



Nr. 1 - 2002

# DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING



Dødsulykker  
må aldri skje

En reise i tid  
Stormer fra solen

Vår eldste sjøfartshistorie  
SOF + OFS = sant?

# Der du er.

Med Gjensidige NOR Forsikring er ditt nærmeste kontor aldri langt unna.



A0348/09.01





# DRÅPEN

1. årgang

**Redaktør:**

Leif R. Vervik

**Adresse:**

Postboks 21 Ulset, 5872 Bergen

**Telefon:**

55 51 04 28

**Mobil:**

90 89 70 73

**Telefax:**

55 51 04 54

**Epost:**

info@sof.no

**Internett:**

<http://www.sof.no>

**Forside foto:**

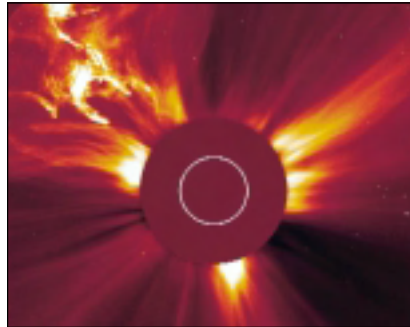
Fotoarkivet Jon Fjeldstad  
(<http://www.fotoarkivet.no>)

**Grafisk produksjon:**

Knudsen Grafisk AS

# innhold

DRÅPEN NUMMER 1 MARS 2002



**Stormer fra solen**  
side 6



**En dødsulykke må aldri skje**  
side 10



**En reise i tid**  
side 15



**Vår eldste sjøfartshistorie**  
side 16

<b>SOF + OFS er sant?</b>	side 4
<b>Leder</b>	side 5
<b>Stormer fra solen</b>	side 6 – 7
<b>Trygdesvindel begått av norske myndigheter</b>	side 8 – 9
<b>Medlemskontingenter</b>	side 9
<b>Spørrekonkurranse</b>	side 9
<b>En reise i tid</b>	side 10 – 11
<b>Dødsulykker må aldri skje</b>	side 12 – 15
<b>Vår eldste sjøfartshistorie</b>	side 16 – 18
<b>Hvorfor er vi så langt etter?</b>	side 19
<b>Vedtekter</b>	side 20 – 22
<b>Innmelding</b>	side 23

# Felles kommuniqué

## SOF + OFS er sant?

Kjære medlemmer, og alle andre.

Som dere kan se av overskriften så er der store ting på gang, kanskje blir det giftermål om ikke så lenge. Grunnen til at vi har gått inn i diskusjoner med OFS er ganske enkelt den at vi er alt for like i synet på livet i Nordsjøen til å stå atskilt.

Egentlig var det vel OFS som så lyset først, det var de som meget klokt tok kontakt med oss, for å høre hva vi syntes. Når vi vet at OFS skip arbeider med nesten identisk vinkling på problemene som vi gjør, mente vi i styret at det var vel verdt en grundig diskusjon.

På dette stadiet av diskusjonen vil vi ikke legge frem noen krav eller bastante meninger, men gjennom diplomatiske diskusjoner komme frem til en felles uttalelse om en felles fremtid. Før vi eventuelt går inn i OFS som en likeverdig part, gjenstår det mange og lange diskusjoner.

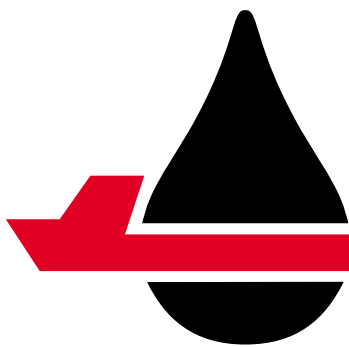
En fusjon med OFS vil gi oss solid økonomi, to advokater på full tid, mye kompetanse og større innflytelse gjennom myndigheter og operatørselskap. Vi vil bli en del av YS og deres forsikringsavtaler med Gjensidige. Men ikke minst vil vi bli flere som står sammen om en felles målsetting, og veien til en tariffavtale vil bli kortere.

De tilbakemeldingene vi har fått fra de medlemmene vi har snakket med til nå angående ovenstående, er at tanken på samarbeid er god, men at navnet ikke må endres. Vi hører mer enn gjerne fra deg. Ring eller skriv inn og si din mening.

Vennlig hilsen

Leif R Vervik  
formann SOF.

Bjørn Tjessem  
1. nestleder OFS



## Kjære SOF medlemmer og alle andre

DRÅPEN er ment å være et magasin for alle som jobber innen oljeindustrien til havs, og da fortrinnsvis på skip. Som dere vil se har vi inngått samarbeid med Bergen Sjøfarts Museum og Norsk Astronomisk selskap. Med utgangspunkt i sin kompetanse vil de bidra med interessante artikler. Fra neste nummer vil også Storm Weather Center bli fast skribent, og gi oss innblikk i hvorfor været er som det er.

Takket være vårt samarbeid med OFS vil bladet i tillegg bli distribuert på rigger og faste installasjoner, noe som gjør at vi får en unik rolle som informatør på hele sokkelen. Dråpen vil med andre ord bli et talerør for alle som har sitt daglige virke innen oljeutvinningen.

Det DRÅPEN først å fremst skal gjøre er å belyse dagens virkelighet for de seilende og sikkerheten på havet, spesielt for de som er på plattformer og rigger.

Noe av det vi må få gjort noe med, snarest mulig, misforholdet mellom skip og installasjoner. Vi på skip er en 100 % integrert del av oljeindustrien. Med det mener vi at uten oss stopper oljeproduksjonen.

