



Fern Sunde var den vestlige verdens første kvinnelige skipsradiotelegrafist. Som ung kvinne tok hun noen kontroversielle og svært modige valg. Det var krig, og hun ville gjøre en aktiv innsats for å bekjempe nazismen. Hun mønstret på *MS Mosdale* i 1941 og krysset Atlanterhavet med livsviktige forsyninger 78 ganger innen fredslutningen i 1945. Hennes innsats ble lagt merke til og mange kvinner kom til å følge i hennes kjølvann.

Som kvinne ved skipsradioen ble Fern Sunde lagt merke til, fotografert og omtalt i flere medier. Den mest kjente fotografen er George Rodger, som da var korrespondent for *Life Magazine*. Her har en ikke navngitt fotograf gjengitt henne i aksjon, både med interne og eksterne kommunikasjonssystem. (Illustrated)

## FERN SUNDE, KRIGSSEILER

I begynnelsen av 1980-årene fikk Farsund og Flekkefjord Krigsseilerforening et kvinnelig medlem, noe som må ha vært en sjeldenhet i foreningens historie. Fern Sunde hadde gjennom hele etterkrigstiden forsøkt å skyve krigsminnene fra seg, men valgte nå i stedet å søke fellesskap med andre som bar på liknende historier som henne selv.<sup>1</sup>

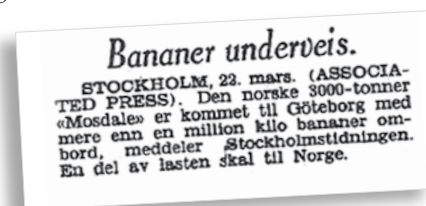
Fern Sunde var ikke norsk født, men krigen hadde ført henne om bord i et norsk skip, og et giftermål brakte henne så videre til Farsund. To døtre fostret hun opp i sitt nye hjemland, men det var lite de fikk vite om årene deres mor hadde seilt på havet med livet som innsats. Fern ønsket ikke å komme inn på det. Kanskje underlig, ettersom hennes handlinger hadde fått stor anerkjennelse. Da hun mottok krigsmedaljen av Kong Haakon i 1943, ble begivenheten publisert i store deler av den vestlige verden. Ved fredsslutningen sto hun på seierherrenes side, noe som ikke skulle gi grunn til fortielse. Når hun likevel lot krigsårene stå som et lukket kapittel, var det noe hun gjorde sammen med svært mange andre krigsseilere. Som sjøfolk i den norske handelsflåten hadde de gitt landets viktigste bidrag til den allierte seieren. Den avgjørende invasjonen i Normandie var båret på forsyningene sjøfolk hadde sendt over Atlanteren. Likevel unngikk mange krigsseilere å snakke om sine opplevelser.

Fern seilte om bord i skipet *MS Mosdale* som fraktet

tonnevis med viktige varer til britisk havn. Skipet var heldig og kom seg unna de tyske farene, og slik sett er det en historie om hell. Men sammen med den øvrige besetningen om bord, utsatte hun seg for en enorm risiko. Hun levde under konstant press med fiendens oppmerksomhet rettet mot seg, og var vitne til at handelsskip lik det hun selv seilte på, forsvant i dypet. Etter fredsslutningen fortsatte Fern å seile, slik de fleste andre sjøfolk måtte, inntil de fikk avløsning. Da skipet omsider ankom Oslo havn, nesten ett år etter at landet var frigjort, hadde seiersrusen i hovedstaden for lengst stilnet av, og få skipsanløp ble lagt merke til. Det hjalp lite at mannskapene kom hjem for første gang på seks til syv år.

Da *Mosdale* la til kai, strømmet folk likevel til.

”Tusener var møtt fram på kaien, og særlig mange barn”<sup>2</sup> står det å lese i boka *Lykkelige Mosdale*, og det manglet ikke på jubelrop. Det var nærmest som om det skulle bli gjort et unntak. Men folk jublet ikke fordi skipet som hadde vekket verdenspressens interesse, endelig var kommet hjem, og at sjøfolk om bord hadde gjort en bragd for deres frihet. Nei, de jublet fordi skipet ankom Oslo med en last bananer. Fire hovedstadsaviser hadde dagen før trykket en liten notis om ankomsten. Notisene



Aftenposten 23. mars 1946.

handlet ikke om skip og folk, men om bananer. <sup>3</sup> Skipsanløp med bananer hadde ikke forekommet de fem årene landet hadde vært okkupert, og i frigjøringsåret gjorde Arve Opsahl braksuksess med debutplate *"Når det kommer en båt med bananer."* <sup>4</sup>

Nesten uten unntak har historien om krigsseilere handlet om menn. Naturlig nok ettersom det først og fremst var menn som seilte. I følge en undersøkelse av 191 skip i årene 1941-1942, var det kun 17 kvinner blant 5574 sjøfolk, det vil si en andel på 0,3 %. <sup>5</sup> De fleste kvinnene som seilte var mønstret på innen yrker knyttet til forpleining av øvrig mannskap, med betegnelser som messepiker, salongpiker og lugarpiker. Antakelig har det aldri vært kvinner i offisersstaben, verken før krigen eller i krigen første år.

Fern Sunde, den gang Fern Blodgett var pioner da hun mønstret på som telegrafist på det Farsund-registrerte skipet *Mosdale*. Hennes modige innsats ble beskrevet i boka *"Lykkelige Mosdale, sagaen om et skip"* av Eiliv Odde Hauge i 1954. Denne artikkelens omtale av Fern Sundes vei mot sertifisert radiotelegrafist og hennes seilinger under krigen, bygger i stor grad på Hauge.

### Et utradisjonelt valg

Fern Blodgett vokste opp i Coburg, en liten by i Canadas tettest befolkede provins, Ontario. Småbyen lå inne i landet, mange mil fra salt sjø og hav. Hun var likevel ikke ukjent med skipstrafikk. På Lake Ontario med USA på motsatt kyst, pendlet ferjene frem og tilbake, og lastebåter gikk med gods. Så selv om farvannet var avgrenset, ga det inspirasjon til barnets drømmer. Om bord på båtene var det folk, ikke bare passasjerer på reise, men folk som passet sitt daglige



I USA hadde plakater av Rosie the Riveter og Wendy the Welder (bildet) høy symbolverdi i rekrutteringen av kvinner til verftsindustrien. (San Francisco Maritime Museum)

arbeid. Fern drømte om å seile mens hun så skipene komme og gå. Tiden var likevel ikke inne for å realisere et liv på sjøen. Hun begynte å utdanne seg til sykepleier i 1936 men sluttet kort etter. Handelsskolen ble imidlertid fullført, og etter avlagt eksamen i 1939 fikk hun jobb som sekretær i et livsforsikringsselskap i Toronto. Stillingen ga god inntekt, men for henne var jobben en utvei i et arbeidsmarked med svært begrensede muligheter. Ønsket om å komme ut i verden bar hun fortsatt med seg. Samme høst brøt krigen ut i Europa, og lenge før krigshandlingene truet det amerikanske kontinent, erklærte Canada seg som krigførende part og ble en aktiv støtte for britene i krigen mot Tyskland. På grunn av USAs nøytralitetspolitikk kom mye av skipstrafikken fra Nord-

Amerika til Storbritannia til å gå over canadisk havn. Kort etter krigsutbruddet, ble det etablert faste konvoier mellom Halifax og Liverpool, først og fremst for å få fraktet nødvendige forsyninger over til britene. Mange canadiske menn seilte ut som mannskap i handelsflåten, og kvinner bidro hjemmefra. Det ble dannet foreninger hvor kvinnene kom sammen for å strikke varme klær til dem som var ute.

Å komme som innflytter til storbyen Toronto ble en utfordring for Fern. Sitt gamle nettverk hadde hun forlatt i Coburg, og den nye jobben hadde ikke brakt henne noen ny vennekreter. Kveldene kunne derfor være både lange og ensomme. Da radioskolen søkte etter nye elever til et kveldskurs i radiotelegrafi, valgte hun å søke. I tillegg til å bryte ensomheten om kveldene, kunne kurset åpne muligheter for en mer aktiv innsats i krigen. Hun foretrakk å komme nær begivenhetene fremfor å sitte i baktroppen med strikkepinner på foreningsmøter. Både venner og familie anså valget hennes som ganske absurd, og det manglet ikke på anmodninger om å droppe det.



