregisteret ble det uttrykt holdninger blant politikerne på stortinget at sjøfolkene ville sløse bort pengene om de fikk det hele utbetalt.<sup>10</sup>

## Hjemkomst.

Da krigen var, sett fra de alliertes standpunkt, vunnet og det var blitt fred i verden ønsket naturlig nok mange sjømenn å komme seg hjem til Norge igjen, for noen var det savn av familie og venner som trakk dem mot Norge, mens andre var nysgjerrige på hvordan Norge hadde greid seg under den tyske okkupasjonen. Nortraship, som var en stor internasjonal flåte, hadde ved krigens slutt naturligvis skip over hele jordkloden. Dette gjør det åpenbart at en hjemtur ofte kunne ta lang tid. I tillegg til at mange var stasjonert rundt i hele verden, og det var begrenset hvor mange skip som var operative og i stand til å frakte mennesker var det flere faktorer som gjorde at hjemkomsten for mange kunne ta veldig lang tid. En faktor var at store deler av den Norske flåten som seilte under 2VK var handelsskip, og selv om krigen var over betydde det ikke at etterspørselen av diverse varer forsvant, tvert imot økte etterspørselen av varer etter krigen. Her måtte de sjømenn som kunne arbeide for å frakte varer rundt i verden og dermed utsette sin hjemkomst.<sup>11</sup> Da norske krigsseilere returnerte til Norge etter krigen var antageligvis forventningene deres store, de kom fra en usikker hverdag med krig i hele verden, hjem til et fritt Norge og en verdenskrig som var tatt slutt. Det kan sies at krigsseilerne på mange måter hadde oppnådd det de kjempet for.

Hjemkomst er en ting, men selve essensen av denne oppgaven handler om mottakelsen som hjemvendte krigsseilere fikk av det norske folk og samfunn. Hjeltnes skriver blant annet om krigsseileren Søren Brandsnes som kom hjem til Lindesnes i begynnelsen av 1946, han hadde i løpet av krigen vært med på et skip som ble senket i 1941, før han ble sendt hjem til Norge

---

<sup>8</sup> Guri Hjeltnes, «Nortraship`s hemmelige fond» hentet 28.04.2022 fra <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/1763-nortraships-hemmelige-fond.html>

<sup>9</sup> «Nortraships sjømannsfond (Nortraships hemmelige fond), hentet 28.04.2022 fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319864>

<sup>10</sup> «Nortraships sjømannsfond»

<sup>11</sup> Guri Hjeltnes, *Handelsflåten i krig* s. 370-371.

kun for å ta seg over Nordsjøen for å melde seg til handelsflåten for å fortsette krigen for Norge. Han beskriver en mottakelse som var god, og at han ble regnet som en folkehelt da han returnerte. Så begynte en tøff tid for den hjemvendte krigsseileren, det ble gravid og gravid i hva han opplevde under krigen og det er noe han uttrykker at var ukomfortabelt, da han helst forsøkte å glemme. Han finner seg etter hvert en kjæreste fra Oddernes som han ønsker å flytte sammen med, på denne tiden søkte man til kommunen for å få bolig, og de krevde at man hadde bodd i kommunen i 2 år. Dette førte naturligvis til problemer for Brandsnes som nettopp hadde kommet hjem fra krigen og ikke hadde bodd noe sted fast i 2 år etter krigen. Denne søknaden måtte signeres i konas navn, noe som var uvanlig i samtiden. Et annet lignende problem han tilsynelatende møtte på handlet om rasjoneringskort, for å få et slikt kort i sin nye bostedskommune måtte han vise frem en attest for god nasjonal holdning under krigen og da han viste frem sine sjømannspapirer fikk han beskjed om at det ikke var godt nok. Han beskriver videre at han måtte ta en dag fri fra jobb for å reise til Lindesnes for å få ordnet en godkjent attest til rasjoneringskortet. Hjeltnes forteller videre om at situasjonen til Brandsnes gjerne kunne være representativ for mange hjemvendte sjøfolk, de hadde nettopp kommet hjem fra en ekstrem tilværelse preget av usikkerhet om at de når som helst kunne bli angrepet.<sup>12</sup> Det var ikke bare i det personlige livet til Brandsnes det var problemer, også i det profesjonelle livet hans skulle det være problemer. Da det ble for mye spørsmål om hans tid under krigen kombinert med lite arbeid i hjemkommunen Lindesnes valgte han å flytte til Kristiansand for å finne arbeid der, han får jobb i Fiskå Verk, men beskriver en kjedelig arbeidshverdag. Etter ferien orket han ikke dra tilbake som han beskriver at kommer fra sin urolige bakgrunn. Han møter forståelse fra arbeidsgiver, men får beskjed om at han har 14 dager oppsigelsestid. Dette var noe han uttrykte at han ikke orket og fikk seg heller en jobb på et verksted hvor han likte seg mye bedre. Der fikk han dog ikke bli værende på grunn av fagforeningen som mente han måtte dra tilbake å fullføre sin oppsigelsestid. Det var ikke aktuelt å dra tilbake dit så igjen måtte han skaffe seg ny jobb, denne gangen hos en malermester.<sup>13</sup> Historien om etterkrigstiden til Brandsnes, både personlig og profesjonelt blir som overnevnt beskrevet av Hjeltnes som representativt. Det er inntrykket jeg også sitter igjen med, de møter et samfunn som ikke er lagt opp til hvordan krigsseilerne har hatt det under krigen. Den følelsen mange beskriver de hadde på sjøen om en usikkerhet er på mange måter sammenlignbar med den følelsen de nå sitter med, nettopp det å aldri ha en stabil hverdag. Dette tror jeg skapes av som nevnt hvor lite forberedt det norske samfunnet var på at hjemvendte sjømenn nå skulle komme hjem og bidra i samfunnet.