Forholdet i arbeidstid og lønninger er det derimot stor forskjell på. På installasjoner er arbeidstiden pr. år 1582 timer, fra 01.01.02. På skip er det samme årsverket 2190 timer. Forskjellen er i dag 608 timer i arbeidstid pr. år. Samtidig har vi en års lønn som ikke tåler sammenligning.

Skal vi få gjort noe med det forholdet, nytter det ikke å sitte med hendene i fanget, men innse at vi har et problem. Da blir det lettere å løse, noe vi har tenkt å gjøre. Men vi trenger din hjelp.

Når det gjelder sikkerheten på havet for dere, som arbeider på plattform, er den langt fra tilfredstillende. Det som skal til er minimum et beredskapsskip pr. installasjon og gjerne et områdeskip, i tillegg, på større felt. Samtidig må skipene ha en troverdig sikkerhetsbemanning. Ikke som i dag, hvor det kun er minimumsbemanning. Det betyr i praksis den bemanningen som må til for å føre et skip trykt fra a til b, ingen ekstra tilberedskap. På norsk sokkel vil det si, at ifølge norsk lov

er det tilstrekkelig med et mannskap helt ned i 6 mann. På engelsk sektor er det samme antallet 11 mann. Man blir fristet til å spørre om dere er mindre verdt enn deres engelske kolleger.

Det vi må ha er større og flere skip med høyere bemanning.

Når det blir hevdet at det er bedre med helikoptre enn med skip, så er det å kaste blå i øynene på folk. Alle vet at helikoptre har en meget begrenset operasjonsevne sammenlignet med et skip, men det er et godt supplement. Hva med varme, røyk, vind, tåke, ja selve plattformen? Om uhellet først skulle være ute, er det ikke sikkert at det er fint vær, mest sannsynlig ikke.

Dessverre har vi avdekket, via TV2, at oljeselskapenes holdning til dette er:

Det er billigere å betale ut erstatning enn å høyne sikkerheten.

(Se for øvrig artikkel av Lisbeth Olgadatter Wathne, lenger bak i bladet.)

Skulle noen av dere ha kommentarer til bladet, ris eller ros, skriv noen ord til oss, det vil vi sette pris på. Med din hjelp skal vi lage et kvalitetsblad, medlem i SOF eller ikke.

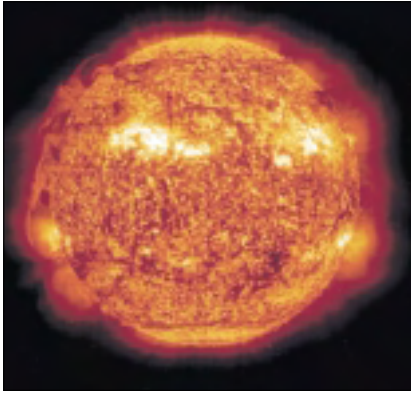
Vi ønsker også leserbrev med interessante problemstillinger, undertegn med medlemsnummer, eller fullt navn.

Det samme gjelder til siden "Advokaten svarer". Advokat Fredrik Verling vil svare på spørsmål fra leserne.

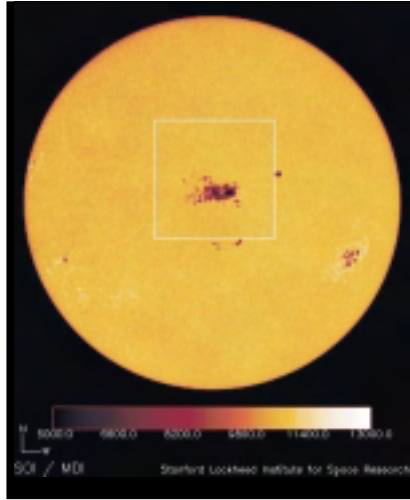
Husk at saker som skal opp på årsmøtet i mai, må være innkommet senest 01.04.02.

Alle medlemmer vil få innbydelse i god tid før landsmøtet.

Med vennlig hilsen  
Leif R Vervik  
formann SOF



Fra verdensrommet ser vi at Solen er en gigantisk kule av glødende, kokende gass.



I september 2000 hadde Solen sin største flekken på 11 år. Det hadde vært mulig å plassere 13 jordkloder inne i flekken. Med solformørkelsesbrillen, mørke sveisebriller eller annen beskyttelse var flekken lett synlig med det blotte øye.

Temperaturskalaen viser at det også finnes områder med høy temperatur. Midt i flekken er temperaturen lavere enn skalaen indikerer. Den hvite boksen viser midten på solskiven.

For de fleste av oss virker Solen som et stabilt og rolig midtpunkt på himmelen. Solen gir oss lys og varme og kanskje også en følelse av trygghet.

# Stormer

TEKST: KNUT JØRGEN RØED ØDEGAARD,  
FORMANN NORSK ASTRONOMISK SELSKAP  
FOTO: SOHO(MDI)/ESA/NASA

Nye instrumenter i verdensrommet har avslørt at Solen er en gigantisk, sydende, kokende og fresende gasskule. Eksplosjoner og voldsomme fenomener hører nesten til dagens orden. Men det gjør også praktfulle lysbuer, og intens aktivitet som forårsaker flotte nordlys her på Jorden.

## Gigantiske flekker

Solen er så enorm at 109 jordkloder ville fått plass side ved side i den. Faktisk kunne den rommet 1 300 000 jordkloder! I kjernen, der energien lages ved kjernereaksjoner, er temperaturen 15 millioner grader. På overflaten er temperaturen stort sett 5500 grader C. Ofte ser vi noen mørke flekker på soloverflaten. Disse virker mørke fordi

de «bare» holder 4000 grader og derfor stråler mindre intenst enn omgivelsene. Siden Solen kun består av gasser, har den ingen fast overflate. Det vi ser som overflaten er i virkeligheten et 500 kilometer tykt lag.