Hjemmet til Familien Blodgett fra 1930. Huset lå i Cobourg. (privat)

Dessverre så heller ikke den verden hun fridde til ut til å vise større interesse for hennes iver. Hun søkte seg inn på hele tre radioskoler som alle manglet elever. Fern fikk likevel avslag fra samtlige tre.<sup>6</sup>

Krig kan velte om på vante forestillinger og vaner. Kappløpet mellom to parter har ofte ført til nytenkning med både utvikling av ny teknologi og samfunnsmessige tilpasninger som resultat. Da USA noe senere kom med i krigen, ble det satt i verk et stortilt skibsbyggingsprogram ved amerikanske verft. Skip ble serieprodusert etter modell av bilindustrien, og i løpet av få år gikk 5700 skip av stabelen. For å få til dette, mens menn var ute i krigen, måtte fabrikkene fri til kvinnene. Det som var utenkelig før krigen, ble nå mulig og man kunne se kvinner håndtere sveiseapparater ved verftene.<sup>7</sup> Også i Storbritannia inntok kvinnene den ellers så mannsdominerte skipsindustrien. Ved sine verftsopphold kunne besetningen virkelig få seg overraskelser når det gikk opp for dem at det var kvinner som sto for ombygging av skipet deres.<sup>8</sup> Dette var tilpasninger som virkelig røsket opp i manns- og kvinnerollene, men da krigen tok slutt, vendte tilstanden fort tilbake til det som den gang var normalt. Verftene ble igjen mannens domene.

Mangelen på radiotelegrafister la på samme måte press på kjønnsrollene. Telegrafien med sendinger over

ledningsnettet på land var riktignok inntatt av kvinner tidligere. I Norge var om lag ¼ av telegrafistene kvinner allerede i årene frem mot år 1900.<sup>9</sup> Slik var det ikke med radiotelegrafering hvor sendingene gikk med radiobølger. Antakelig fordi det krevdes en god porsjon teknisk kompetanse for å operere en radiostasjon. Sendingene gikk over ulike frekvenser, og både ved lytting og sending og ikke minst ved vedlikehold, stiltes det store tekniske krav til radiotelegrafisten. Med krigen økte behovet for radiotelegrafister, og det var vanskelig å fylle tomrommet uten å ta inn kvinner. Men i motsetning til jobbene i verftsindustrien var radiotelegrafering ingen fysisk krevende jobb. Brede skuldre og muskler i overarmen førte ikke til raskere mottak og sending. Kanskje var det slike forhold som gjorde at Ferns inntog i mannsbastionen skulle få mer varige følger. Selv om fredsslutningene noen år senere kom til å minske det feminine innslaget, var de kvinnelige radiotelegrafistene kommet for å bli, i alle fall i den norske handelsflåten.



Fern, 2 år gammel i 1920. (F. J. Skitch, Coburg).

Fern på vei opp lederen på *Mosdale*.  
(Star Newspaper Service, Toronto)



Arbeidsfeltene for radiotelegrafister var mange. Det ble etablert flere baser i Canada for å utdanne og trene flyvere. Også den norske regjeringen fikk etablert en slik base, kjent som Little Norway.<sup>10</sup> Med større aktivitet i lufta, økte etterspørselen etter telegrafister. Samtidig økte også behovet på sjøen. Før krigsutbruddet var det stort sett styrmenn som utførte oppgavene som telegrafist om bord. Rene radiooffiserer var unntaket. Med krigen ble det behov for en langt mer aktiv radiolytting, og handelskipene ble derfor bemannet med rene radiotelegrafister, enkelte skip med opp til tre.<sup>11</sup> Dessuten var telegrafistene på sjøen i en utsatt posisjon, og de falne måtte erstattes. Telegrafister ble også satt til å avlytte fiendens radiomeldinger fra baser på land,<sup>12</sup> og trolig var det først og fremst dette arbeidet radioskolene hadde i tankene da de etter Ferns avslag begynte å revurdere sin praksis. Seks kvinner skulle nå gis muligheten, men ved siden av Fern var det kun én kvinne til som prøvde seg. Begge ble tatt opp, men Ferns medelev valgte å slutte etter kort tid. Forsøket ble med andre ord ingen kvantitativ suksess. Fern gjennomførte telegrafistutdanningen som eneste kvinne. Hun avla til gjengjeld en svært god eksamen. Etter halvannet år med kveldsundervisning, sto hun dermed klar for nye oppgaver våren 1941. Hvorvidt hun skulle få utnyttet kunnskapen var ennå uvisst. Hun fortsatte foreløpig i sitt arbeid i forsikringselskapet.<sup>13</sup>

Etter hvert kom flere kvinner til å ta utdanning som radiotelegrafist. De fleste kom til å jobbe for staten med beskrivelse av fiendtlige meldinger, et uvanlig arbeid, men på en relativt vanlig arbeidsplass på land. På sjøen var telegrafisten en del av offiserstabene i et konservativt inndelt hierarki. Om bord i skipene hadde menn regjert i århundrer. Først de siste tiårene hadde kvinner sluppet til, og da i de laveste posisjonene. Mannskap og offiserer levde adskilt med opphold på hver sine områder på skipet, og uten nevneverdig omgang med hverandre, i alle fall i fredstid. Systemet ble vurdert som avgjørende for at livet om bord skulle fungere, og det var liten interesse for å rokke ved det. At kvinner gikk inn i yrkesroller blant mannskapet, ufordret ikke strukturen nevneverdig. Kvinner i offiserstabene var noe annet. Det kunne lett forrykke autoriteten. På den annen side var nok telegrafisten den letteste posisjonen innen offiserstabene å foreta et kjønnskifte på.

Telegrafisten rapporterte direkte til kapteinen og hadde verken dekkfolk eller maskinfolk under seg. Radiotelegrafi som eget yrke var også et relativt nytt innslag på skipene som først for alvor gjorde seg gjeldene nå, i krigsårene. Gamle mønstre og forestillinger sto dermed ikke så sterkt. Kravene til en radiooffiser skilte seg dessuten fra øvrig offiserstab ved at det ikke var nødvendig med fartstid. Likevel, verken den canadiske eller den britiske handelsflåten hadde noen intensjon om å bryte mønsteret.<sup>14</sup>

Fern hadde ingen bakgrunn som kvalifiserte henne spesielt for å få hyre. Hun hadde ingen erfaring fra sjøen og det var ingen sjøfolk i familien, i alle fall ikke i de siste generasjonene. Men hun hadde drømmen fra barndommen, og den var nå blitt mer levende enn noen gang. Selv om hennes muligheter for å komme til sjøs som telegrafist var små, nesten ikke til å regne med, var det hennes absolutt første ønske som radiotelegrafist, å få seile om bord i en stor båt. Farene som hun da kunne ha i vente, var hun beredt på. Det var jo krig og den skulle hun uansett være med å bekjempe.<sup>15</sup>

Norske skip var ikke underlagt de samme restriksjonene som canadiske og britiske, men også her ville det under vanlige omstendigheter være en vanskelig oppgave for en kvinne å få mønstre på som telegrafist. Sommeren 1941 var en uvanlig tid, og på skipet *Mosdale* var behovet akutt. Skipet lå til havn i Montréal og manglet telegrafist for å kunne seile. Det lå ferdig lastet og varene trengtes i England. Kapteinen ønsket derfor ikke å bli liggende i havn unødig lenge. At det foregikk en uformell kappesstrid mellom *Mosdale* og søsterskipet *MS Mosfruit* om å tilbakelegge flest turer over Atlanteren,<sup>16</sup> har nok trukket i samme retning. Jo lengre skipet lå i havn, jo mer ble de akterutseilt i forhold til ”konkurrenten”. Likevel måtte det diplomati til for å få en kvinnelig radiooffiser ombord. Radioskolen i Toronto var udelt positiv, overbevist om at Fern kunne mestre oppgaven, og med forståelse for skipets behov for ny telegrafist. Det var skolen som hadde formidlet kontakten mellom skip og telegrafist. En påmønstring skulle imidlertid også godkjennes av Royal Navy. Kontrolløren deres hadde først nektet, i tråd med myndighetens holdning. Etter påtrykk fra kapteinen på *Mosdale* og skipets agent i Canada, endte det likevel med en

midlertidig dispensasjon.<sup>17</sup> Fern kunne dermed stige om bord som første kvinnelige telegrafist på et norsk handelsskip, trolig også den første blant hvilken som helst av de allierte nasjonene. Ikke uventet fikk begivenheten presseoppslag.<sup>18</sup>

### Til sjøs

*MS Mosdale* var et relativt moderne skip, gått av stabelen som fruktbåt ved Burmeister & Wain i København i 1939, bare en måned før krigen på havet var en realitet. Det hadde en toppfart på om lag 15 mil, og var dermed i stand til å holde unna for tyske ubåter og kanskje dra i fra, i alle fall fra ubåtene som opererte i krigens første fase.<sup>19</sup> Kapteinen fikk derfor i de fleste tilfeller tillatelse til å føre skipet over Atlanterhavet uten å gå i konvoi, noe han så på som en fordel fordi de saktegående konvoiene var hyppige mål for tyske ubåtangrep. Deler av besetningen på 29 mann var uenige i denne vurderingen og mente *Mosdale* var et mer utsatt mål alene på havet, uten konvoiens beskyttelse. Uenigheten fulgte skipet gjennom krigen og utviklet seg nå og da til en konflikt, men det var helst i periodene da ubåtfaren var på sitt verste at skipet ble pålagt å slutte seg til konvoiene.<sup>20</sup>