Et annet eksempel på en trøblete hjemkomst er Fyrbøter og motormann, Ragnvald Hommen. Han kom til Drammen høsten 1945 og ved landgang ble besetningen ombord på dampskipet «Wyvern» møtt av en lastebil som skulle frakte all bagasje til fortolling. Det fantes en forskrift på denne tiden som sa at hjemvendte sjøfolk fra krigen ikke skulle behøve å fortolle varer første gang de kom tilbake til Norge. De måtte videre få tilsendt forskriftene fra handels- og tolldepartementet for å få ut varene sine, tollvesenet i Drammen utviste tilsynelatende misnøye med Hommen og resten av de gjenværende mannskapene og ble av tollerne kalt Nazister.<sup>14</sup> Etter å ha lest Hjeltnes sine beretninger om disse to hjemkomne krigsseilerne får jeg et samlet inntrykk om, det jeg har nevnt tidligere, et samfunn som ikke

---

<sup>12</sup> Guri Hjeltnes, *Handelsflåten i krig* s. 384-386

<sup>13</sup> Guri Hjeltnes, *Handelsflåten i krig*, s. 384-385

<sup>14</sup> Guri Hjeltnes, *Handelsflåten i krig* s. 386-387

var klare for å ta imot de Norske krigsheltene. I tillegg til dette virker det som offentlige instanser generelt drev med lite velvilje ovenfor de hjemvendte krigsseilerne. Det kan antageligvis virke naturlig for de ansatte i de forskjellige instansene å håndheve det de har blitt fortalt de skal håndheve, men allikevel virker det rart at krigsseilerne ikke møtte mer velvilje da Norge tross alt var i en ekstraordinær situasjon.

## Meninger blant det Norske folk før 2VK.

Når jeg skal se på hvordan Norske krigsseilere ble mottatt av det Norske folk etter sin innsats i krigen er det essensielt at jeg finner ut av hvordan samfunnet så på krigsseilere før krigen brøt ut. Dette for å se om f.eks. sjømenn alltid har hatt et dårlig rykte eller om de har gjort ting som gjør at folk lett kan generalisere sjømenn og skape et dårlig rykte for alle. Jeg kommer til å bruke det jeg kan finne på nettet av gamle aviser hvor sjømenn blir nevnt å prøve å danne meg et bilde av hvordan det var på den tiden.

Noe av det første jeg finner som hjelper meg å danne et bilde er en liten sak i Lillesands-posten fra 8 februar 1938, saken omhandler en streik blant Norske sjømenn i en havn i New Orleans. Avisen skriver at 7 norske sjømenn er blitt arrestert og skal senere bli deportert til Norge for å bli straffeforfulgt for det de skriver er en ulovlig streik. Det blir skrevet videre at de streikende sjømennene er medlemmer av en organisasjon kalt «Skandinaviske Sjømannsklubb». Sjømannsklubben blir beskrevet som en ren kommunistisk organisasjon som vi vet ikke var en positiv betegnelse å ha i mellomkrigstiden.<sup>15</sup> For å prøve å se noe av den samme situasjonen fra en annen innfallsvinkel har jeg funnet en annen kilde som er et intervju av en sjømann som var medlem av den samme organisasjonen. Han beskriver en litt annen situasjon hvor streiken var en reaksjon på det de mente var dårlig lønn, vanlig lønn for slikt arbeid lå på ca. 160kr i måneden, mens medlemmer av sjømannsklubben skulle kreve 220 kr ellers ville de ikke arbeide.<sup>16</sup> Det jeg mener vi ser tydelige tegn på her er et forutinntatt inntrykk av Norske sjømenn, når jeg leser og sammenligner disse 2 kildene får jeg inntrykk av at folk kanskje var ute etter å «ta» de Norske sjømennene og at alt de gjorde kunne bli tolket i verste mening.

### Sjømannsprester

I Aust-Agder blad fra 8 mai 1935 er det et intervju av en sjømannsprest med base i New York som forteller om at Sjømenn i inn og utland har hatt det vanskelig med tanke på nedgangstidene og til tider stor arbeidsledighet. Han forteller videre om at de sjømenn som har stått uten arbeid har fått gode bidrag fra Norge, den Amerikanske stat og venner av sjømannskirken i Brooklyn.<sup>17</sup> Dette gir meg inntrykk av at folk, tross nedgangstidene, ønsket å støtte sjømenn i utlandet og at de var på en måte verdsatt av folket.

I avisen Agder fra 30 august 1935 kan man også lese et innlegg skrevet av samme sjømannsprest i New York som nevnt over. Innlegget er for det meste en hyllest av Norske

---

<sup>15</sup> «Samvittighetsløs utpressing overfor Norske sjøfolk i amerikanske havner» *Lillesands-posten*, 08.02.1939

<sup>16</sup> Ernst Olsen, «De kalte oss for bolsjeviker», hentet 28.02.2022 fra

<https://www.toringeberger.no/2019/02/de-kalte-oss-bolsjeviker/>

<sup>17</sup> «Mange Risør-folk hjem fra Amerika i sommer» *Aust-Agder blad*, 08.05.1935

sjømenn han skriver blant annet at det Norske folket skylder sine Sjømenn uendelig mye.<sup>18</sup> Dette, som forrige, innlegget i avisen gir også et positivt inntrykk av Norske sjømenn. I og med at dette er skrevet av en sjømannsprest gir det meg et overordnet inntrykk om at det å løfte frem sjømenn i nyhetsbildet og i samfunnet generelt var viktig for å enten bedre et inntrykk det norske folk hadde av sjømenn, eller at det Norske folk generelt ikke var veldig opplyste på hvordan en sjømann levde og hvilke problemer de måtte ha osv. Av de to heller jeg mot den siste forklaringen. I mine søk i gamle aviser er det generelt lite informasjon om sjøfolk og av det jeg finner er det for det meste sjømannsprester som skriver positivt om Norges sjømenn i utlandet og prøver å løfte dem frem.

I den samme avisen hvor det ble skrevet om «Den Skandinaviske Sjømannsklubb» er det også en kort artikkel som er med på å forsterke inntrykket mitt rundt at Norske sjømenn var litt glemt. Her står det nemlig at Sjømannsforeningen klager inn til rikskringkastingen om at værmeldingen de gir for Vestlandet er såpass raskt gjennomgått at det er helt umulig for folk å notere værmeldingen de får.<sup>19</sup> Jeg mener at dette sier noe om prioriteringen Norske sjømenn kunne forvente seg i Norge på denne tiden.

