

Skipstannlege ombord på norsk tankskip for 50 år sidan:

En gang var verden stor

Av tannlege Vigleik Frigstad



Telegrafisten med kone på besøk i Owners cabin.

Ideen om tannbehandling til sjøs oppstod på Grini under okkupasjonen. På Grini møttest folk frå alle samfunnslag, og venskap mellom mennesker av ulike yrkesgrupper og lag av folket utvikla seg i den felles striden mot okkupasjonsmakta.

På Grini sat skipsreiar Alf Gowart-Olsen, og det gjorde også tannlege Einar Dybing¹. Einar Dybing fungerte som tannlege på Grini fra 1942 til 1943 og var medlem av hovudstyret i NTF i 1941, fram til hovudstyret la ned sine verv i protest mot at NS overtok styringa i foreninga. Skipsreiar Alf Gowart-Olsen la fram sine tankar om tannleggehjelp til sjøfolk for Einar Dybing, og snart kom tannlege Knut Gard² som og var politisk fange, med i diskusjonane om dette emnet.

Ideen blei sett ut i livet raskt etter frigjeringa då Einar Dybing reiste ut som tannlege på det fyrste nybygget til skipsreiar Alf Gowart-Olsen. Tiltaket blei populært frå fyrste stund. Tannlege Dybing tok kontakt og holdt foredrag for reiarane, og etter kvart hadde han fort hjelpt 10 reiarlag med å utstyre rom for tannbehandling.

Men også andre tannleger og reiarer rundt om i landet sette i gang, og problema blei løyst på litt ulik måte. Etter kvart tok Tannlegeforeninga opp saka. Hovudstyret i NTF sette ned ein komité

som kom med tilråding om korleis dette burde ordnast. Dei kom til at ordninga i fyrste omgang var aktuell på tankbåtar, sidan desse sjelden var inne i norske hamner. Oljehamnene lå gjerne langt frå bysentra, og skipa hadde kort liggetid, noe som gjorde at det var vanskeleg å få tid til tannbehandling.

NTF utarbeidde ein instruks for tenesta og eit framlegg til avtale mellom reiar og tannlege. Dei kom til at eit godt ambulerande utstyr ville vere både best og rimelegast, og meinte at behandlinga bare måtte omfatte kirurgisk og konserverande behandling, i tillegg til protetisk behandling med plateproteser.

Skipsreiarane betalte utstyret, og tannlegen fekk fri reise frå heimstaden til lastehamna, og frå lossehamna og heim att. Kost og losji ombord var gratis for tannlegen, og det var venta at han skulle få litt lomme pengar i hamnene. Med omsyn til betaling frå mannskapets side, var det i alle fall i mi tid ombord regelen, at det blei trekt i hyra for behandlinga etter folketannrøktas takster.

Tannlegane meldte si interesse til NTFs sekretariat, og i perioder var det så stor etterspørsel etter desse jobbane, at dei måtte sette sammen ein komité av tannleger til å fordele stillingane! Se faktaboks 1 og 2.

M/T DALFONN AV STAVANGER •

Våren 1956 arbeidde eg som distrikts-tannlege i Folketandvården i Kristinehamn i Värmland. Eg hadde meldt mi

interesse til sekretariatet, og så ein dag fekk vi spørsmål om vi kunne gå ombord i ein tankbåt tilhøyrande Stavangerrederiet Sigv. Bergesen d.e. som skulle gå inn til Antwerpen for den faste ettersynskontroll og reparasjon der.

Vi fekk hastverk med å ordne oss. Fyrst måtte vi søke om permisjon uten løn frå Folketandvården i Värmland. Det fekk vi under litt tvil: Dei vona at om eg fekk permisjon ville eg bli lenger i tenesta! Så hadde vi to gutar, ein på to år og ein på seks månader som måtte plasserest ut. Det ordna seg med at toåringen kom til morforeldra utafor Kalmar, og han på seks månader til farforeldra i Froland.

Med Sørlandsbanen bar det til Stavanger, der vi tok kontakt med rederiet. Dei hadde fleire skip på dei store hav, dei fleste hadde namn som enda på «-fonn». Båten vi skulle ombord på var på 25 000 tonn, og var ein av dei største tankbåtane på den tida. Vi hadde på førehand avtala at min ektefelle, som var utdanna som «tandsköterska» frå Malmö, skulle vere med og arbeide på turen. Det blei ordna med flybillett frå Sola til Amsterdam, med bytte til eit lokalt fly utafor Antwerpen. Det viste seg at vi ikkje var dei einaste som skulle ombord i «Dalfonn», det var også ein maskinist som skulle gå ombord der.