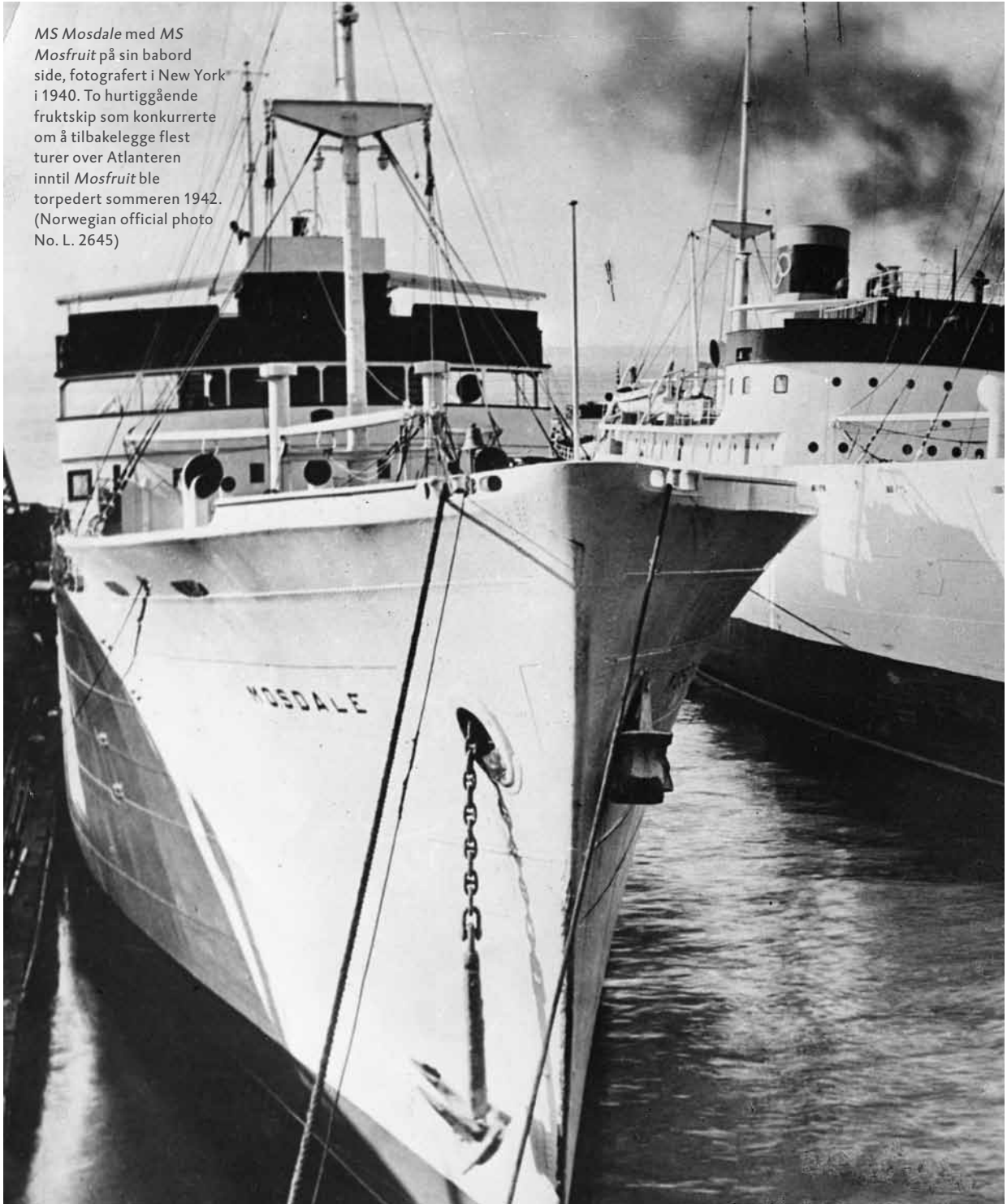
Ferns viktigste oppgave som radiotelegrafist eller ”gnist” var å lytte. Utsending av signaler kunne fort bli oppfanget av fienden og var derfor ikke aktuelt og heller ikke tillatt. Unntaket var nødsituasjoner, og

dette var jo gjerne situasjoner hvor skipet allerede var lokalisert av fienden. Da gjaldt det å få ut meldingen så raskt som mulig slik at en redningsaksjon kunne nå frem i tide. I det fienden fikk overtaket, kunne det være for sent. Noe av det første angriperne gjorde var å nøytralisere radioen, enten ved ordrer eller ildgivning. Også mottak på radio blant mannskapet var bannlyst, og radioene ble forseglet under fart. Radiotelegrafisten var derfor alene om tillatelsen til å lytte på radio når skipet var i sjøen. Med dette fulgte ansvar for å fange opp signaler både på kort-, mellom- og langbølge, og mellombølgen hadde egen nødkanal som skulle stå på konstant. Når skipet seilte i konvoi, forholdt radiotelegrafisten seg til meldinger fra commodoren, skipet som ledet an og befant seg sentralt plassert forut i konvoien. Meldingene var kodet etter et system som skiftet for hver eneste overfart. Når skipet derimot seilte alene, fulgte det en på forhånd opplagt rute med stadige kursendringer for å vanskeliggjøre en eventuell forfølgelse. Engelske Admiralty og Ministry of War overvåket situasjonen så langt det var mulig og dirigerte samtlige allierte skip via kodede radiomeldinger, såkalte BAMS-meldinger til avtalte tider. En BAMS-melding, i form av prikker og streker som representerte bokstaver og tall kunne se slik ut: “*HYLU OPFR 24531 32480 09654 11782*”, Betydningene kunne gnisten bare finne ut ved bruk av kodeboken som skulle oppbevares nedlåst i skipet.



*Mosdale* var hvitmalt som ny, og fikk i krigens første fase påført nøytralitetsmerker. I det Fern gikk om bord var ikke Norge nøytralt lengre, og *Mosdale* var gråmalt over det hele. (privat)

*MS Mosdale* med *MS Mosfruit* på sin babord side, fotografert i New York i 1940. To hurtiggående fruktskip som konkurrerte om å tilbakelegge flest turer over Atlanteren inntil *Mosfruit* ble torpedert sommeren 1942. (Norwegian official photo No. L. 2645)





For ikke å røpe meldingene til årvåkne lyttere hos fienden, ble kodeboken skiftet ut med jevne mellomrom. Tidspunkt for sending ble dessuten stadig endret.<sup>21</sup> Å gi en BAMS-melding mening, krevde naturligvis en pinlig nøyaktighet av telegrafisten. Gale tolkninger fra Ferns side kunne føre skipet rett inn i et farefullt område.

*Mosdale* hadde på denne tiden sin mer eller mindre faste rute mellom Montréal, Halifax eller St. John i Canada og Liverpool i England. Østover ble det



*Mosdale* i Nortraships grå farger. Her under et besøk av Kong Haakon i 1943. (George Rodger for Life Magazine)

fraktet kjøttvarer, mest bacon, en kjærkommen vare i de britiske hjem. Krigsmateriell ble sendt samme vei. Lenge før det var klart for invasjonen i Normandie, ble det lastet om bord landgangsfartøy i St. John, skjult under presenninger på dekk. I retur kunne det være lite last, men med eksport av whisky opprettholdt britene en del av handelsbalansen. Postsekker gikk begge veier over Atlanteren. *Mosdale* hadde også plass for passasjerer. Størst påtrykk var det vestover fra England, men nyutdannede flyvere fra de allierte basene i Canada til oppdrag i England, var ofte blant de reisende den andre veien.<sup>22</sup>

Første tur over til Storbritannia og tilbake ble gjennomført uten tegn til fiendtlig aktivitet, men på neste tur fikk Fern erfare hvilken viktig rolle hun ivaretok om bord. Etter å ha knekt en kodet melding fra Admiralty over radioen, kunne hun bringe kapteinen beskjed om ubåter i farvannet. Meldingen førte ikke til full alarm, men forholdsregler ble tatt. Kursen ble lagt om, redningsvester ble brakt i beredskap og ekstra utkikk ble satt ut. Kort etter ble faren bekreftet, da utkikken kunne melde om ubåt akterut på styrbord side. Observasjonen satte besetningen i en nødsituasjon i henhold til prosedyrene for radiosending, og Fern sendte straks nødsignalet over radioen. Det ble dessuten slått alarm om bord, *Mosdale* ble tøret mot babord og farten satt til fullt. Men i det livbåtene var svingt ut over skutesida, hvor de sto i beredskap, klare til å låres, og skytterne hadde inntatt sine posisjoner, klare til forsvar, forsvant ubåten under overflaten. Neddykket mistet den fart og kunne umulig følge skipet. Den kan ha dykket for å unngå skytset om bord i *Mosdale* og eventuelt fyre av en torpedo fra undervannstilling, eller for å overlate videre jakt til andre ubåter i farvannet, eller så ble *Mosdale* faktisk oppgitt. Det kom ingen torpedo, og *Mosdale* fortsatte mot havn i Liverpool.<sup>23</sup>