Det er klart at ved mitt søk etter omtaler i Norske aviser av sjømenn i mellomkrigstiden så må jeg ta forbehold om at det blir mye som blir forbigått fordi det er for mye. Når det er sagt ble jeg som tidligere nevnt ovenfor overrasket over hvor få saker som jeg fant om Norske sjømenn foruten de som var skrevet av sjømannsprester. I all hovedsak sitter jeg igjen med et overhengende inntrykk av at det Norske folk generelt brydde seg lite om hvordan det gikk med Norske sjøfolk og at dette kan være en av grunnene til at det ble skrevet såpass lite rundt dette temaet. Angående den negative artikkelen om de streikende sjøfolkene sitter jeg med et inntrykk av at folk ønsket å gi Norske sjøfolk et dårlig inntrykk og dermed ønsket å bruke hver mulighet de hadde til å snakke dem ned.

## Sjømenns helse

Kan sjømannshelse og hvordan staten og diverse sjømannsorganisasjoner valgte å forholde seg til utviklingen av hvor Norske skip og sjømenn seilte til og hvordan de oppførte seg i diverse havner fortelle oss noe om hvilket inntrykk samfunnet hadde på sjømenn? Jeg mener det kan ha en sammenheng, i store trekk kunne utvikling av helsearbeidet rettet mot sjøfolk ses i sammenheng med det generelle Norske helsearbeidet. Allikevel hadde sjømenn ekstra tiltak begrunnet av deres spesielle arbeidsforhold hvor de bodde sammen med sine kollegaer hele døgnet og hyppige opphold i utenlandske havner hvor det ofte kunne befinne seg eksotiske sykdommer de ikke var for godt kjent med tilbake i Norge. Det var på slutten av 1800-tallet at staten begynte å bli mer delaktige og aktive i å regulere sanitære og helsefaglige forhold på den Norske handelsflåten. Det nye søkelyset på helse blant sjømenn var basert på hendelser i den Norske flåten og bestemmelser Storbritannia hadde gjort for å bedre forholdene på båtene.<sup>20</sup> Dette alene kan sees på som at samfunnet eller i hvert fall staten ser på sjømenn som verdifulle og viktige på samfunnet.

---

<sup>18</sup> «Våre Sjømenn» *Agder – Flekkefjords tidene*, 30.08.1935

<sup>19</sup> «Sjømannsforeningen» *Lillesands-posten*, 08.02.1939

<sup>20</sup> Elisabeth S. Koren, «Helse til sjøs og i fremmed havn», hentet 05.05.2022 fra <https://tidsskriftet.no/2007/12/medisinsk-historie/helse-til-sjos-og-i-fremmed-havn>



I mellomkrigstiden skjer det dog en endring i sjømannshelsen som etter mitt syn bidrar til at samfunnet får et mer negativt syn på sjømenn slik inntrykket mitt var fra avisartiklene. Etter første verdenskrig blir gonoré og syfilis mer og mer vanlig over hele verden, og dette kan ha flyttet oppmerksomheten til organisasjoner og myndigheter over fra arbeidsforholdene til sjøfolkene ombord, til hva de bedrev på fritiden. Sjøfolks helseproblemer blir nå sett mer i sammenheng med skjenkesteder, prostitusjon og fyll. Sjømennenes uforsiktige og naive livsstil ble i seg selv sett på som et problem, men at de interagerte med det som antageligvis var mange forskjellige folk i mange forskjellige land skapte en fare for å bli smittet av andre sykdommer. Kjønnssykdommer blir i mellomkrigstiden et stort og kjent problem blant sjømenn og legebehandling av kjønnssykdommer er på et tidspunkt omtrent eksklusivt tilgjengelig for sjømenn. På toppen av dette ble sjøfolkenes leveforhold i utenlandske havner kraftig påvirket av de økonomiske krisene skipsfartsnæringen gjennomgikk i 1920 og 1929, dette igjen førte til at Norske aviser begynte å skrive om forholdene som førte til at Norske sjømenn ble satt i et dårlig lys.<sup>21</sup> Dette igjen skaper som nevnt et negativt syn rundt sjømannsykket, da avisene begynte å skrive om fritidsaktivitetene til sjøfolkene antar jeg at det for mange kunne overskygge jobben de faktisk gjorde når de var til sjøs.

## Hva var krigsseilernes skader?

Når man stiller spørsmål om anerkjennelse, mener jeg det kan være viktig å se på krigsseilernes påkjenninger og ettervirkninger etter krigen. Og da stiller jeg spørsmålet, hva var typiske ettervirkninger og/eller skader som kom på bekostning av andre verdenskrig? Jeg har tidligere skrevet om historien til krigsseileren Søren Brandsnes, og da konen hans fikk spørsmålet om hvordan krigen påvirket hennes ektemann svarte hun søvnen. Og det kan tenkes at dette var et av de vanligste ettervirkningene. Hjeltnes skriver at urolig søvn og mareritt var noe veldig mange krigsseilere opplevde.<sup>22</sup> For mange startet problemene kort tid etter hjemkomst, for andre kunne det ta mange år før man begynte å få ettervirkninger. Et eksempel på dette var Søren Skår og en ikke navngitt venn som begge hadde fortsatt som seilere også etter krigen. De fortsatte som nevnt som sjømenn tross de tøffe opplevelsene de hadde hatt uten nevneverdige problemer. Marerittene beskrives til å ha kommet til dem da de opplevde ekstreme stressperioder senere i livet og at de da fikk lignende psykiske problemer når det gjelder søvnproblemer likt som de krigsseilerne som opplevde problemer med søvnen nærmere krigens slutt. Det var altså en vanlig ting blant krigsseilere at de fungerte fint i både arbeidsliv og samfunn 15-20 år etter krigens slutt før de fikk senskadene som gjorde at mange måtte førtidspensjoneres da de ikke tålte presset og stresset arbeidslivet bød på.<sup>23</sup> Disse psykiske problemene som etter hvert ble utredet og oppdaget hos veldig mange ble kalt krigsseilersyndrom. Krigsseilersyndromet er ikke et spesifikt syndrom, men mer en samlebetegnelse for vanlige både kroppslige, men spesielt de psykiske og langvarige påkjenningene.<sup>24</sup>