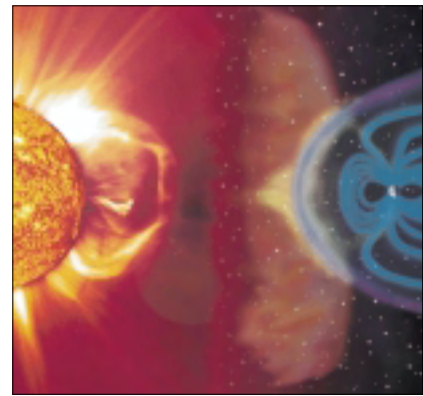
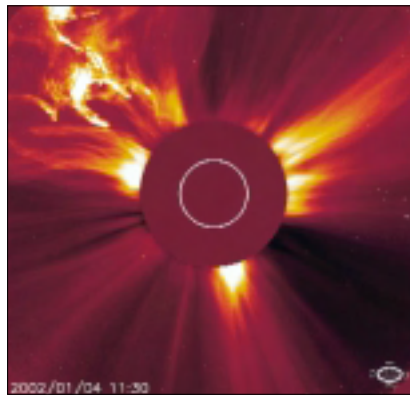
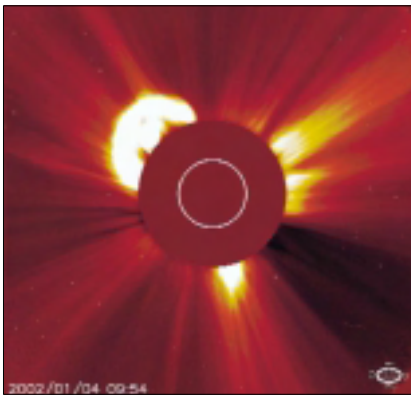
Solsystemets voldsomste eksplosjoner Solflekkene skyldes kraftige magnetfelt som hindrer varmen fra Solens indre i å nå ut til overflaten. Solen er en gigantisk dynamo. Ekvatorområdene roterer raskere enn polene og gasser strømmer kraftig opp og ned hele tiden. Siden gassen er elektrisk ladet, blir magnetfeltene tvunnet, vridd og forsterket. Av og til skjer det magnetiske «kortslutninger» og energimengder tilsvarende 100 millioner atombomber slippes fri på noen sekunder. Gassene rundt eksplosjonen blir varmet opp til 20-30 millioner grader.

Eksplosjoner som kalles flares slynger partikler ut i rommet med enorm fart. Etter rundt 40 minutter blir Jordens nære omgivelser «bombardert». For astronauter kan dette være farlig dersom de er utenfor romfartøyet. Ofte blir samtidig enorme gasskyer slynget ut i verdensrommet med 2 – 3 millioner km/t.

Utbrudd som her beskrevet kan også skje på en annen måte. Enorme buer av lysende gass, kalt protuberanser, sverver av og til over solranden. I januar i år, forsvant plutselig en slik bue av gass ut i verdensrommet.

Når det er mange og store flekker, er aktiviteten på Solen stor. Da er det fare for store eksplosjoner.

Vakkert, men skummelt Solaktiviteten varierer med en periode



Bilder tatt med romobservatoriet SOHO, som svever ute i verdensrommet 1,5 millioner km fra Jorden, viser utbruddet i januar. Den enorme gasskyen ble ikke slynget i retning Jorden. Det første bildet ble tatt kl. 09.54, det siste kl. 11.30. Den hvite ringen viser hvor den tildekkede Solen er. Når vi vet at den er like bred som 109 jordkloder, ser vi at gassene beveger seg raskt!

Utbrudd fra Solen treffer Jordens magnetfelt (blått) og får det til å vibrere. Kraftige nordlys og magnetiske forstyrrelser er ofte resultatet.

# fra solen

på omtrent 11 år. I 2000 og 2001 var aktiviteten på topp. En rekke store flekker kunne i perioder sees på Solen og flere gigantiske utbrudd ga solstormer, praktfulle nordlys og magnetiske forstyrrelser her på Jorden.

Flere ganger ble Jordens magnetfelt truffet av skyer med superhete gasser som var slynget ut fra Solen. Jordens magnetfelt «ristet» kraftig og partikler traff Jordens atmosfære. Partiklene får den øvre delen av atmosfæren til å gløde. Nordlyset er fra ca. 100 - 300 km over bakken.

Er utbruddet kraftig, blir det forstyrrelser i Jordens magnetfelt. Partikler med høy energi kan skade elektronikk i satellitter og være svært farlige for mennesker i rommet da de fører til strålingsskader. Videre vil de føre til kraftig støy i stabiliseringssystemer til en del

satellitter slik at de lett kan komme ut av stilling. Dermed mister man signaler (f.eks personsøker tjenester og TV-overføringer) fra satellitten inntil den kommer under kontroll igjen.

Radiosamband kan bli brutt i perioder på flere timer. Dette skjer rett som det er ved kraftige utbrudd, blant annet i mars 2001, da kunne nordlys samtidig sees så langt sør som i Mexico og Nord-Afrika. De siste årene er flere satellitter blitt helt ødelagt under solstormer. Utbruddene får også den ytre atmosfæren til å ese slik at satellitter bremses og får kortere levetid. Samtidig blir Jordens magnetfelt påvirket slik at kompasser kan vise betydelig feil i opptil noen timer. Målinger foretatt i Bergen 31. mars 2001 viste avvik på opptil 6 grader fra det normale en kort periode. Et veldig kraftig utbrudd på Solen

førte i 1989 til at blant annet Quebec i Canada var uten strøm i 9 timer. Dette skyldes at elektriske strømmer genereres i høyspentledningene slik at transformatorer og annet utstyr blir ødelagt.