Fern konsentrerte seg om oppgaven ved radioen i slike situasjoner, og trolig var det pliktene som holdt frykten på avstand. Hun visste at kapteinen og den øvrige besetningen var avhengig av henne. Et feiltrinn kunne fort sette dem i unødig fare. Å sitte ved radioen og vente kunne imidlertid være frustrerende, men først og fremst fordi hun ikke fikk med seg hendelsene

utenfor.<sup>24</sup> Selv utykte hun mer redsel for de mørke havnekarverene i land enn for ubåtfaren til sjøs.<sup>25</sup> I det store og det hele viste Fern stor tilpasningsevne. Det var ingen selvfølge at forholdet mellom en kvinne og et mannskap på nær 30 menn, skulle bli velfungerende. Mannskapet var vant til et liv på skipene uten kvinner. Rutiner og omgangsform var naturlig nok preget av det. Det bredte seg også en skepsis blant mannskapet da det ble kjent at det skulle komme en kvinnelig telegrafist om bord. Fern kunne ha mønstret av allerede etter første tur eller etter første møte med de tyske ubåtene, uten å bryte verken avtaler eller forventninger. Det var ingen krav om at hun skulle fortsette. Hun slet dessuten med en vedvarende sjøsyke. Sjøsyke var noe hun ikke hadde tenkt på da hun ba om hyre. Og selv om også hun ble vant til et skip i sjø, ga ikke sjøsyken helt slipp på henne. Å utføre et arbeid under slike forhold tappet henne for krefter og ingen ville synes det var rart om hun takket for seg. Men hun valgte å seile videre, kanskje fordi hun var sta, men trolig også fordi hun fant seg godt til rette om bord. Hennes sosiale egenskaper i det mannlige miljøet kom godt med, og skepsisen blant mannskapet ble snart snudd til respekt og beundring.<sup>26</sup>



En del av besetningen om bord i *Mosdale* med skipets telegrafist i midten. (Illustrated)

I desember 1941 kom USA med i krigen. Tyskerne hadde lenge vært opptatt av å blokkere forsyningene over Atlanterhavet til Storbritannia, og med USA på alliert side, så de et påskudd til å trappe opp ubåtkrigen mot skipstrafikken. Med operasjon Paukenschlag skulle de allierte skipene senkes fortere enn nasjonene klarte å bygge nye. Det første offeret var det britiske dampskipet *Cyclops* som gikk ned sørøst for Halifax den 12. januar. To dager senere ble det norske motorskipet *Normess* senket på vei fra New York til Halifax, 60 nautiske mil utenfor Long Island. Dette var bare starten. Innen juli måned gikk 109 allierte skip ned og 2095 sjøfolk omkom.<sup>27</sup>

En ettermiddag like over påske sto *Mosdale* alene ut fra Halifax, to døgn etter at to norske tankskip var blitt senket utenfor kysten. På grunn av den overhengende ubåtfaren hadde skipet måttet ligge et døgn i havn på vent, og nå seilte det ut med livbåtene utsvingt og ekstra utkikk, men altså ikke i konvoi. Allerede i skumringen samme dag dukket en ubåt opp til styrbord. Det gikk full alarm og med full maskinkraft ble *Mosdale* manøvrert bort fra faren. Fern klargjorde for sending. Skipet var bare 50 nautiske mil fra Halifax så det ga tilstrekkelig radius når hun satt effektbryteren til halv. Men hun tok i bruk alle kanaler, og sendte meldingen ukryptert. Med telegrafistspråkets streker og prikker gikk kapteinens beskjed ut to ganger: "*Mosdale attacked by Submarine poss N 44° 15' W 62° 05'*". Fra Halifax fikk hun kort etter bekreftet at meldingen var mottatt. I boka *Lykkelige Mosdale* kan vi lese følgende:

*"Fern blir sittende i radiatorommet med høretelefonen klemt mot ørene, klar til å sende om noe skulle skje. Fra Halifax ble det sikkert sendt hjelp omgående. En hurtig destroyer kunne være fremme om snaue to timer, hvis den lå klar med dampen opp. Et fly – tja. Fern regnet i hodet. Hvis det sto klart til start på flyplassen, kunne det være fremme i løpet av noen minutter – ti minutter, kanskje et kvarter. Og likevel kunne det komme for sent. Og kanskje sto det ikke noe fly klart til start. Kanskje skulle motorene først varmes opp, og det tok tid før en flyver fikk somlet seg på plass."*<sup>28</sup>

Slik holdt hun i det minste tankene borte fra det som kunne bli et langt verre utfall; en fulltreffer fra den jagende ubåten. Med motoren presset til det ytterste dro skipet fra. Det kom flyhjelp, men ubåten hadde dykket ned før flyet nådde frem. Etter en rekognosering satt det kursen mot land igjen, og forsvant i horisonten. Kapteinen valgte å sette kursen mot England fremfor å vende tilbake til Halifax. Vurderingen var blant annet basert på tanken om at ubåtkapteinen kan ha håpet på en retrett fra *Mosdale* og derfor klargjorde for nytt angrep nærmere land. Men ikke lenge etter kursen var satt, ble en ny ubåt oppdaget. Denne gang i kjølvannet av skipet. Igjen ble det slått alarm og farten satt til full, men uten kursendring. Skytterne inntok sine posisjoner og Fern sin. Ny ukryptert melding om ubåtangrep ble sendt ut og bekreftet mottatt fra Halifax. Denne gangen valgte ubåten retrett etter å ha blitt beskyttet av kanonen på *Mosdales* akterdekk. Skipet kunne fortsette mot England med sitt på forhånd avtalte sikksakk-mønster gjennom farvannet.<sup>29</sup>



Som telegrafist på *Mosdale* hadde Fern et stort ansvar. Skipets besetning var avhengig av at hun tolket signalene riktig. (Western Mail, Cardiff)

Familien Blodgett var fortsatt lite begeistret for Ferns karrierevalg. Radiotelegrafist på land kunne være ille nok, men å trosse ubåtfaren i Atlanterhavet var langt verre. De var naturligvis redde for å miste henne og gikk så langt de kunne i å overtale henne til å komme hjem. Det hjalp ikke. ”Inntil Tyskland er slått, hører jeg til her”<sup>30</sup>, svarte hun på de velmenende forsøkene.

### Pioner og rollemodell

Fern Blodgetts kontroversielle valg fra tiden i Toronto hadde så langt oppfylt forventningene. Hun hadde håndtert de krevende situasjonene og gitt et betydelig bidrag til den allierte kampen mot Tyskland. Tonnevis med varer og viktige passasjerer hadde kommet trygt over Atlanteren ved hjelp av hennes innsats. Sjøsyken fulgte henne og var riktignok en strek i regningen. Men på den gode siden var hun blitt forlovet med Gerner Sunde, skipets stødige kaptein.

Hennes bragder begynte å vekke interesse. Naturlig nok var det velkjent i de faste havnene, i alle fall blant mange nordmenn, at det på *Mosdale* satt en kvinne ved radioen. Men historien skulle også nå nye havner. Skipets reder, Torrey Mosvold ønsket publisitet om den kvinnelige telegrafisten. I en vanskelig tid da sjøfolk hadde mye å slite med, kunne slike fortellinger ha stor verdi. Dessuten ville jo publisitet kunne gi en positiv effekt på videre rekruttering. Mangel på mannskap var en av de største utfordringene for Nortraship, så vel som for den øvrige allierte flåten. Han korresponderte med skipsfartsdirektørens kontor om saken og oversendte opplysninger om Fern Sunde. Snart skulle historien komme på trykk i ”*Meddelelser fra Sjøfartsdirektøren*”.<sup>31</sup>

Mye tyder på at Ferns historie fikk følger for den neste kvinnen som skulle seile som radiotelegrafist. Enkelte omstendigheter kan ha påvirket både søker og opptaksnemnd. Tjueni år gamle Helene Karoline Fisher Dale fra en gård utenfor Oslo, hadde mønstret på som salongpike i midten av 30-årene. Etter et par år på sjøen hadde hun forsøkt å komme inn på radiotelegrafistutdanningen i Norge, men fått avslag. I krigsårene hadde hun krysset mellom meksikanske, karibiske og amerikanske havner om bord i *MS Bayard*.