Båten lå eit stykke utanfor bysentrum, og vi blei plassert i «the owners cabin» som lå vegg i vegg med offisersmessa. Lugaren var topp utstyrt som det sømer seg ein lugar der reiarane kunne bu ved eventuelt opphold. Det var også

1. Einar Dybing, født 1902, tannlegeeksamen 1928, død 1978.

2. Knut Gard, født 1905, død 1966. Generalsekretær i NTF fram til brotet med NS-styret i 1941 og etter freden.



Slynging av gullinnlegg.



Handel med pruting i Port Said.

«aircondition» ombord, i alle høve i offiserslugarane. Vi åt sammen med kapteinen, og sume tider åt også maskinsjefen sammen med oss. Ei messejente hadde ansvar for å servere oss.

Sjølvsagt var vi nyfikne på utstyr og rom for tannbehandling. Ein liten lugar var innreidd til formålet. Stolen var ihopslåbar, og rimeleg bra, med nakkestøtte som kunne regulerast. Spyttugar fanst ikkje, men pasienten kunne skylle og spytte i ein beholder som måtte tømest manuelt. Det var elles elektrisk bormaskin og eit godt utval av handinstrumenter og tenger. Dette var året før Atlas Copco lanserte sin Dentalair bormaskin, og Borden kom med airrotoren. Av bor var det vanlege stålbor, det var standard den gongen. Så fanst det også eit berbart røntgenapparat som lå i ein kasse, og som måtte holdest av tannlegen ved fotografering. Då gjaldt det å stå støtt på beina og holde stille om det skulle bli skarpe bilder! Operasjon-

slampa var av den enkle sorten, men synet mitt var nok godt den gongen (29 år), så det utjamna vel manglande lys. Men sidan det ikkje fanst sug av noe slag, gjekk det mye bomullsruller til tørleggging. Det er ikkje sikkert det er så mange som minnest den doble holdaren for bomullsrullar, ein på kvar side av tannrekka – den var til god hjelp. Men akk, så fort rullen på innsida av tannrekka kunne bli full av spytt som ville renne inn i amalgamfyllinga under ilegging!

I Antwerpen blei vi liggande ein fjorten dagars tid ved verkstad, og eg fekk fullt opp å gjera frå fyrste dag. Den behandlinga som var etterspurt i mi tid ombord, var vanleg konserverande behandling med fyllinger av amalgam og silikat. Eg fekk ei spesiell utfordring: Kokken hadde fleire 3. klasse-kaviteter i framtennene oppe, og han ville bestemt ha gullfyllinger!

Rettnok inngjekk legging av gull-

hamringer med kohesivt gull i utdanninga den gongen, men slikt utstyr fanst ikkje ombord. Løysinga blei at eg preparerte for støypte gullinnlegg som eg forankra med svalehale på lingvalsida. Desse modellerte eg så opp i blåvoks direkte i munnen. Handslynge for gull var med i utstyret, og eg hadde med eige gull heimanfrå. Spørsmålet var så kvar skulle eg få stå og slynge og få gassflamme til å smelte gullet. Men ombord på ein båt må dei vere sjølvhjelpete med det meste, så eg fekk stå nede i maskinromet og fekk tilgang til gassflamme. Kona mi styrte gassflammen og smelta gullet, og så var det for meg å slynge rundt. Det var varmt i maskinrommet, så der stod vi i badekleder. Dersom kokken har tatt vare på sine tenner, bør han ha gullinnlegga den dag i dag om han har fått leve.

Elles fekk eg ikkje spørsmål om medisinsk hjelp utafør munnen, som tannlege Erling Eidem, Skarnes fekk, då han var ombord på m/t «Beduin» i 1948.

Fakta 1. Om tannlegetenesta til sjøs

- Ideen kom på Grini
- Alf Gowart-Olsen, Einar Dybing og Knut Gard kom med den fyrste skissa til tenesta
- NTF fekk skrive instruks for tenesta, og laga utkast til avtale tannlege-reiar
- Reiareren heldt utstyr og materialer.
- Tannlegen hadde fri reise til lastehamn frå heimstad, og tilbake etter endt teneste. Han hadde også fri kost og losji om bord.
- Mannskapet betalte etter folketannrøktas takster.
- Tenesta forsvann etter kvart som mannskapet fekk betre tilbod om fri heimreise

FRITIDSSYSLER • Medan vi lå på verkstad i Antwerpen blei vi med på bussturer som sjømannskyrkja organiserte i området, mellom anna til Waterloo og Keukenhof. Det var midt i blomstringstida for løkvekster, og spør om vi blei imponerte. Sjømannskyrkja i Rotterdam blei også besøkt. Telegrafisten ombord var nygift, og hadde fått lov til å ta med seg kona på turen, så vi heldt mye sammen.