Mer om astronomi kan man finne på hjemmesidene til Norsk Astronomisk Selskap som er en stor, landsdekkende organisasjon for astronomi-interesserte: <http://www.astro.uio.no/nas>

Se også <http://www.astro.uio.no> (nyheter og artikler)

Neste artikkel:  
Hvordan ble Solen født og vårt Solsystem til? Hva vil skje med Solen? Svarene ligger i stjernebildet Orion.

# Trygdes

## begått av norske

### leserbrev

Det har foregått så lenge det har bodd norske sjøfolk i utlandet. Folk har meldt utflytting fra kongeriket, med fast adresse i et eller annet land. Snakker om de som har bodd en god del år ute. De har betalt skatt og folke-trygdavgift opp gjennom alle år. Riktignok kom det spesielle tabeller for de med besøksadresse i utlandet i 1989. Tre typer tabeller, NOR-register, NIS-register og de som seilte under utenlandsk flagg. Men hva hjalp det når en vet at det ennå er folk som bor ute og betaler sjømannsskatt til Norge. De har ikke en gang hørt om tabellene og ligningssjefene utnytter informasjonssvikt og begår lovbrudd ved å trekke dem for mye skatt. Når disse tabellene kom, skulle sjømannsorganisasjonene sendt informasjon om dette til hvert enkelt medlem med adresse i utlandet. Det er vel ingen med iq over skostørrelse som tror at ambassader og konsulater rundt om har sørget for at de det var tiltenkt fikk informasjon. Dette har opp gjennom årene gitt staten en ekstra inntekt i form av skatt de ikke har rett til å rekke. Hva har dette med trygdesvindler å gjøre? Jo, en ser at disse sjøfolkene har verdi for norske myndigheter når det gjelder at de urettmessig trekker dem for skatt og folke-trygdavgift. Derimot er det ikke verdt å motta det de har betalt for. Den eneste ytelse de har mottatt er gratis legehjelp og sykehusopphold.

Skatt og folke-trygdavgifter gir mange typer rettigheter, f.eks. barnetrygd og skolegang. Dette har denne gjengen sjøfolk blitt krevd for i alle år, men ikke mottatt en cent.

Dette har jeg kjent til i mange år og trodd at den arroganse som vises måtte være toppen. Det er vel ikke en eneste av de som bor i Norge som ville godta å bli trekt for noe de ikke mottar. Men dette var slett ikke toppen av behandling av gruppen. Har ikke mye hår på hodet, men de resterende slo rett opp etter å ha lest en artikkel i "Dagbladet" i februar. Fra 1. jan. 2001 er alle EØS- og EU borgere på norsk sokkel blitt pliktige medlemmer i folke-trygden, med alle rettigheter for seg selv og familiemedlemmer. Den eneste forbindelse disse har til Norge er at de har vært innom noen flyplasser i kongeriket. De er også tilkjent tilbakevirkende kraft til 1. jan. 1994, det året EØS-avtalen trådte i kraft. Så de vil med etterbetaling av folke-trygdavgift fra 1. jan 1994 motta full etterbetaling av barnetrygd i perioden opp til i dag. Det er lettvinnt å få sine rettigheter, bare du ikke er norsk sjømann med adresse i utlandet. Dette er jo ren diskriminering av norske statsborgere som har betalt inn til statskassen i alle år.

En kan lure på hvor stor arrogansen kan bli, når en leser innst. O.nr.5 1- Innstillingen fra sosialkomiteen om lov om endringer i folke-trygdloven og barnetrygdloven (trygd på kontinentalsokkelen). Følgende kan leses på side 1: "Ut fra et rimelighets- og rettferdighets-synspunkt finner regjeringen det naturlig at arbeidstakere på sokkelen gis en fullverdig dekning i folke-trygdloven på linje med arbeidstakere på land. Den samme regjering finner ikke ut ifra et rimelighets og rettferdighetssynspunkt at norske sjøfolk med adresse utland

skal motta de samme ytelsene som de som bare jobber på en platform i Nordsjøen, det er trygdesvindler og diskriminering av en gruppe norske statsborgere som har betalt for ytelsene.

Ellers i innstillingen står det å lese en setning "Dette innebærer at arbeidstakere på norsk kontinentalsokkel blir pliktige medlemmer i trygden med fulle rettigheter uten hensyn til hvor de er bosatt. Utvidelsen av personkretsen for pliktig medlemskap vil omfatte også statsborgere fra land utenfor EØS området". For å se galskapen i sin helhet, - det står skrevet uten hensyn til hvor de er bosatt.

Da vil jeg ta et tenkt eksempel. Jeg har en kompis som bor i Rua Piaui i Santos. Han har seilt på norske skip hele sitt liv. Skal snart pensjoneres. Han har vært gift der nede og har 2 små barn. Han har alltid betalt skatt og folke-trygdavgift, men mottar ikke en krone i barnetrygd.

Så en dag dukker det opp en franskmann, får seg leilighet i samme blokk. Denne franskmannen jobber på Ekofisk i Nordsjøen og han kommer dermed under kategorien som AP regjeringen mener av rimelighets og rettferdighetshensyn skal ha alle rettigheter fra 1. jan. 1994. Han vil da altså se frem til en månedlig bankoverføring av barnetrygd fra Trygdekontoret for utenlandssaker. Men, oppe i leilighet nr. 25, sitter min kamerat som av «rimelighets og rettferdighetshensyn» ikke skal motta en krone. Hvis ikke dette er galskap på høyt nivå vet ikke jeg. Hvis en norsk politiker vil være bekjent med at dette er riktig, tar jeg



# Vinddel myndigheter

personlig rettigheten fra denne politikeren til å bruke ord som rettferdighet, etisk, lovlydig og moral for all fremtid.