En skipsradio krevde også reparasjoner og vedlikehold. Ekspertisen befant seg som oftest mange sjømil unna. Radiooperatøren kunne støtte seg til skipets elektriker, men måtte være trygg på eget fagområde. (Illustrated)



Ekteparet Sunde vendte tilbake fra ferie til den mest farefulle perioden i slaget om Atlanteren. (Illustrated)

I midten av mars 1942 måtte hun imidlertid mønstre av i New York på grunn av sykdom. Mens hun nå var i land gjorde hun et nytt forsøk på å komme inn på radioskolen. Hun fikk støtte både fra rederihold og fra Nortraships sosialkomité, men også denne gang møtte hun motstand i byråkratiet.<sup>32</sup> Etter to måneders rekonvalesens i storbyen, mønstret hun så på *MS Laurits Swenson* som de påfølgende to månedene hadde havneanløp, både i Liverpool og i Halifax, der *Mosdale* så ofte lå og lesset og losset. Den 29. juni ankom *Mosdale* Liverpool mens *Laurits Swenson* lå i havn. I fire dager lå de to skipene i samme havn, begge med noe forholdsvis sjeldent som kvinnelig mannskap om bord, henholdsvis en messepике og en ”gnist”.<sup>33</sup> Vi kan ikke fastslå at de to har møtt hverandre, men det er i alle fall en stor sannsynlighet for at Dale enten har hørt

historien om Fern, eller snakket med henne personlig. Kort etter, mens *Laurits Swenson* var på sin ferd tilbake til New York, gikk *Meddeleler* fra Sjøfartsdirektøren nr 19 i trykken, med artikkelen om Fern Sunde. To uker etter ankomst i New York mønstret Dale av og reiste til Toronto og den norske basen Little Norway, for å utdanne seg til radiotelegrafist.<sup>34</sup> Det er naturligvis en viss mulighet for at opptaket ble klarlagt uavhengig av havneanløp og artikkelen, men tidspunktet for Dales avmønstring gjør det sannsynlig at telegrafisten på *Mosdale* åpnet øynene, både for henne og for opptakskomiteen da avgjørelsen om å slippe en kvinne til ved den norske radioutdanningen ble tatt.

Radiotelegrafiutdanning for kvinner var nok en like stor nyhet ved Little Norway som ved den canadiske skolen Fern hadde fulgt. Dale var eneste kvinne i en klasse på 33 elever og måtte klare seg uten den forpleiningen hennes mannlige medelever fikk. Hybel utenfor leiren og reise til og fra måtte hun bekoste selv.<sup>35</sup> Oppholdet ble likevel vellykket. Hun forlot Little Norway som ferdig eksaminert telegrafist i mai året etter og mønstret på *MS Baalbek*, antakelig som den andre kvinnelige telegrafisten i den allierte flåten. Noen måneder senere, i september 1943 fortsatte hun på *MS Alf Lindberg*, hvor hun ble til utgangen av fredsåret 1945. Som så mange andre fortsatte Dale å seile til etter frigjøringen. Ved utgangen av 1945 avanserte hun til 1. telegrafist på *MS Fernplant* hvor hun mønstret av i mars 1946.<sup>36</sup>

Samtidig som skipene med de to kvinnene om bord lå ved kai i Liverpool, ble *MS Mosfruit*, søsterskipet til *Mosdale*, senket på havet nordvest av Irland. Skipet krenget etter en eksplosjon som ingen helt visste årsaken til, men observasjonen av en ubåt i farvannet etter eksplosjonen, sannsynliggjorde en årsakssammenheng. I dag kan vi følge ubåtens trefninger via databaser og fastslå at det var et ubåtangrep.<sup>37</sup> De fleste blant mannskapet ble reddet, men først etter en ukes opphold i livbåt. Besetningen på *Mosdale* fikk nyheten mens skipet lå til havn i St. John. *Mosdale* og *Mosfruit*, begge tilhørende Mosvold-rederiet hadde seilt i den samme farten med den samme lasten, og kapteinene hadde i lengre tid hatt den allerede nevnte, noe bisarre konkurransen gående. De hadde konkurrert om hvilket skip

som kunne krysse Atlanterhavet flest ganger. Nå var det definitivt slutt på leken, og ulykken på Mosfruit ble et hardt slag om bord i *Mosdale*. Kapteinen og ”gnisten” gikk på denne tiden med planer om å gifte seg og hadde diskutert dette med sjømannspresten i Liverpool. Omstendighetene fikk fremskyndet planene, og selv om de nå var på motsatt side av Atlanterhavet, sørget de for å få giftemålet hastig og stille ut av verden før skipet igjen la fra kai. Selv om seilasene til nå hadde gått bra og de fortsatt hadde tro på at de skulle klare å krysse Atlanteren, fryktet de også det verste og ville sørge for i alle fall å få ekteskapet i havn. Etter et par turer til, tok ekteparet seg ferie i Canada mens den tidligere Mosfruit-kapteinen vikarierte på *Mosdale*.<sup>38</sup>

I desember 1942 sto ekteparet Sunde igjen om bord. I løpet av november som var krigens verste måned så langt, hadde 134 allierte skip gått tapt. Nord-Atlanteren var det hardest rammede farvannet og her hadde også uværet fart stygt med skip og besetning. Det var med andre ord en tung oppgave å gjenoppta farten over havet. De harde tapene skjerpet også kravene til mannskap. Frem til da hadde radiosendingene fra Admiralty blitt sendt ut til bestemte tider på døgnet, men på grunn av de massive angrepene fra tyske ubåter, ble skipene nå pålagt å holde radiovakt hele døgnet. På *Mosdale* ble det derfor krav om to telegrafister. Bemanningsøkningen ble løst relativt enkelt ettersom radioen allerede hadde vært bemannet i Ferns fravær. Den unge mannen som hadde betjent stasjonen valgte å fortsette, mens den etter hvert erfarne kvinnen ble forfremmet til 1. telegrafist.<sup>39</sup>

På nyåret 1943 opplevde Fern sitt første møte med fiendens fly. Over radioen kom meldingen prikk strek, prikk strek, prikk strek, det vil si ”A” tre ganger, og dernest et ukjent skips posisjon. A’en sto for Air. Posisjonen som ble oppgitt var bare 50 nautiske mil unna. De kunne altså vente besøk. Skytset om bord ble klargjort og flyet kom. Spenningen steg inntil flyet var identifisert, det kunne jo vært et alliert fly som kom mot dem. At det virkelig var et tysk fly ble først klarlagt samtidig som det fyrte løs mot skipet med mitraljøse. Fra *Mosdale* gikk meldingen ut: A, A, A og posisjon. *Mosdale* var godt utrustet for kamp og flyet trakk seg uten å utløse noen bomber. Trolig var flyet allerede ut-



Kong Haakons besøk om bord på *Mosdale* da fem fra skipets besetning mottok medalje, førte til store medieoppslag. (Keystone press agency, London)

tømt for bomber etter sitt forrige mål. Om bord kunne de puste et lettelsens sukk og fortsette sin ferd vestover. Usikkerheten – om flyet opererte alene eller sammen med andre fly, skip eller ubåter, slik at de kunne vente seg nye besøk, måtte de imidlertid ta med seg.<sup>40</sup> Historien om lykkeskipet *Mosdale* som hadde krysset Atlanterhavet flere ganger enn noe annet skip under krigen, geleidet av en kvinnelig telegrafist, fortsatte å spre seg. Den 14. januar gikk det et brev til Norsk Informasjonssenter i Canada i Montréal. Avsender Christian Schou, trolig ansatt i Nortraship-administrasjonen, var ikke så opptatt av den enestående telegrafisten slik reder Mosvold og sjøfartsdirektøren hadde vært, men heller en heltehistorie med en passe porsjon romantikk. Han ønsket en markering og en feiring neste gang *Mosdale* kom til havn i Canada. Da hadde kaptein Gerner Sunde seilt 45 turer frem og tilbake over Atlanterhavet. En overlegen rekord som Schou mente fortjente litt feiring. Men etter hans oppfatning utgjorde dette bare halvparten eller 50 %, som han uttrykte det. Historien var også 50 % romantisk, med andre ord 100 % amerikansk.



De påfølgende intervjuer gikk verden over. (Western Mail, Cardiff)

”For en tid tilbake fikk han (Kapteinen) om bord kvinnelig telegrafist, en kanadierinne som var til de grader sjosyk og som følge derav vanskelig å ha med å gjøre at kapteinen truet med å gjøre kabinettsspørsmål. Imidlertid seiret kvinnen – som vanlig – og nu er de lykkelig gift.”<sup>41</sup>

Mottakelsen måtte vente og kanskje den også ble glemt. Da *Mosdale* ankom britisk side ble det flere turer mellom britiske havner før skipet igjen kunne vende vestover. Skipet ankom St. John først i slutten av mars 1943.