Så blei båten ferdig på verkstaden, og spørsmålet blei då kvar vi skulle dra

for å laste. Ordren kom: Vi skulle gå til den Persiske vika og laste råolje i Bandar Mashur i Persia, som den gongen blei styrt av sjahan. Det hadde vore stille ombord i Antwerpen – uten rulling. Men da vi stakk til havs, endra det seg. Men det viste seg at det ikkje var så vanskeleg å arbeide om båten rulla rimeleg mye, for både pasientstol og tannlege rørde seg i det same mønster. Men det galdt sjølvsagt bare i moderate bylgjer. Problemet med at svingbordet over pasienten slo fram og tilbake løyste vi med å binde det fast med snører.

Sjøsjuke hadde ikkje vore noe problem så langt, men nattestid passerte vi Biscayabukta, og den er berykta for uroleg sjø. Vi var begge ikkje så vane med rulling til sjøs. Eg hadde rett nok kjent sjøsjuke til gagns ombord på trosskipskipet «Svalbard» som soldat i Tysklandsbrigaden på veg ned i januar 1948, men kona kjente problemet skikkeleg på kroppen for fyrste gong, så det blei ikkje aktuelt med tannbehandling den dagen!

SUEZKANALEN • Då vi kom gjennom Gibraltarsundet og inn i Middelhavet, blei det stas med sol og varme, og vi kunne ligge på øvste dekk og sole oss. Vi skulle gå gjennom Suezkanalen til Raudehavet, men måtte ankre opp i Port Said for å vente på å komme med konvoi. Mange av mannskapet ombord hadde gått gjennom Suezkanalen fleire gonger, og vi blei advart mot arabiske

handelsmenn som bruka å gå ombord når båtane ankra opp.

Og det stemte. Før ankeret var slept myldra det av småbåtar ikring skipet, og på ein blunk hadde dei klatra ombord og okkupert områder og stilt ut sine varer rundt på skipet. Viste du deg ute, var du straks omringa av ivrige seljarar. Det gjekk mye på tepper og all slag tingel og tangel, og pruting, som er vanleg i den delen av verda. Eg minnest ein som argumenterte med at han hadde fire koner å forsørgje, så han kunne umogleg gå lågare ned i pris. Eg burde ha svart at eg hadde bare råd til å forsørgje ei kone, men slike gode svar kjem ein gjerne på i ettertid.

Det var litt spesielt å gå gjennom kanalen, med land kloss i begge sider. Det var kanallos ombord, og det galdt nok å manøvrere med stø hand. Dette var på førsommaren 1956, og i juli-august nasjonaliserte Egypt kanalen.

Hadde det vore eit godt varmt ver i Middelhavet, så blei det skikkeleg varmt i Raudehavet, og ikkje minst fuktig luft. Det var svalt inne i lugaren med aircondition, men kom du på dekk slo varmen mot deg, og tok du på skipsrekka, var ho heilt blaut. Mannskapet rigga op eit lite badebasseng på dekk av seilduk til bruk for alle. Men det var kapteinen som skulle innvie bassenget og vere fyrstemann uti.

Då vi kom ut i Det indiske hav, fekk vi maskinstopp, og båten blei liggande å drive for anker ei tid. Men maskinfolka fekk nå starta maskinen igjen, og

det var ingen fare for skipet, for vi lå stille og fredeleg langt til havs. Då mora mannskapet seg med å prøve seg på haifiske. Dei fekk eit stort kjøtstykke av kokken som dei festa på ein stor krok og slepte uti. Dei hadde observert ryggfinnane av hai ei tid, så dei visste at det var hai i farvatnet. Og jammen beit ein rusk av ein hai på kroken og blei heist opp på dekk. Det blei samling av mannskapet for å se på haien som lå på dekket og hoppa, og alle som hadde fotoapparat kom fram og tok bilder. Det endte med at ein av offiserane som hadde revolver sendte nokre skot i han, og så blei han kasta over bord igjen. Ingen så ut til å villa ete hai!

PERSIA • Oljehamna Bandar Mashur i Persia lå eit godt stykke oppe i bukta, og langt frå hus og folk. Det var lange utstikkarbrygger med oljeledninger som førte ut til skipa. Det gjekk vakter på land og patruljerte landsida. Det var i juni månad, så sola stod nokså loddrett på himmelen midt på dagen, og det var smått med skugge på land. Eg minnest at eg så ein vaktmann som stilte seg opp inntil ein lysisstolpe og tykte mon i den lille skuggen den gav.

Om kvelden blei det organisert tur med drosjebilar inn til den vesle byen for å gå på kino utomhus. Det var mørkt, men lufta var heit, så det var lite hjelp i att bilvindaugo var opne. Kinoen var under open himmel, og vi sat sammen med folket i byen som hadde med seg småborn. Å sjå film med stjernehimlen over seg var noko nytt og uvand for ein nordbu.