Jeg har klaget saken inn for ESA, Eftas overvåkningsorgan. Jeg fikk svarbrev, men de kunne ikke hjelpe. Det sier seg jo selv at de ikke har noe i sitt regelverk om å pålegge den norske stat noe her, det er jo en selvfølge at alle norske statsborgere har alle rettighetene. ESA har jo bare fått igjennom at EØS borgere og andre mottar det nordmenn har fra før.

Hvis dette ikke er diskriminering, trygdesvindel og brudd på lovverket, forstår jeg ikke noe. Jon Alvheim var leder i Sosialkomiteen da dette gikk gjennom. Jeg holder ham for å være en politiker som virkelig holdt rettferd høyt, og av den grunn vet jeg at han ikke vil være bekjent av at dette ikke rettes opp en gang for alle. Hvis ikke vil også han komme inn under kategorien som vil bli nektet å bruke diverse ord i fremtiden. Det er egentlig helt latterlig at det er Norge anno 2001 som behandler sine egne på en slik måte. Ingen nordmann skal betale skatt og avgifter for ytelser de ikke mottar.

Jarle Brevik



Kokk, "Vidar Viking"

## PS

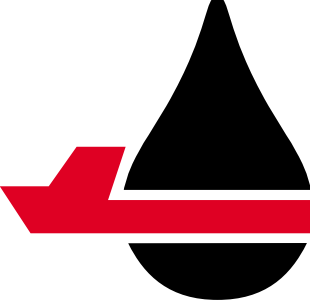
Utgiftene til denne gavmildheten til EØS borgere og andre vil koste. Det legges til grunn ca. 5000 nye tilfeller, førsteårsordningen i 2001 antas å bli ca. 70% av full helårsvirkning, eller ca. 140 millioner i økte stønadsutgifter, inkludert ca. 10 millioner i barnetrygd. Også 35 millioner i etterbetaling av barnetrygd. Det regnes med en netto utgiftssak på ca. 200 millioner på lang sikt. Årlig barnetrygd anslås til ca. 15 millioner. Når mine kamerater også får sine rettmessige krav må nok disse tallene justeres litt.

## SPØRREKONKURRANSE FOR SOF MEDLEMMER.

1. Hvilken plante familie tilhører tyttebær?
2. Hvor ligger fjelltoppen Beerenberg?
3. Hvem har skrevet "Nils Holgersons vidunderlige reise"?
4. Hvem var Spartacus?
5. Hvor ligger Rudolf-sjøen?
6. Hva er labyrinten på et menneske?
7. Når tok kvinnelige norske langrennsløpere for første gang medalje i et Olympisk mesterskap?
8. Når ble den første EDB maskinen tatt i bruk?
9. Hva heter hovedstaden og eneste by på Åland?
10. I hvilken sport forekommer uttrykket "skeet"?

Svaret sendes SOF innen 15. april.

Premie: 3 stk. Weekend gavekort i dobbeltrom som kan benyttes på valgfritt Rainbow Hotel innenlands (med unntak av Hotel Bristol i Oslo og våre høyfjellshoteller på Ål og Skeikampen).



# SOF

medlemskontigenter

**VEDTATT AV STYRET 21.10.2000**

Kaptein og Maskinsjef	kr. 275,-
Styrmann, Assistent, Stuert, Elektriker og Maskinist	kr. 265,-
Matros, Motormann, Kokk og Forpleiningsassistent	kr. 250,-
Lettmatros og Smører	kr. 225,-
Lærling, Aspirant og Kadett	kr. 50,-
Skoleelever (pr. skoleår)	kr. 300,-

Prisene er pr. måned.



Herskap og tjenere på Olde Hansa

# En reise i tid med

Unektelig en merkelig overskrift,  
men likefullt en riktig sådan.  
Hør bare her: Bryggen i Bergen  
har returnert til sitt opprinnelige  
opphav, i alle fall deler av den.

---

TEKST: LRV  
FOTO: OLDE HANSA



Til venstre: Bolde vakter sørger for husfreden.

Øverst til høyre: Fylt buttermøkk får ny mening på Olde Hansa.

Nederst til høyre: Glade gjester i en varm atmosfære.

# Olde Hansa

Om man vandrer bryggelangs og tar en liten avstikker bak de fremste bryggerhusene, kommer man til OLDE HANSA. Et gjenoppstått hanseatisk serveringssted.

Når det gjelder selve Olde Hansa, så er den ikke eldre bygningsmessig, enn resten av bygningsmassen i området, men det er utenpå. Når man kommer inn blir det som å ta en reise i en tidsmaskin. Veggene er fylt med middelalder malerier, malt rett på veggen, møblementet er store tunge trebord og ditto stoler og benker. Når man så får slitt seg løs fra inntrykkene av interiøret, blir man stående med hakeslipp å se på betjeningen. Ikke fordi at de er så mye styggere enn sine kolleger andre steder, tvert i mot, men grunnet påkledningen. De er kledd som om de kom valsende inn fra det 1400-1500 århundre. Fra hodeplaggene til snute-

skoene er de korrekte kopier av det rikmennene på bryggen kunne oppleve for fem-seks hundre år siden.

Selv om det som blir servert her, har sine røtter fra middelalderen, er det like ferskt som andre steder, forskjellen er at du får det bare her. Hvilke andre plasser kan man få urteøl, kaneløl eller for den saks skyld, honningøl, i store keramikk krus?

Hva med krydder schnaps i små keramikk beger? Herlig spør du meg. Moderne drikker får man selvsagt også.