På neste tur østover gikk *Mosdale* ut sammen med fem andre skip som samlet sluttet seg til bakre rekke i en konvoi fra New York. Konvoien utgjorde 67 handelsskip og 19 eskorteskip.<sup>42</sup> Etter tre dager i jevn marsjart eksploderte det inne i konvoien. Et skip var truffet, og sank etter få minutter. Fern lyttet til radioen, men det kom ingen melding. Commodoreskipet var taust og konvoien fortsatte uavbrutt. Følgébåtene fikk derimot mye å gjøre. De krysset frem og tilbake i konvoien og slapp flere dypvannsbomber så vannsøyler slo høyt til værs. Et kvarter senere fikk enda et skip en torpedo i skutesiden. Stemningen om bord var trykket. De var vitne til at sjøfolk trengte deres hjelp men kunne ikke gjøre annet enn å fortsette. Reglene for konvoifart var nådeløse, laget for å beskytte skipene som fortsatt seilte. Det var nok disse påkjenningene, det å se skip i følget bli blåst i lufta og bare fortsette som om ingenting var hendt, som gjorde at kapteinen fortrakk å seile alene fremfor å gå i konvoi. *Mosdale* befant seg akter på styrbord fløy, og da nattemørket falt på, lot kapteinen skipet forsiktig falle av mot styrbord til konvoien var utenfor rekkevidde og *Mosdale* igjen seilte alene. Det ble med en natt i ”frihet”. Dagen etter ble det villfarne skipet innhentet av et eskorteskip og beordret tilbake i rekka. Kapteinens oppfatning av konvoiene, ble ikke delt av Admiralty.<sup>43</sup>

Turen tilbake ble ikke særlig bedre, selv om *Mosdale* denne gang seilte alene. De kunne høre eksplosjoner fra skip som gikk tapt og passerte illevarslende vrakrester på sin ferd over havet. En fiendtlig ubåt ble senket forut for dem. Antakelig ble det deres redning. Ubåten hadde trolig kurs mot *Mosdale* da den ble innhentet. Fern fikk inn daglige meldinger fra skip som var i nød.

Hun likte seg svært dårlig og håpet det snart tok slutt, – at de snart kunne legge sjøen og elendigheten bak seg og begynne et liv på land. Hun prøvde likevel å virke uforstyrret og sa ingenting. Dette var i mai 1943 og turen ble et vendepunkt for tilværelsen om bord i *Mosdale*,<sup>44</sup> så vel som at mai 1943 representerer et vendepunkt i kampen om Atlanteren. Måneden før var det satt inn nye amerikanske langdistansefly over Nord-Atlanteren, og nye britiske jagere på sjøen. Begge deler viste seg å være svært effektive, og i løpet av kort tid var ubåtfares redusert betraktelig. Fortsatt var det farlig, og mange handelsskip måtte gi tapt, men styrkeforholdet gikk definitivt i de alliertes favør.<sup>45</sup>

Den 15. juli 1943 ble det høytidelig medaljeoverrekkelse om bord i *Mosdale*. Med flere tusen dokkarbeidere og sjøfolk fremmøtt på kaia i Cardiff, trådte Kong Haakon og kronprins Olav om bord på rød løper. *Mosdale* hadde tilbakelagt 51 turer over Atlanteren, mer enn noe annet alliert skip. Fem fra besetningen mottok dekorasjoner, deriblant Fern som ble tildelt Krigsmedaljen. Medaljetildelingen foregikk med et stort oppbud av pressefolk, og etter utdelingen med derpå følgende festmiddag ble ekteparet Sunde kjørt til BBC studio for radiointervju. Intervjuet gikk på lufta samme kveld, både på engelsk og på norsk.<sup>46</sup>

Presseoppbudet var nøye planlagt og Nortraship plukket selv ut hvilke historier som skulle fortelles. Bragdene til den kvinnelige 1. telegrafisten var en selvfølge.<sup>47</sup> Hyllesten fortsatte da *Mosdale* i slutten av måneden ankom Halifax. Representanter for de canadiske myndighetene kom om bord, og med dem kom den samme admiralen i Royal Navy som noen år tidligere hadde forsøkt å nekte Fern å seile. Denne gang kom han med blomster. Dessuten var foreldrene hennes invitert så hun kunne riktig nyte øyeblikket.<sup>48</sup>

Fire måneder etter oppstyret med medaljeutdeling og medieoppslag, skjedde det noe bemerkelsesverdig ved rekrutteringen til den norske handelsflåten. I desember 1943 mønstret to nye canadiske kvinner på som telegrafister, og på nyåret 1944 fulgte fire etter. Det stoppet ikke med det. Innen utgangen av krigen mønstret 21 canadiske og 2 amerikanske kvinner på som telegrafister på norske skip.<sup>49</sup>



Dermed kom kvinnene og spesielt de canadiske til å utgjøre en betydelig del av radiobemanningen i den norske handelsflåten. De fleste av dem mønstret av relativt kort tid etter krigens slutt. Noen få fortsatte imidlertid å seile i fredstid, og fikk følge av nye. Flere canadiske telegrafister hadde oppnådd sitt sertifikat med bindingstid til den canadiske stat for tjeneste på landjorda, og ble overflødige da krigen tok slutt. Enkelte av dem valgte å dra til sjøs og ettersom kvinnelige telegrafister fortsatt var utestengt fra canadiske skip, kom de fortsatt til å utgjøre et innslag i den norske handelsflåten. Den siste mønstret av i 1958.<sup>50</sup>

Om bord i *Mosdale* forløp overseilingene frem mot krigens slutt uten stor dramatik. Maktforholdet mellom de krigende parter svingte, men i store trekk gikk det riktig vei for de allierte. Det gikk gjetord om det heldige skipet. Passasjerene hadde også forstått fordelene ved å reise med *Mosdale*, og det var blitt kø for å få plass. Konvoiene var langt bedre beskyttet nå



Fern med barna Solveig Ann (til høyre) og Fern utenfor hjemmet deres i Farsund i 1961. (privat)

enn i krigens tidligere fase. Overraskelsen ble derfor stor da det så sent som i april 1945 viste seg fortsatt å være tak i de hensynsløse ubåtene. To skip ble torpedert i konvoien de fulgte. Et av dem var lastet med flybensin og gikk fullstendig opp i ild og røyk før det etter sekunder forsvant i dypet, trolig med hele besetningen.

Kort etter var det imidlertid over, og den 8. mai 1945 lå *Mosdale* i Boston da meldingen om et fritt Norge nådde dem. Det ble en forsiktig feiring om bord som fortsatte da skipet klappet fra kai og la i vei nordover den amerikanske vestkysten. For å holde oppe feststemningen på det gråmalte skipet, tok de sjansen på å la hele flaggpryden bli hengende i riggen under fart.<sup>51</sup> Fern Sunde hadde da fulgt *Mosdale* 78 ganger over Atlanteren,<sup>52</sup> enten i bevoktet konvoi eller alene i sikksakk-mønster for å unnsnippe ”havets grå ulver”. Den 24. mars 1946, la skipet til i Oslo. Aftenposten kunne dagen etter bringe en fin liten reportasje om ekteparet Sunde og deres bragd på havet. Noen var med andre ord i stand til å se utover bananlasten i skipets kjølerom.<sup>53</sup>

### Fredsår

Etter krigen kunne Fern se tilbake på en betydelig innsats i bekjempelsen av et nazistisk verdensherredømme. Forsyningene som sjøfolkene satset sine liv på å føre i havn var avgjørende, både for å opprettholde det sivile samfunn i de allierte nasjonene, og for å sikre fronten med stridsmateriell og soldater. *Mosdale* og skipets besetning hadde gjennomført sin del av oppgaven svært effektivt. Fern var også klar over at hun hadde rokket ved noen sosiale skillelinjer. Som kvinne på radioskolen og senere ved skipsradioen hadde hun utfordret det bestående og vist at fordommene mot kvinner bak skipsradioene var grunnløse. Kanskje så hun også konturene av de ringvirkningene hun skapte, selv om hun ikke satt med den oversikten vi har i dag. Det ryet hun fikk som pioner til sjøs, bidro til en sårt tiltrengt rekruttering til handelsflåten.