## Diverse erstatninger

---

<sup>21</sup> Koren, «Helse til sjøs»

<sup>22</sup> Hjeltnes, *Handelsflåten i krig*, s. 447

<sup>23</sup> Hjeltnes, *Handelsflåten i krig*, s. 448-450

<sup>24</sup> Ulrik Malt, «Krigsseilersyndrom,» hentet 11.05.2022 fra <https://sml.snl.no/krigsseilersyndrom>

Som nevnt over finnes det det forskjellige punkter i etterkrigstiden hvor det etter hvert blir flere og flere av krigsseilerne som får utbetaling, i dette avsnittet har jeg som hensikt å ta for meg de jeg har fått inntrykk av og mener er de viktigste sett i denne sammenhengen. Da krigen endte i 1945 hadde den Norske stat ambisjon om at de krigsinvalide skulle bli hedret og krigsinvalidpensjonen skulle være på et høyere nivå enn andre alminnelige trygdesatser. Ambisjonen staten uttrykte kan må mange måter sies at de klarte, i 1946 lå den høyeste krigsinvalidpensjonen lå ca. 10% over den høyeste satsen i statens pensjonskasse og den laveste krigsinvalidpensjonen lå ca. 20% gjennomsnittslønnen til Norske skattebetalere.<sup>25</sup> Dette i seg selv mener jeg er en anerkjennelse av krigsseilere og deres innsats, men det som er problemet med denne fremstillingen av krigspensjon når vi snakker om krigsseilere er at de fleste krigsseilere som ikke kunne være i jobb ikke var det som på den tiden ble definert som krigsinvalid. Som nevnt tidligere omhandlet det

### Tilleggsloven av 1969

Krigspensjon kunne ofte være vanskelig å få utdelt for de hjemvendte Norske krigsseilerne. Staten krevde god dokumentasjon på både skade og forbindelsen skaden hadde med innsatsen i 2 verdenskrig. Stort sett var ettervirkningene psykiske plager som kom av den usikkerheten de hadde hatt ombord i skipene, at de når som helst kunne blitt angrepet av andre skip eller ubåter eller kjøre på miner. Utenom dette var det tilsynelatende mye meldt om diffuse kroppssmerter hvor det også var vanskelig å diagnostisere vedkommende.<sup>26</sup> Det var altså vanskelig for hjemvendte krigsseilere med store psykiske problemer som gjerne kunne slite med å tilpasse seg en «normal» hverdag med arbeid å få pensjon fra staten, inntrykket er at man måtte ha fysiske skader for å kunne benytte seg av statens krigspensjons-ordninger. Dette skulle endre seg i 1968 da staten innførte et nytt lovverk for utbetaling av krigspensjon, dette kom ifølge Hjeltnes på bakgrunn av studier av ettervirkninger av overlevende konsentrasjonsleirfanger som igjen førte til studier av etterreaksjoner av krigsseilere.<sup>27</sup> Loven innebar at fra og med 1. april 1968 ble det mye lettere for nordmenn som tjenestegjorde i krigen og ikke hadde fysiske skader, å få pensjon. Loven befester nå at nordmenn som har deltatt i krigen eller sittet i fangenskap i over 6 måneder som har ført til usedvanlig hard påkjenning og har fått sin ervervsevne nedsatt 50% nå har rett til ytelser som krigspensjonering for militærpersoner.<sup>28</sup> Dette var etter mitt syn et stort skritt i retning av en større anerkjennelse av krigsseilerne. Og det kan godt tenkes at tilleggsloven fungerte til fordel for krigsseilerne, blant annet skriver Hjeltnes at før tilleggsloven ble innført var det 377 krigsseilere som mottok krigspensjon, mens i årene etter loven tredde i kraft økte tallet til flere tusen.<sup>29</sup>

### Ex Gratia-utbetalingen og Nortraships Sjømannsfond

---

<sup>25</sup> Hjeltnes, «Handelsflåten i krig», s. 463

<sup>26</sup> Hjeltnes, «Krigsseilerne etter krigen», *Norgeshistorie*, 30.03.2022, <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/1764-krigsseilerne-etter-krigen.html>

<sup>27</sup> Hjeltnes, «Krigsseilerne etter krigen»

<sup>28</sup> Lovdata, «Lov om tillegg til 1) lov om krigspensjonering for militærpersoner av 13. desember 1946 og 2) lov om krigspensjonering for hjemmestyrkepersonell og sivilpersoner av 13. desember 1946» hentet 30.03.2022 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1968-03-22-2>

<sup>29</sup> Hjeltnes, «Krigsseilerne etter krigen»

En viktig utbetaling krigsseilerne fikk etter mange års kamp var en utbetaling de fikk i 1972 på bakgrunn av pengene de Norske sjøfolkene seilte inn til det tidligere nevnte «Nortraships sjømannsfond».<sup>30</sup> Utbetalingen gjaldt for alle sjømenn som under krigen var Norske statsborgere eller som senere har blitt norske statsborgere og som seilte for Nortraship i tiden 1 juli 1940 til 30 juni 1945. Den var også lik for alle uansett stilling på båten og betalingen endte på 180kr per farts måned.<sup>31</sup> Da pengene ble besluttet utbetalt i 1972 tilsvarte de 180 kronene som krigsseilerne skulle få per farts måned, ifølge Hjeltnes det en industriarbeider måtte arbeide 12 til 13 for.<sup>32</sup> Dette kan bli sett på som en slags avslutning på den lange kampen gjenlevende krigsseilere hadde mot staten for å få utbetalt sine deler av Nortraships sjømannsfond. Utbetalingen var dog ikke en direkte seier for de Norske sjøfolkene, men mer et slags kompromiss hvor staten fikk til en ordning for de som ikke fikk utbetalinger av Sjømannsfondet.<sup>33</sup> Så hva skjedde med de ca. 50 millioner kronene på Nortraships Sjømannsfond? Fondet har gjennom alle konfliktene og rettsakene holdt det gående med utbetalinger jevnt og trutt, penger har blitt utbetalt hele veien i størst grad til enkene som mistet sine menn under krigen. Det har også blitt utbetalt penger til de aller fattigste av de gjenværende sjøfolkene og de som var invalide og syke, og per 1997 var fondet fortsatt aktive med utbetalinger.<sup>34</sup>