Hva med stekte vaktler, villsvin i mørk saus, hjemmelaget leverpostei å la middelalder, eller laks kokt i fløtesaus med hasselnøtter? Litt syltet kålrot, rørt tyttebær, linsestuing, syltet sild med mye, mye mer. Alle retter er selvsagt laget etter middelalderoppskrifter. Glemte jeg å nevne vaktel egg?

Dette er bare litt av den menyen vi storkoste oss igjennom. Rettene ble behørig servert sammen med tidsriktig musikk, fremført på datidens instrumenter, sekkepipe, lutt etc.

Servicen er et kapittel for seg. Hadde moderne kelnerne hatt den samme følelsen av service som det vi opplevde på Olde Hansa, hadde undertegnende gått mye oftere på by'n.

For den matglade og historie interesserte, er dette stedet vel verdt et besøk. Velbekomme.

Olde Hansa har sin opprinnelse i en annen Hansaby, nemlig Tallinn i Estland. Olde Hansa er det andre serveringsstedet i en ny kjede. Restaurant nr. 3 kommer ikke langt fra Kongens Nytorv i København. Om jeg ikke tar mye feil stopper det ikke der. [www.oldehansa.no](http://www.oldehansa.no)

# Dødsulykk må aldri

For å beskrive den sorgen jeg føler over å ha mistet mitt eneste barn, lar jeg lyrikeren Olav H. Hauge slippe til:

Dikter heter: Når eg vaknar.

Når eg vaknar, høgg  
ein svart ramn i hjarta mitt.  
Skal eg aldri meir vakna  
til hav og stjerner, skogar og natt,  
morgon med fuglar?

---

INNLEGG LISBETH OLGADATTER WATHNE.  
MOR TIL RUNE GRØNNINGEN SOM BLE DREPT PÅ OSEBERG ØST,  
JULEAFTEN 2000.



Svaret mitt akkurat nå er: Nei, jeg tror aldri jeg får våkne til hav og stjerner, skog og natt og fugler mer i mitt liv. Og den svarte rammen vil være der – alltid.

Jeg skal legge fram noe av min erfaring av det som skjedde juleaften i fjor, og tiden etter. Og likeledes legge fram mine egne synspunkter på hvordan vi kan arbeide for at slike ulykker aldri må skje. Jeg står utenfor alle organisasjoner og arbeidsgivere. Jeg kan opptre med frihet, og jeg har ikke annet mål enn sikkerheten offshore. Faglig sett har jeg tilstrekkelig bakgrunn til å kunne analysere fra mitt ståsted. Jeg har samvittighetsfullt journalført alt det som har hendt til denne dag, i denne loggboken. Den starter med: «Juleaften, 24.12.00 - Rune død 10:08.» Alle telefoner, kontakter, møter og all utvikling står der. Men ingen subjektive beskrivelser.

Analysen av ansvarsforhold har statsadvokaten tatt seg av. Jeg sier bare at det ikke gjør det lettere for en sorgtung mor å vite at Runes død kunne vært unngått. Han var gjenstand for arbeidsmiljøkriminalitet.

Rune hadde en arbeidsgiver, og de tok godt vare på meg – i allefall til bisettelsen. Men de satt ikke med ansvaret for Runes død. I tiden etter bisettelsen – hørte vi ikke noe fra toppledelsen i Hydro eller Prosafe. Selv presteskapet offshore tok aldri noe initiativ ovenfor meg. Det er et faktum at ingen tok kontakt med meg og oss - bortsett fra å melde fra om at Rune var drept på



# Ikke skje



FOTO: RUNE GRØNNINGEN

juleaften og informasjon omkring dette. At han blødde fra ører, munn og nese, og at gjenopplivingsprosedyrer ble gjennomført. Representanter fra Hydro og Prosafe kom til bisettelsen, men det var det.

Den eneste som betingelsesløst tok sitt tunge ansvar ovenfor meg på et tidlig tidspunkt var - paradoksalt nok - kranføreren som forårsaket Runes død. Ikke Prosafe, firmaet han jobbet i.

Dette tok jeg inn over meg. Hvorfor var det bare han som brydde seg? Det var jo ikke bare en klemt finger - det var jo et liv...

Jeg ser med skrekk tilbake til de første tankene som meldte seg i meg

da jeg kom til denne erkjennelsen... var det kanskje Rune som hadde gjort noe han ikke burde? ... Jeg fikk jo ingen

informasjon og måtte derfor forsøke å finne sammenheng mellom dette at Rune var drept - og at ingen fortalte meg noe - jeg måtte få dette til å stemme for å orke av med virkeligheten. Og virkeligheten var en total taushet fra de ansvarliges side. Muren rundt Hydro var tung og uoverstigelig. Jeg fikk også beskjed om at tillitsvalgte ikke fikk lov å snakke med meg. Vel... grei beskjed var det i allefall.

Å forvente en reaksjon fra ansvarlig ledelse, har noe med folkelig rettferdighetssans å gjøre - vi forventer at de som har ansvar også skal vise ansvar. Måtte de vente på statsadvokatens tiltaksbeslutning før de viste medfølelse ovenfor meg? Nei... jeg forstod ingenting - det var da vel ikke jeg som skulle ha en ekstrastraff? Men slik føltes det. Jeg vil gjerne presisere at jeg ikke tillegger Hydro noen onde motiver i det jeg har opplevd. De har optrådt med grov uforstand og de har handlet uklokt ovenfor meg. De har nok mer sett på meg som en fiende, ikke et offer. Enkeltmennesket i organisasjonen tror jeg nok har følt dette tungt, men de har vært lojale ovenfor den organisasjonen de har tilhørt. Til jul fikk jeg imidler-

**Den eneste som betingelsesløst tok sitt tunge ansvar ovenfor meg på et tidlig tidspunkt var - paradoksalt nok - kranføreren...**

tid hilsener både fra Norsk Hydro og fra de som arbeidet på Oseberg Øst.