Det blei klart at skipet skulle gå tilbake gjennom Suezkanalen og losse råolja på austkysten av USA. Vi fann at dels var det ikkje så mye igjen å gjøre på mannskapet, og dels tok saknet av borna våre til å melde seg, så i samråd med kapteinen blei vi enige om å forlate skipet i Port Said, og reise heimatt via Kairo, Rom og Hirtshals til Kristiansand.

I Port Said kom skipsagenten opp langs med skipssida med ein småbåt, og vi gjekk frå borde medan skipet seilte vidare. Vi fekk busstransport til Kairo, der tok vi inn på hotell for å se oss om i byen.


Då vi om morgonen kom ut på gata, blei vi praia av ein ung velkledd mann som tilbød seg å ta oss med til pyramidane i taxi. Han presenterte seg som student, tala betre engelsk enn oss, og

Fakta 2. Sjømannslova

Ved velvillig hjelp frå Norges Rederiforbund ved Edith Midelfart har eg fått opplyst at heimreise frå utenrikshamner var regulert av sjømannslova av 1923, med endring av 1939, fram til 1953, då vi fekk ei ny lov som galdt fram til 1975. Då vi var ute på MT «Dalfonn» i 1956, var det såleis lova av 1953 som galdt for heimreiser.

I § 26 i denne lova heiter det såleis at «en norsk sjømann som fratrer sin tjeneste i utlandet for å reise hjem til sitt heimsted i Norge, ville ha krav på at staten og rederiet i fellesskap dekket hjemreiseutgifter med 50 % hver, såfremt sjømannen hadde vært i tjeneste ombord uten avbrytelser i 2 år, og ikke hadde hatt adgang til å fratre i norsk havn i løpet av det siste året. Hvis det imidlertid kunne påregnes at skipet innen 6 måneder ville komme til en havn hvorfra hjemreisen kunne ordnes vesentlig billigere eller lettere, ville sjømannen bare ha rett til fri hjemreise hvis han fortsatte i tjeneste inntil skipet kom til en slik havn.»

Som vi ser var det ikkje så lett å få fri heimreise som det har vore i seinare år. Edith Midelfart skriv då også ein kommentar til dette i sitt svar: «Det må erkjennes at det er med en viss forskrekkelse vi leser disse bestemmelser, som nok synes noe forhistorisk etter dagens standard.»



ville leige ein taxi og vere vår guide heile dagen. Prisen tyktest rimeleg og han så tiltvekkande ut, så vi tok mot tilbodet, og det angra vi ikkje på. På vegen mot pyramidane tok taxien ein snarveg gjennom ein landsby, men han slo ikkje av på farten, lå på signalhornet og køyrde gjennom så hønsa flaksa til alle kantar. Men vi hadde ei fin omvisning ved pyramidane, og fekk den «obligatoriske» turen på kamelrygg frå Sfinksen opp til pyramiden, med tilhøyrande foto.

HEIMTUREN • Etter å ha fått med oss det viktigaste i Kairo, reiste vi med fly til Roma. Der stoppa vi og fekk med oss dei fremste historiske stadane før vi tok toget gjennom Sveits og Tyskland til Hirtshals. I Hirtshals gjekk vi ombord i den lille ferja som den gong seilte mellom Hirtshals og Kristiansand. Den båten var ikkje nettopp kjent for å vere god mot rulling. På veg heim til Kristiansand frå Hirtshals var også ein norsk skuleklasse, truleg 6. eller 7. klasse. Dei var viltre og glade som born i den alderen, og sprang høgt og lågt. Men vi var ikkje komne så langt utanfor moloen i Hirtshals før skipet tok til å rulle. Borna blei stillare og stillare, og snart var det noen som fann seg ein plass å ligge ned. Det blei ei heller ynkeleg forsamling etter kvart, det kjenner alle til som har vore skikkeleg sjøsjuke. Kona og eg kjente ikkje noe større til sjøsjuka då, det kunne se ut som om vi blei kurerter i Biscaya.

Vi har heller ikkje hatt større plager med sjøsjuke seinare i livet. Men det er ikkje det einaste positive som kom ut av turen. Vi fekk eit innsyn og ei forståing for sjølivet som vi har hatt både glede og nytte av heile livet. Etter kvart fekk sjøfolka betre høve til å reise heim, og dermed høve til tannbehandling heime. Kravet om betre utstyr både frå tannlege og pasient førte nok også til at interessa for denne tenesta minka, og smått om senn døydde bort.

Kjelder

1. Personleg melding frå Norges Rederiforbund v/Edith Midelfart, des. 2005.
2. Knut Gard. Tannlegetjenesten til sjøs. NTFs Tidende side 603, 1947.
3. Arne Sollund. Den Norske Tannlegeforening gjennom 100 år, 1984.
4. Erling Eidem. Som tannlege med M/T «Beduin». NTFs Tidende side 407, 1948.