Med freden kom antallet canadiske kvinner på norske skip til å avta. De som var rekruttert hadde

tatt sine radiosertifikater i krigsårene, og selv om krigsutdannede telegrafister fortsatt mønstret på, kom det ikke nyutdannede etter dem. Kvinnene var imidlertid kommet for å bli, og tilfanget kom til å forflytte seg til Norge i årene etter 1945. Vi så at den norske telegrafistutdanningen ved Little Norway tok inn sin første elev i 1943. Arendals Sjømannsskole hadde uteksaminert enkelte telegrafister før krigen, også to kvinner, men det førte ikke til rekruttering til handelsflåten før i 1946.<sup>54</sup> Arendal Sjømannsskole lå brakk under den tyske okkupasjonen, men etter krigen ble det opprettet egen radioutdanning og i 1947 kunne enda to kvinner forlate skolen med ferske sertifikat for radiotelegrafi. De to utgjorde 18 % av den lille gruppa med avgangselever. Men etterkrigstiden førte også med seg en fornyet motstand mot kvinner ved skipsradioene. Behovet var ikke like skrikende som i krigsårene og mange mente det var bortkastet å utdanne kvinner ettersom få av dem ble i sine yrker. Dette synet fikk langt på vei støtte i fagbevegelsen.<sup>55</sup> Telegrafstyret forøkte også å legge en demper på utviklingen, og innførte en regulering som skulle hindre kvinneandelen å overstige 10 %. Men det var ingen vei tilbake og telegrafstyret måtte gi opp strategien sin. Utover 1950-tallet kom prosentandelen til å ligge på om lag 30 %, mens skolens siste kull i 1982 hadde en kvinneandel på hele 70 %. I 1980-årene ble radiotelegrafi avløst av telefoni og telex, og dermed måtte både kvinner og menn gå i land. Yrkesgruppen forsvant fullstendig fra handelsflåten.<sup>56</sup>

Etterkrigstiden kunne være tung for mange krigsseilere. De fysiske farene var riktignok ute av verden. De slapp å se folk hoppe eller bli kastet over bord fra skip som var truffet, eller oppleve selv å havne i sjøen med sønderskutte kropper flytende rundt seg. Eller de slapp å stå om bord med angst for at den neste eksplosjonen skulle velte opp fra maskinrommet på deres eget skip. Men opplevelsene slapp likevel ikke taket, og etterkrigstidens samfunn var dårlig skikket til å håndtere krigsskadede sjøfolk. Traumer fikk ofte overtaket og mange krigsseileres liv gikk med, også i fredstid.

Fern befant seg i denne tiden i et fremmed land med en fremmed kultur, og måtte langt på vei forholde seg



Fern Sunde med barnebarnet Ingrid i 1991. (privat)

til et fremmed språk. Hun var en enslig canadier i en pietistisk sørlandsby med normer som sto fjernt fra det hun var vant til. Hennes mann Gerner, fortsatte å seile, og som sjøfolk flest i utenriksfart fikk han lange perioder ute mens tiden i Farsund kunne bli tilsvarende kort. Fern tok også hyre inne i mellom. De skulle ha penger til hus og til å forsørge familien, helst uten å sette seg i gjeld. Men i 1952 da hun ventet sin første datter, gikk hun i land for godt for å ta hånd om den kommende familien. Gerner døde til sjøs i 1962, bare 50 år gammel. Fern sto dermed alene om ansvaret.

Krigen på havet hadde satt sine spor. Den fulgte henne i hennes nye rolle, noen ganger mer fremtredende og smertefull enn andre. Gjennom hele krigen hadde hun levd med sjøsyken. Nå hadde traumene overtatt. Og på samme måte som hun trasset sjøsyken for å gjøre jobben hun hadde påtatt seg om bord, undertrykket hun nå angsten og konsentrerte seg om å utføre sin oppgave som mor i sitt nye land. Krigens grusomheter hadde ingen plass i hennes nye liv, og hun passet på å

holde den på god avstand. TV-program med innslag fra krigen skrudde hun enten av, eller hun forlot rommet og overlot skjermen til barna. Marsjerende tyske soldater kunne være et uutholdelig syn, selv på film. Hagen i familien Sundes hjem, en hage på over 6 mål med utsikt over sjøen, ble hennes fristed. Den trengte hennes grønne fingre og hun hadde behov for freden som omga den. Ved å stelle for planter, busker og trær holdt hun minnene på avstand. Likevel måtte hun til slutt få hjelp. Hun begynte i terapi for å vinne tilbake kontrollen over livet sitt.<sup>57</sup>

Krigsseilerforeningen ble dannet i 1972 for å fremme krigsseilernes sak overfor myndighetene. Men etter hvert ble det et større fokus på kultur og ikke minst det sosiale fellesskap. Sammenkomster og organiserte turer brakte krigsseilere og deres livsledsagere sammen. Medlemmer som delte samme skjebnesvangre fortid fikk anledning til å snakke sammen, også om årene på havet og vanskene en del slet med i ettertid. Ferns medlemskap bygget på en erkjennelse av at krigsårene var en viktig del av henne. Hun hadde ikke styrke til å bære hele fortiden alene, og ønsket noen å dele den med. I foreningen ble hun kjent med andre krigsseilere og møtte til og med folk som hadde stått om bord i samme båt som henne.

I 1991 døde Fern Sunde, 73 år gammel. Tre år tidligere var hun blitt hedret med ”kaperprisen” i sin hjemby.<sup>59</sup> På den måten viste også Farsund kommune at den verdsatte hennes krigsinnsats om bord i et fruktskip i den norske handelsflåten.



Fern Sunde sammen med Søren Brandsnes på tur med krigsseilerforeningen til Rauland i 1984. Brandsnes intervjuet henne for ”Krigsseileren”. (privat)

## Tillegg, oversikt over kvinnelige telegrafister i Nortraships tjeneste

Navn	N	Skip	Stilling	Periode
Fern Blodgett (Sunde)	Can	<i>MS Mosdale</i>	2. telegrafist	14.6.41-31.3.43
		<i>MS Mosdale</i>	1. telegrafist	1.10.43-3.46
Helene Karoline J. Fischer Dale	No	<i>MS Baalbek</i>	2. telegrafist	1.6.43-25.9.43
		<i>MS Alf Lindeberg</i>	2. telegrafist	19.10.43-17.12.45
		<i>MS Fernplant</i>	1. telegrafist	19.12.45-18.3.46
Dorothy Sullivan (Ramsland)	Can	<i>MS Maud,</i>	1. telegrafist	1.12.43-5.4.45
Betty Lake (Ottersen)	Can	<i>MT Garonne</i>	telegrafist	14.12.43-10.11.44
		<i>TT Kirkenes</i>	2. telegrafist	5.1.45-12.2.46
		<i>Essi</i>	1. telegrafist	4.47-
Maude Elisabeth Steane	Can	<i>DS Viggo Hansteen</i>	2. telegrafist	22.6.44-14.8.44
Alice House (Hansen)	Can	<i>TT Kaptein Worsøe</i>	2. telegrafist	04.7.44-20.6.46
		<i>Karsten Vang</i>	telegrafist	21.6.46-09.46
Ola M. McLean	Can	<i>TT Kaptein Worsøe,</i>	2. telegrafist	04.7.44-16.1.46
Esther Chrichton	Can	<i>MS Narvik</i>	telegrafist	18.1.44-10.10.46
Rosemary Byrom	Can	<i>MT Jotunfjell</i>	2. telegrafist	07.12.44-21.11.45
Josephine Ryan (Fredriksen)	Can	<i>MS Ferncliff</i>	2. telegrafist	24.7.44-10.11.45
Margareth Dickson	Can	<i>TT Hammerfest</i>	3. telegrafist	30.4.45-8.10.45
Mary McDermott Milne	Can	<i>MT Trondheim</i>	3. /2. telegrafist	7.11.44-21.9.45
Annie Martlieu	Can	<i>DS Iris,</i>	telegrafist	8.6.44-4.10.44
		<i>DS Gudvor,</i>	telegrafist	15.1.45-23.6.45
Barbara Lucy Briggs (Ulrichsen)	Can	<i>MS General Ruge</i>	2. telegrafist	19.2.44-2.12.45
		<i>DS Vadso</i>	2. /1. telegrafist	12.1.45-8.10.46
Yvonne Demers	Can	<i>TT Hammerfest</i>	2. telegrafist	11.5.45-18.1.46
Elizabeth L. Prescott	Can	<i>TT Honningsvåg</i>	2. telegrafist	17.4.45-28.9.45
		<i>DS Harald Torsvik</i>	2. telegrafist	6.6.46-1.1.47
		<i>Apollo</i>	2. telegrafist	11.2.47-17.9.47
Frances Joan Aiers (Henriksen)	Can	<i>TT Kirkenes</i>	3. telegrafist	8.1.45-12.4.46
Margaret Benham	Can	<i>MS Hoegh Silverlight</i>	telegrafist	25.2.44-23.2.45
		<i>MS Roseville</i>	telegrafist	31.5.45-24.11.45
Suzanne Marie Gens	Can	<i>DS Harald Torsvik</i>	3. telegrafist	3.11.44-18.6.45
Mabel Graham	Can	<i>DS Harald Torsvik</i>	2. telegrafist	3.11.44-18.06.45
Cecile Richard	Can	<i>DS Vadso</i>	3 telegrafist	12.1.45-14.9.45
Margaret Spence	Can	<i>TT Honningsvåg</i>	2. telegrafist	17.4.45- 8.5.46
Joan Quinn	USA	<i>DS Carl Oftedal</i>	telegrafist	4.4.45-7.11.45
Jean Haydock	USA	<i>DS Carl Oftedal</i>	telegrafist	4.4.45-7.11.45
Mary Helen Evans	Can	<i>Hoegh Silverlight</i>	2. telegrafist	13.9.44-30.6.45