At jeg var en belastning for Hydro kom mer enn klart fram da generaldirektør Myklebust syntes det var på sin plass å gå ut i Aftenposten 11. februar for å si at det var «særdeles misvisende» at jeg gikk ut slik jeg gjorde - «fordi dette kan lede folk til å tro at det er farlig å jobbe offshore!» Det er farlig å jobbe offshore. Rune døde av det!

Hvordan våger han å kritisere en mor som har mistet sitt eneste barn - der han sitter med øverste ansvar!

Hvis de hadde tenkt med hjertene istedet for med hjernen, ville de ha spart meg for stor lidelse. Jeg ville lagt hver eneste setning sagt i medfølelse i det hjertet som som så grundig var blitt knust.

Nobelprisvinner Eli Wiesel sier at likegyldighet er værre enn hat - og det var likegyldighet jeg følte. Var ikke mitt barn verdt noe for Hydro? Betydde Runes liv ingenting? Kan dere forstå tankene mine?

Rune hadde ikke arbeidet mer enn i tre måneder offshore, og han var ikke organisert enda, derfor var det heller ikke noen automatikk i omsorg fra en fagorganisasjons side. Det var først senere jeg fikk fin kontakt med dem.

Vi jobber for felles sak. Statoilansattes forening og OFS var forøvrig de første som involverte meg - og som inkluderte meg. 14. mars hadde jeg mitt første foredrag for landsmøtet. NOPEF har vist samme initiativ - der har jeg bl.a. vært med på kranførerseminar.

Men... de første månedene - da stod jeg nok alene, jeg hadde ingen andre enn familie og venner som støtte. Og loggboken, som jeg fører, dokumente-

rer at det var jeg selv som måtte ta alle initiativ. Jeg tok en eneste henvendelse til media- det var NRK – og siden har media vært viktige støttespillere.

Det er et anerkjent prinsipp at problemer skal tilstrebes løst på lavest mulig nivå. Jeg hadde ikke noe annet nivå å henvende meg til enn det høyest administrative nivå. Noe annet fantes ikke for meg.

Men der brydde noen seg. Heldigvis. To måneder etter Runes død fikk jeg et møte i Oljedirektoratet, med de tre direktørene Gunnar Berge, Magne Ognedal og

Anne Vatten.

De hadde tid til å lytte og diskutere. For første gang fikk jeg oppleve at det i

allefall var noen som hadde innsikt og som var villige til å ta situasjonen på alvor. Dette ble en voldsomt positiv dag for meg. Dagen etter fikk jeg møte statsråd Jørgen Kosmo, som ikke bare viste den samme menneskelige varme og forståelse for både den tragedien som rammet meg og oss, men også problematikken rundt arbeidsmiljø. Litt senere fikk jeg et møte med LO-sjef Yngve Hågensen. Jo – det varmet å få sympati fra innsiktsfulle mennesker, og å få legge fram det dette dreide seg om - arbeidsmiljøet. Jeg følte meg litt gladere.

I rettferdighetens navn skal nevnes at Hydros personalsjef, Roger Vikan, og jeg, hadde – og stadig har – god kontakt. Han har gjort en fenomenal innsats bare ved det å snakke med meg. Generaldirektør Eivind Reiten og jeg hadde et fint møte i mai – fem måneder etter Runes død. Men han var jo ikke ansvarlig generaldirektør da Rune ble drept – og han har i ettertid ikke gjort særlige anstrengelser for at det økonomiske oppgjøret skulle gå greit. 14. mai 2001, ble jeg tilbudt et «endelig oppgjør» på 90 000 kr – og siden har jeg ikke hørt noe fra Hydro mht. erstatning av økonomisk tap.

Jeg møtte da vel ikke Reiten fordi jeg ville møte en kjendis? Jeg møtte ham

for å fortelle ham om hvilken behandling Hydro hadde gitt meg. Dessuten for å fortelle ham at alt oppgjør i denne saken skulle forsøkes løst på en minnelig måte. Men.. en mindre profesjonell måte å håndtere en slik type sak på kan jeg vanskelig forestille meg. Advokaten i Hydro ba meg f.eks. vente ytterligere noen uker på et svar, som jeg allerede hadde ventet måneder på fordi «det var sykdom i familien»! Har Hydro bare en advokat?

Veien videre

Det ville føles meningsløst for meg ikke å ha noen konstruktive tanker

## Rune hadde ikke arbeidet mer enn i tre måneder offshore...

omkring sikkerheten offshore.

Jeg har vært mye rundt om og holdt foredrag og møtt mange mennesker som arbeider i bransjen. En ny verden har åpnet seg for meg. En verden der profittjaget er suveren eneherster. Jeg har fått vite at offshorevirksomhet ikke bare er plattformene. La heller ikke de andre leddene bli glemt.

Når skal fagorganisasjonene bli hørt?

De har i årevis pekt på problemstillingene. De har samvittighetsfullt lagt dette fram for oljeselskapene og kontraktørene - med håp om at det skulle bli bedring. Dette er ikke en kanin som overraskende blir dratt ut fra hatten nå –

det vet alle i bransjen. Skam over dem som ikke har lyttet på fagorganisasjonene før!

OD og Oljekripos

Jeg mener at Oljedirektoratet som øverste tilsynsmyndighet, må styrkes kraftig. De må kreve større bevilgninger – og de må få det – og jeg forventer at tilsyn blir utført slik tilsyn bør utføres. Det bør få konsekvenser for bedriften om det er noen uregelmessigheter.