## Jon Michelet

I dagens samfunn er de Norske krigsseilerne fra andre verdenskrig godt anerkjent, og i en oppgave som denne mener jeg det er viktig å nevne Jon Michelet som ifølge krigsseilerregisteret skal ha en stor del av æren for nettopp dette.<sup>35</sup> Jon Michelet var en Norsk forfatter, journalist, redaktør og politiker, han er senere mest kjent som forfatter av en bokserie à 6 bøker kalt «En sjøens helt». Og det er nettopp denne bokserien som gjør han relevant innenfor det temaet som omhandler krigsseilere og anerkjennelse. «En sjøens helt» besto som nevnt av 6 realistiske romaner som bygger på ekte historier fra krigsseilere. Dette var det første store dokumentarprosjektet om Norske krigsseilere og det viste seg å bli en enorm suksess og alle bøkene i bokserien var innoft bestselgerlistene i Norge.<sup>36</sup> Michelet var altså en markant aktør innenfor å skape anerkjennelse og kunnskap for krigsseilerne gjennom sine velskrevne bøker som i utgangspunktet var fiksjonsromaner, men som bygget på ekte historier han selv hentet ut fra krigsseilere. I tillegg til å ha skrevet de bestselgende bøkene var Michelet med på å ta initiativ til krigsseilerregisteret ved at han gikk ut på Tv og pekte ut Arkivet freds- og menneskerettighet senteret som den riktige institusjonen som burde få det nasjonale ansvaret for å dokumentere krigsseilernes historie. Det var dog Samlerhuset Norge som tok de første initiativet til å starte krigsseilerregisteret og sto en stund for mesteparten av drift og finansiering, før staten tok over finansieringen og Arkivet tog over den daglige driften og eierskapet. Krigsseilerregisteret er register som har som mål om at alle norske menn og kvinner som seilte i nøytral fart, for Nortraship, i hjemmeflåten, i

---

<sup>30</sup> «Nortraships sjømannsfond»

<sup>31</sup> «Forskrift om utbetaling til norske sjøfolk som seilte ute i krigsårene.» hentet 09.05.2022 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1972-08-25-3>

<sup>32</sup> Hjeltnes, *Handelsflåten i krig*, s. 535

<sup>33</sup> Bjørn Tore Rosendahl, «Krigsseilere i fred: De som ble glemt og de som ble husket,» i *Tid for Anerkjennelse*, Red, Gunnhild Aaby, Trond Bjerkås og Thomas V. H. Hagen, (Cappelen Damm, 2020), s. 62

<sup>34</sup> Hjeltnes, *Handelsflåten i krig*, s. 527.

<sup>35</sup> «Jon Michelet», hentet 05.04.2022 fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/708927>

<sup>36</sup> Kristian Meisingset, «Jon Michelet,» hentet 06.05.2022 fra [https://snl.no/Jon Michelet](https://snl.no/Jon_Michelet)

marinen, for allierte og nøytrale handelsskip og i alliert marine. I tillegg til alle de Norske sjøfolkene skal også utenlandske sjøfolk som seilte for Nortraship og hjemmeflåten registreres.<sup>37</sup> Altså skal omtrent samtlige Norske og de utenlandske sjøfolkene som bidro til de alliertes seier registreres under samme register for å kunne fortelle så mye som mulig om hvert enkelt individ bedrev og opplevde under andre verdenskrig.

## Anerkjennelse rett etter krigen

Etter å ha lest å forsket på krigsseilere og deres manglende anerkjennelse i etterkrigstiden er det noe jeg syns er rart som kommer tydelig frem i flere kilder. Det omhandler den symbolske anerkjennelsen krigsseilerne ble møtt med i Norge da de omsider kom seg hjem. Det finnes mange eksempler på at de Norske krigsseilerne ved krigens slutt nøt stor anerkjennelse og hyppig benevnelse av høyeste hold i den Norske stat. Spesielt daværende Kong Haakon VII virket til å være spesielt opptatt av å spesifikt takke og nevne krigsseilerne i sine offentlige taler. Det beste eksempelet på nettopp dette var da han allerede i 17 mai talen sin, kun 11 dager etter Nazi-Tysklands kapitulasjon, valgte sjøfolkene i handelsflåten som de første å takke. Senere var det flere ganger han rettet sine takker spesielt mot sjøfolkene, blant annet holdt han en tale til marinen og den Norske handelsflåten hvor han meddelte at den innsatsen denne gruppen hadde gjort for Norge var noe hele Nasjonen kjente til. I tillegg til dette fikk de Norske krigsseilerne en ny hyllest under nyttårstalen til Kongen samme året.<sup>38</sup> Inntrykket mitt er at Kongen var veldig opptatt av de Norske sjøfolkenes innsats og ønsket å bruke sin posisjon som Norges samlende kraft til å formidle deres innsats. Det var dog ikke bare Kongen som fremsnakket de norske krigsseilerne, da Einar Gerhardsen ble innsatt som Statsminister i Norge sommeren 1945 var han, som kongen, veldig opptatt og aktiv i sin nevning av krigsseilerne. I tillegg til å være opptatt av å hylle deres innsats viste det seg også at han var veldig opptatt av tapene av menneskelig denne spesifikke gruppen hadde lidd under krigen, han var også tidlig ute med å nevne at de Norske sjøfolks betydning for de alliertes seier var større en noen andre grupperinger.<sup>39</sup> En påstand som har vist seg i ettertid å være veldig sannsynlig. Det vi ser her er at Norske krigsseilere blir umiddelbart etter krigen møtt av hyllest fra det som var de to øverste «lederne» av Nasjonen.