## Kilder

### Artikler

- Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 24, 1942, Nasjonalbiblioteket  
Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 19, 1943, Nasjonalbiblioteket
- Krigsseileren, nr 3, 1984 og nr 3, 1988  
Roeckner, Olive: artikler tilgjengelige på Western Canada amateur Radio Website: Did woman serve at sea in WWII; The unknown few; Deep sea YL "sparks" Story of YL Olive Carol; History of Canadian YL Pioneer operators, sparks at sea; Lucky *Mosdale*;

### Aviser

- Aftenposten, Dagbladet, VG og Norsk Handels og Sjøfartstidende; gjennomgang av mars måned, 1946, artikkel i Aftenposten 25. mars 1946 og Agderposten 7. april 1947

### Nettsider

- Arnold Hague Convoy Database:  
<http://www.convoyweb.org.uk/hague/>
- Siri Holm Lawson:  
<http://warsailors.com/>
- Uboat net:  
<http://uboat.net/>
- Western Canada amateur Radio Website, YL Radio:  
<http://www.qsl.net/ylradio/index.html>

### Arkivkilder

- Riksarkivet. Nortaship London,  
Central filling general
- Riksarkivet. Nortaship London,  
Maritime department
- Riksarkivet. Nortraship New York,  
Central filling general
- Riksarkivet. Nortraship New York,  
Maritime department
- Riksarkivet. Direktoratet for sjømenn

## Intervju

- Fern Sunde Sletten, datter av Fern Sunde, 1. april 2009

### Korrespondanse

- Olive Roeckner, 27. nov 2008 – 8. feb 2009

### Litteratur

- Basberg, Bjørn L: Handelsflåten i Krig 1939-1945 bind 2, Nortraship. Alliert og konkurrent, Oslo 1993
- Brandsnes, Søren: Seilas for frihet, Seilassen videre Seilasens slutt, 60 år med krigsseilerne på Agder. Kristiansand 2001
- Hauge, Eiliv Odde: Lykkelige *Mosdale*. Sagaen om et skip, Bergen 1954
- Hjeltnes, Guri: Handelsflåten i Krig 1939-1945 bind 4, Krigsseiler. Krig, hjemkomst, oppgjør, Oslo 1997
- Hjeltnes, Guri: Handelsflåten i Krig 1939-1945 bind 3,
- Sjømann. Lang vakt, Oslo 1995
- Korbøl, Gerd: Gnista, kvinne til sjøs 1959-1968, Lørenskog 2008
- Mortensen, Mauritz Sundt: Telegrafistliv i storm og stille: og litt om sjømannskolen i Arendal, Bærum 2008
- Olstad, Finn: Vår skjebne i vår hånd, Norsk Sjømannsforbunds historie, bind 1, Oslo 2006
- Seland, Bjørg: "Ikke saadan som en Kone bør være..." Kvinneliv og kvinneroller i 1800-tallets samfunn, Oslo 1997
- Thowsen, Atle: Handelsflåten i Krig 1939-1945 bind 1, Profitt og patriotisme, Oslo 1992
- Tillegg, oversikt over kvinnelige telegrafister i Nortraships tjeneste

## Noter

1. Krigsseileren nr 3, 1984
2. Hauge 1954 s. 297-298
3. Aftenposten, Norges Handels og Sjøfartstidende Dagbladet og VG, lørdag 23. mars 1946
4. Norsk Biografisk Leksikon bind 7, Oslo 2003, s. 166, Arve Opsahl. Det kan legges til at mens *Mosdale* fikk losse i fred ved Filipstadbrygga i Oslo måtte politiet gripe inn da skipet *Titania* skulle losse bananer samme sted to dager senere. Flere hundre hadde da tatt seg ulovlig om bord for å sikre seg en del av bananlasten. VG 27.3. 1946
5. Hjeltnes 1995 s. 19
6. Hauge 1954 s. 21-32, Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 24, 1942 s. 13
7. Basberg 1993 s. 168
8. Hjeltnes 1995 s. 510
9. Seland 1997 s. 92
10. Hjeltnes 1997 s. 161
11. Hjeltnes 1995 s. 141
12. Roeckner, 27.11 2008
13. Hauge 1954 s. 26, I det vestlige Canada ble en annen kvinne uteksaminert som radiotelegrafist et par måneder senere, Roeckner 27.11 2008
14. Hauge 1954 s. 36, Roeckner, artikkel: Did women serve at sea in WWII
15. Hauge 1954 s. 27
16. Hauge 1954 s. 72, 115, 127,129, 135
17. Hauge 1954 s. 99-100
18. Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 24, 1942 s. 13, og nr 29, 1943 s. 370. Saken ble omtalt i en reportasje i Toronto Star, Hauge 1954 s. 95-96
19. Hauge 1954 s. 39 - 41 og 56
20. Hauge 1954 s. 227, 229, 282
21. Hjeltnes 1995 s. 142-143
22. Hauge 1954 s. 53-55, 65, 111, 118-119, 127, 130, 156, 161, 178, 197 - 198
23. Hauge 1954 s. 119 -121
24. Hauge 1954 s. 214
25. Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 24, 1942 s. 13
26. Hauge 1954 s. 100-116
27. Thowsen 1992 s. 371 og Hjeltnes 1995 s. 244-245
28. Hauge 1954 s. 167-168
29. Hauge 1954 s. 161 - 175
30. Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 24, 1942 s. 14
31. Riksarkivet, Nortraship New York central filling, general, 778 Sunde, 29 jun 1942 og Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 24, 1942
32. Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren nr 19, 1943 s. 37. I artikkelen er Dale anonymisert og gitt navnet "Kari"
33. Opplysninger om havneanløp for skipene er hentet fra Arnold Hague Convoy database
34. Riksarkivet, 06.10.2005, Fartstidsoppgave-krig hentet fra Direktoratet for sjømenn
35. Riksarkivet, direktoratet for sjømenn, gjengitt i brev til forfatter fra Riksarkivet ved Jon Barstad 15.01.09
36. Riksarkivet, 06.10.2005, Fartstidsoppgave-krig hentet fra Direktoratet for sjømenn
37. uboat.net: <http://uboat.net/>
38. Hauge 1954 s.181-190
39. Hauge 1954 s. 204-209
40. Hauge 1954 s. 213-216
41. Riksarkivet, Nortraship New York central filling, general, 778 Sunde, 14 jan 1943
42. Arnold Hague Convoy Database
43. Hauge 1954 s. 218-224
44. Hauge 1954 s.227-229
45. Hjeltnes 1995 s. 288-289
46. Hauge 1954 s. 238-241 Olavsmedaljen med ekegren ble tildelt kaptein Gerner Sunde, førstestyrmann Hans Olsen og maskinsjef Sverre Nilsen. Motormann Erling Maberg og 1. telegrafist Fern Sunde ble tildelt Krigsmedaljen.
47. Riksarkivet, Nortraship London maritime department, 8. juli 1943
48. Hauge 1954 s. 246
49. Roeckner, artikkel: "The unknown few". RA, 06.10.2005, Fartstidsoppgave-krig, fra Direktoratet for sjømenn,
50. Roeckner, artikkel: "The unknown few", "Deap sea YL sparks". Olive J Roeckner, tidligere Olive Caroll har nedskrevet og utgitt (i begrenset opplag) sine opplevelser om bord som telegrafist etter krigen, og samlet opplysninger om øvrige canadiske kvinnelige telegrafister, Noe av stoffet er tilgjengelig i form av korte artikler på nettstedet til YLRADIO, og Roeckner i korrespondanse til forfatter, 22. jan 2009
51. Hauge 1954 s. 291-295
52. Roeckner, "Did Woman serve at sea in WWII?"
53. Aftenposten 25. mars 1946
54. Karin Rastad fra Barbu og Ingrid Mejlænder fra Feda tok telegrafistutdanning i 1939, Karin Rastad tok arbeid på telegrafien, mens Ingrid Mejlænder dro til sjøs, (Agderposten 7.4.1947) men hun seilte først etter krigen da hun mønstret på *MS* Fernbrook. (Olstad, 2006 s. 442)
55. Olstad, 2006 s. 440- 442
56. Mortensen 2007 s. 211, 230 og 262. Dette er tall fra en av landets skoler. Det er ikke sett på hvordan dette samsvarer med landet for øvrig.
57. Fern S. Sletten 1.4.2009
58. Brandsnes 2001 s 11-20
59. Krigsseileren nr 3, 1988.