## Den Norske Stats unnskyldning

Sommeren 2013 skjer det noe som jeg mener er en signifikant hendelse i krigsseilerne etterkrigshistorie, nemlig at staten går offentlig ut med en beklagelse for behandlingen krigsseilerne fikk etter andre verdenskrig. Det var daværende forsvarsminister Anne Grethe Strøm-Erichsen som ga unnskyldningen på vegne av staten i forbindelse med en avduking av et minnesmerke for krigsseilerne i Risør. Hun uttalte blant annet at hun syntes det var vondt å tenke på at alt krigsseilerne opplevde under krigen, og at de i etterkrigstiden møtte en rekke administrative hindre.<sup>40</sup> En slik offentlig beklagelse ble antageligvis godt tatt imot hos

---

<sup>37</sup> «Bakgrunn for krigsseilerregisteret,» hentet 13.05.2022 fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/artikkel/bakgrunn-for-krigsseilerregisteret>

<sup>38</sup> Rosendahl, «Krigsseilere i fred,». S. 56 og 57.

<sup>39</sup> Rosendahl, «Krigsseilere i fred,» s. 57

<sup>40</sup> Audun Beyer-Olsen, «Forsvarsministeren sier unnskyld til krigsseilerne,» hentet 10.05.2022 fra <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/RLgOr/forsvarsministeren-sier-unnskyld-til-krigsseilerne>

de fleste krigsseilerne og noen gjenlevende krigsseilere uttrykte også glede for å ha mottatt unnskyldningen i ettertid. Det er dog ikke alle som var helt fornøyde med statens unnskyldning til den Norske handelsflåten, blant dem var Bjørn Tore Rosendahl litt kritisk til den. Han mente at når den Norske stat kommer med en unnskyldning til en hel gruppe, slik som det blir gjort i dette tilfellet, burde det være tydelig hvem unnskyldningen er rettet mot. I talen til Strøm-Erichsen blir det nevnt et tapstall for den fornærmede gruppen på 4500 personer. Dette tallet er det som Rosendahl mener er vagt, er unnskyldningen rettet direkte mot «uteflåten», eller er det også til hjemmefronten? Er Marinen, med sine store tap, en del av gruppen som nå får unnskyldning?<sup>41</sup> Som nevnt er det flere av de krigsseilerne som fortsatt var i live da unnskyldningen kom som satte pris på den, men som Rosendahl påpekte kan den også bli sett på som vag. Hvis man ser på unnskyldningen som en som var rettet mot de norske sjøfolkene i handelsflåten, og at da Strøm-Erichsen nevnte tallet 4500 som tap kontra det faktiske tallet som lå på omtrent 3700.<sup>42</sup> Kan det da tolkes at opplysningen i talen om de 4500 som mistet livet var dårlig Research av taleskriver/Strøm-Erichsen, eller valgte de bevisst å inkludere alle som mistet livet på havet for å ikke utelate noen fra unnskyldning. Hvis førstnevnte var tilfelle, noe jeg selv ikke tror, sier det mye om krigsseilernes manglende anerkjennelse da en slik signifikant faktaopplysning ikke ligger tilgjengelig for Norges forsvarsminister. Hvis det dog er sistnevnte som står som grunnlag for valget så kan det oppfattes som litt feigt av staten på den måten at de ikke ønsket å gi sjøfolkene i handelsflåten en egen unnskyldning, men da heller samle alle som kjempet for Norge på havet under en.

## Hvorfor ble ikke krigsseilerne først anerkjent?

Opgaven i sin helhet handler om hvorfor de Norske krigsseilerne fort ble glemt etter 2 verdenskrig, og da hva som var grunnene for dette. Jeg vil påpeke at ved krigens slutt i 1945 og i begynnelsen av etterkrigstiden nøt krigsseilerne stor anerkjennelse hvert fall hvis vi ser på symbolske handlinger. Spesielt var Norges daværende konge, Kong Haakon VII, god til å sette pris på krigsseilernes innsats. Han nevnte og takket krigsseilerne først i 17 mai talen sin i 1945 og de ble også spesifikt takket i nyttårstalen sammen året.<sup>43</sup> Jeg tror at grunnen til at krigsseilerne ble såpass oversett som de ble er sammensatt og skal i dette avsnittet gå igjennom mine inntrykk av hva som kan brukes som argumenter for den manglende anerkjennelsen. Det første jeg ønsker å nevne er at de aller fleste hjemvendte krigsseilerne ikke ønsket å dele sine opplevelser fra krigen, det kunne være forskjellige grunner til at de ikke ønsket å fortelle. Blant annet er det kjent at mange vegret seg for å fortelle om sine erfaringer på grunn av at de ofte kunne være så voldsomme eller absurde for de nærmeste som ofte gjerne ikke hadde noe forhold til krig og ikke var kjent med hvordan det faktisk var å seile under en omfattende verdenskrig. De kom hjem til en fremmed tilværelse hvor ingen ville skjønne helt hvordan de følte rundt sine opplevelser.<sup>44</sup> At de ikke ønsket å fortelle rundt

---

<sup>41</sup> Bjørn Tore Rosendahl, «Hva innebar unnskyldningen til krigsseilerne,» hentet 10.05.2022 fra <https://www.kubenarendal.no/publikasjoner/i-et-historisk-lys/2013/hva-innebar-unnskyldningen-til-krigsseilerne/>

<sup>42</sup> Hjeltnes, «Sjøfolkene i handelsflåten»

<sup>43</sup> Rosendahl, «Krigsseilere i fred,» s. 56.

<sup>44</sup> Arve Henriksen, «Mange av krigsseilerne ville aldri fortelle sin grusomme historie etter krigen. Jon Michelets bøker endret det.» hentet 09.05.2022 fra <https://www.aftenposten.no/kultur/i/vK83j/mange-av-krigsseilerne-ville-aldri-fortelle-sin-grusomme-historie-etter-krigen-jon-michelets-boeker-endret-det>

sine erfaringer fra krigen kunne som nevnt være på grunn av at de var redd for å ikke bli trodd eller forstått, eller så kan det sees i sammenheng med de psykiske problemene jeg tidligere har nevnt i oppgaven. Dette gjør at man kan få et inntrykk av at det faktisk at de Norske krigsseilerne ikke ville prate om hva de hadde opplevd, gjerne fordi det kunne gjøre så vondt for mange, kan sees på som en grunn til at samfunnet ikke var opplyst på hva de hadde bedrevet i krigstiden.

Som nevnt er mitt inntrykk at det var flere faktorer som spilte inn når det kommer til Norske sjøfolks manglende anerkjennelse. Det som etter mitt syn kan være viktig å trekke inn er sjømannsyrrket, de som jobbet som sjømenn jobbet som regel langt unna familie og venner i Norge og de hjemme fikk dermed nesten aldri se de forskjellige sjøfolkene i arbeid. I tillegg til dette var det vanlig at sjømennene tilbrakte store deler av tiden sin på sjøen eller i fremmede havner.<sup>45</sup> En slik fremmedgjøring av både selve personene som arbeidet til sjøs og i tillegg fremmedgjøring av hva de egentlig bedrev og hva yrket gikk utpå kan absolutt ha spilt inn på den manglende anerkjennelsen. Når jeg først er inne på selve sjømannsyrrket så mener jeg at det også kan sees i sammenheng med at sjøfolkene bedrev stort sett det samme arbeidet som de ville gjort i fredstid. Det var slik at sjøfolk som seilte under krigen ikke fikk «nye» oppgaver, de gjorde som nevnt altså det samme som vanlig kun ispedd det elementet at de konstant var under fare for å bli angrepet av fienden.<sup>46</sup> Igjen ser vi en situasjon hvor de hjemme i Norge fikk en «mulighet» til å kunne undervurdere sjøfolkenes faktiske risiko de seilte under. Sjøfolkene gjorde bare jobben sin. Det siste av argumentene til hvordan sjømannsyrrket var med på å undergrave krigsseilerens innsats handler om at deltakelsen deres i krigen kan bli sett på fra det Norske samfunnet på som rutinemessig og jevn innsats. Dette kan sees i kontrast med f.eks. sabotasjeaksjoner innad i Norge hvor enkelthendelser ofte bedrevet av en liten gruppe med sabotører som angrep strategiske Tyske mål for å hindre Tyskerne og styrke nasjonalfølelsen. I slike situasjoner er det åpenbart at de ekstraordinære hendelsene som skjedde i Norge, bedrevet av en liten gruppe «seiret» i kampen for anerkjennelse og hyllest i kampen mot det kjedelige og fjerne.<sup>47</sup>

## Konklusjon

I en stor og omfattende oppgave som dette kan en endelig konklusjon være vanskelig å fastsette, og jeg tror heller ikke det kommer til å komme noe fasitsvar på nettopp dette. Når det er sagt har jeg igjennom denne oppgaven sett relativt tydelige faktorer som kan ha hatt større og mindre innvirkning på mitt forskningsspørsmål som er: *Hvorfor fikk ikke krigsseilerne i Norge anerkjennelse etter andre verdenskrig?* I konklusjonen min kommer jeg til å ta for meg mine inntrykk og meninger rundt de forskjellige faktorene som etter all sannsynlighet har påvirket nettopp dette. For å svare så direkte som mulig på problemstillingen vil jeg for det første nevne kan man se på hvordan samfunnet så på sjøfolk generelt før krigen, mine søk i gamle aviser fikk mange treff på sjømannsprester i fremmede havner som rapporterer tilbake til lokale aviser, her fikk jeg på en måte styrket mine antydninger om at samfunnet gjerne så litt ned på sjøfolk fordi i meldingene fra sjømannsprestene var det en slags agenda for å snakke frem sjøfolkenes hverdag i fremmede havner og til sjøs. Dette inntrykket ble igjen forsterket da Norske aviser i

---

<sup>45</sup> Rosendahl, «Krigsseilere i fred,» s.67

<sup>46</sup> Rosendahl, «krigsseilere i fred,» s.67

<sup>47</sup> Rosendahl, «Krigsseilere i fred,» s.67

mellomkrigstiden begynte å rapportere om hva sjøfolkene bedrev i fremmede havner, hvor de ble fremstilt som en gruppe som kun går på bordeller og drikker i deres fritid.<sup>48</sup> Da det ble holdt innlegg på stortinget om hvorfor Norske sjømenn ikke skulle få utdelt sin del av Nortraships Sjømannsfond etter krigen ble det også uttalt at en av grunnene til at de ikke skulle få sin del av fondet var fordi de ville bruke opp alt på en gang.<sup>49</sup> Dette inntrykket som hele tiden har dukket opp i mitt arbeid med denne oppgaven ser på som en faktor til at krigsseilerne opplevde manglende anerkjennelse. En annen faktor som jeg mener kan ha spilt inn handler om at flere av Krigsseilernes uvillighet til å fortelle eller i det hele tatt prate om sine opplevelser under krigen, om det var på grunn av at de var redde for å ikke bli trodd eller om det handlet om at det for mange kunne gjøre vondt å rote opp i dårlige minner er etter mitt inntrykk uvesentlig i denne sammenhengen.<sup>50</sup> Det at det var vanlig at mange krigsseilere ikke fikk fortalt sine opplevelser fra sitt ståsted opplever jeg som en faktor som påvirket norske sjøfolks manglende anerkjennelse. Det jeg så der var at de på mange måter Sjømannsyrket i seg selv kan også sees på som en faktor som påvirket anerkjennelsen til krigsseilerne, som nevnt så var sjømannsyrket et yrke som gjorde mesteparten av sitt arbeid langt borte fra det Norske samfunnet, og tillegg til dette var de på sjøen store deler av året. Dette skapte en slags fremmedgjøring av sjømenn og deres arbeid. Det var ikke nødvendigvis kjent i samfunnet hva de egentlig bedrev på jobb, og denne fremmedgjøringen av yrket er etter mitt syn også med på å påvirke hvordan samfunnet i etterkrigstiden oppførte seg i møte i med hjemkomne krigsseilere. Når jeg er inne på yrket som en faktor til manglende anerkjennelse vil jeg også nevne at store deler av de som seilte under Nortraship og da den Norske handelsflåten stort sett bedrev de samme arbeidsoppgavene de hadde drevet med i fredstiden, det var dog var forskjellen var en stor trussel hele tiden om at de når som helst kunne blitt torpedert eller bombet av fienden. Når det er sagt var ikke slik at de vervet seg til militæret og plutselig nå skulle angripe fienden med våpen eller lignende. Det var arbeidsplikt under krigen og det betydde at de Norske sjøfolkene i handelsflåten ikke hadde noe valg om å dra ut på sjøen, som igjen er med på å forminske, etter mitt syn, det hederlige med å kjempe for Norge under krigen. Den siste faktoren som trolig spilte inn, var den jevne og ikke-spektakulære innsatsen de Norske sjøfolkene gjorde under krigen, og det faktum at det var relativt mange som seilte under Nortraship. Dette kan vi se i kontrast til de spektakulære sabotasjeaksjonene hvor ofte en liten gruppe mennesker gjorde en større forskjell.<sup>51</sup> Som nevnt tidligere er mitt inntrykk at alle de overnevnte faktorene spiller inn og samarbeider på et hvis for at krigsseilerne skulle oppleve en trist etterkrigstid preget av usikkerhet og manglende anerkjennelse. Når det er sagt, er det etter min mening og etter hva jeg har funnet ut, det synet samfunnet har hatt på både sjømenn og sjømannsyrket som spiller den viktigste rollen. Sammen med det faktum at innsatsen deres var jevn og ikke spektakulær mener jeg at forestillingen det Norske samfunnet hadde på hvordan en sjømann var og gjorde var den viktigste faktoren til deres manglende anerkjennelse.

---

<sup>48</sup> Koren, «Helse til sjøs»

<sup>49</sup> «Nortraships sjømannsfond»

<sup>50</sup> Henriksen, «Krigsseilerne ville aldri fortelle»

<sup>51</sup> Rosendahl, «Krigsseilere i fred,» s.67

## Litteraturliste

«Anerkjennelse.» hentet 27.04.2022 fra <https://naob.no/ordbok/anerkjennelse>

«Bakgrunn for krigsseilerregisteret.» Hentet 13.05.2022 fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/artikkel/bakgrunn-for-krigsseilerregisteret>

Beyer-Olsen, Audun. «Forsvarsministeren sier unnskyld til krigsseilerne.» hentet 10.05.2022 fra <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/RLgOr/forsvarsministeren-sier-unnskyld-til-krigsseilerne>

«Forskrift om utbetaling til norske sjøfolk som seilte ute i krigsårene.» hentet 09.05.2022 fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1972-08-25-3>

Henriksen, Arve. «Mange av krigsseilerne ville aldri fortelle sin grusomme historie etter krigen. Jon Michelets bøker endret det.» Hentet 09.05.2022 fra <https://www.aftenposten.no/kultur/i/vK83j/mange-av-krigsseilerne-ville-aldri-fortelle-sin-grusomme-historie-etter-krigen-jon-michelets-boeker-endret-det>

Hagen, Thomas V. H. «Tid for anerkjennelse: Andre verdenskrig 75 år etter frigjøringen» i *Tid for Anerkjennelse*. Red, Gunnhild Aaby, Trond Bjerkås og Thomas V. H. Hagen. (Cappelen Damm, 2020)

Hjeltnes, Guri. *Handelsflåten i krig 1939-1945*. Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag, 1997

Hjeltnes, Guri. «Krigsseilerne etter krigen», *Norges historie*, hentet: 30.03.2022 fra: <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/1764-krigsseilerne-etter-krigen.html>

Hjeltnes, Guri. «Nortraships hemmelige fond» hentet 28.04.2022 fra <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/1763-nortraships-hemmelige-fond.html>

Hjeltnes, Guri. «Sjøfolkene i handelsflåten.» hentet 26.04.2022 fra <https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/1718-sjofolkene-i-handelsflaten.html>

«Jon Michelet.» hentet 04.05.2022. fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/708927>

Koren, Elisabeth S. «Helse til sjøs og til fremmed havn.» hentet 05.05.2022 fra <https://tidsskriftet.no/2007/12/medisinsk-historie/helse-til-sjos-og-i-fremmed-havn>

«Krigsseilerhistorie.» Hentet 26.04.2022 fra <https://arkivet.no/satsingsomraader/krigsseilerhistorie>

Lovdata, «Lov om tillegg til 1) lov om krigspensjonering for militærpersoner av 13. desember 1946 og 2) lov om krigspensjonering for hjemmestyrkepersonell og sivilpersoner av 13. desember 1946» hentet 30.03.2022 fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1968-03-22-2>



Malt, Ulrik. «Krigsseilersyndrom.» hentet 11.05.2022 fra <https://sml.snl.no/krigsseilersyndrom>

«Mange Risør-folk hjem fra Amerika i sommer» *Aust-Agder blad*, 08.05.1935  
<https://www.nb.no/items/e713b783477f79c22257acfdcebc70a7?page=1&searchText=sj%C3%B8menn>

Meisingset, Kristian. «Jon Michelet» hentet 06.05.2022 fra [https://snl.no/Jon\\_Michelet](https://snl.no/Jon_Michelet)  
«Nortraships Sjømannsfond (Nortraships hemmelige fond) hentet 28.04.2022 fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319864>

“Nortraship (The Norwegian Shipping and Trade Mission)”. Hentet 26.04.2022 fra <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319866>

Olsen, Ernst. «De kalte oss for bolsjeviker». hentet 28.02.2022 fra <https://www.toringeberger.no/2019/02/de-kalte-oss-bolsjeviker/>

Rosendahl, Bjørn Tore. «Hva innebar unnskyldningen til krigsseilerne?» hentet 10.05.2022 fra <https://www.kubenarendal.no/publikasjoner/i-et-historisk-lys/2013/hva-innebar-unnskyldningen-til-krigsseilerne/>

Rosendahl, Bjørn Tore. «Krigsseilere i fred: De som ble glemt og de som ble husket.» i *Tid for Anerkjennelse*. Redigert av Gunnhild Aaby, Trond Bjerås og Thomas V. H. Hagen. Cappelen Damm, 2020

«Samvittighetsløs utpressing overfor Norske sjøfolk i amerikanske havner» *Lillesands-posten*, 08.02.1938  
<https://www.nb.no/items/b059dfa490cb3b034ba909b4787d11d7?page=1&searchText=sj%C3%B8menn>

«Våre Sjømenn» *Agder – Flekkefjords tidene*. 30.08.1935  
<https://www.nb.no/items/794a0b2398d167cfbc69ae5195604a58?page=0>

Wisting, Tor. “Krigsseilere.” Hentet 26.04.2022 fra <https://snl.no/krigsseiler>