Jeg har også lansert tanken om et «Oljekripos», et kompetansesenter med

totalt ansvar for etterforskning på norsk kontinantsokkel. På land, til sjøs, på installasjonene. Vi må få lik tilgang på denne slags tjenester. Og «Oljekripos» bør ligge under Stavanger politikammer. Det må ikke gå år før en ulykke blir ferdig gransket, slik det finnes eksempel på.

Kultur og ukultur

Problemet innen organisasjonen har Hydro selv definert som «ukultur» - og det er ganske oppsiktsvekkende at de tross dette - allikevel ikke i sin rapport til Oljedirektoratet har foreslått ett eneste tiltak for å finne ut av hva som produserer denne såkalte «ukulturen».

De må da først finne ut hva denne «ukulturen» består i – og deretter finne virkemidler til å bekjempe den. Man skrur da på lyset om man går ned i kjelleren for å lete etter noe?

Kultur er relasjoner mellom de menneskene som jobber i organisasjonen. Det er det samme om du jobber på dekk – eller om du jobber på et direktørkontor - du skal i samhandling mellom mennesker gjøre ett eller annet. Og uten at alt dette er blitt forsket på, for å se hvor svikten ligger – kan man ikke få rettet på det. Hvordan er det f.eks. å jobbe på et sted der arbeidsstokken til stadighet blir skiftet ut? På land ville vi ha kalt det ekstrem gjennomtrekk... men offshore...? Hvordan er det å jobbe på et sted der ledd i organisasjonen blir tatt bort?

## Oppfordringen til ledere vil bli: Se skjebnene bak statistikkene!

«Ukultur» finnes dessuten på alle nivå – også hos ledelsen. Det må ikke bare knyttes til en viss gruppe arbeidstakere. Det må derfor ikke være slik at én gruppe innen organisasjonen kan definere hvilken kultur som er ønsket, og deretter tre det ned over hodene på de ansatte – slik som jeg ser forslag på i Hydros rapport til Oljedirektoratet. Da har de i sannhet ikke forstått hva som ligger i begrepet «kultur»!

Jeg hører om oljeselskapenes dyrking av egen «kultur» – og blir skremt... Jeg hører ordene «oss» og «vi», ... og tenker på Jante. Desto sterkere vektleggingen på «oss» og «vi» er – desto større blir avstanden til «de andre» – og «de andre» i denne sammenhengen er kontraktørene. Hvis ikke oljeselskapene også inkluderer kontraktørene i like sterk grad som sine egne ansatte i sikkerhetsarbeidet, vil denne avstanden stadig bli større. Fra første stund, fikk jeg grei beskjed om at kontraktørene er «lavkaste» på plattformene. Det er i denne gruppen ulykkene oftest skjer, det var i denne gruppen Rune hørte til.

#### HMS-arbeid

Det er blitt arbeidet mye med HMS i oljeindustrien, men oljeselskapene og Oljedirektoratet har til nå vært primært opptatt av sikkerhetsforskning men det er ikke gjort særlig mye, kan man trygt si, på arbeidsmiljøside. Det finnes nå gode manualer og rutiner for rapportering av ulykker- og nestenulykker, men hva hjelper dette, hvis det har utviklet seg en «ukultur» som bl.a. resulterer i at det ikke rapporteres? Slik kan lett 0-filosofien oppfylles.

Folk vektlegger jo i sitt arbeid det de blir sett for og det de blir målt på. Hvor befinner arbeidsmiljøet seg i dette bildet? Hvordan kan vi måle det? Vi må ta fatt i det usynlige: - relasjonene og holdningene.

Det er så og si ingen forskning på arbeidsmiljø offshore – og jeg har fått gjort grundige, systematiske og omfattende litteratursøk. Jeg hører uttalelser fra oljeselskapene om at:»Vi er best på sikkerhet på sokkelen!» «Vi har undersøkelser som viser....» - og jeg ble nysgjerrig. Jeg lette og lette – men fant lite eller ingenting. Jeg kontaktet også ekspertene på forskning av arbeidsmiljø.

Nå vil jeg vil vite hvilken arbeidsmiljøforskning disse uttalelsene baserer seg på. Er det en sammenblanding av forskning på sikkerhet og pålitelighet? Jeg har oversikt over litteratursøkene mine, og det er fritt fram for alle å kontrollere om jeg har rett i mine påstander. Men,... mener dere å vite bedre enn meg – så vil jeg sannelig ha dokumentasjon!

Jeg bodde to år i New York City, der mannen min arbeidet for FN. Da Rudolph Giuliani tok over som borgermester merket vi en radikal forandring på det som ble kalt «panhandling» - dvs. aggressiv tigging på undergrunnen. Den ble rett og slett borte. Svaret fikk jeg 1 1/2 år senere. Da kom jeg i prat med en polititjenestemann som jobbet i Bronx. Han fortalte at Rudolph Giuliani hver 14. dag i en periode, inkognito var med nattpartuljene i de områdene som var mest belastet. Der fikk han oppleve problemene og arbeidshverdagen for de som jobbet der. Dermed kunne han sette inn virkemidler akkurat der det trengtes mest.

Oppfordringen til ledere vil bli:

Se skjebnene bak statistikkene! Vær nysgjerrig og interessert på den arbeidssituasjonen de ansatte har. Dra ut til plattformene, vær med på et supplyskip, se også hva som foregår onshore. Dette er viktig informasjon for dere som tar avgjørelser som gir konsekvenser for de ansatte.

Jeg vil i allefall være aktiv i arbeidet for sikkerheten offshore. Det kan dere være sikker på!

#### Debatt

##### *Opplæring - læringspotensiale*

Jeg stiller meg spørrende til at oljeselskapene generelt har arbeidet en årreke med opplæring i HMS av de ansatte – og dermed hevder at de har gjort en bra innsats på området sikkerhet. De må da se at de har mislyktes? Det er da vel sterke nok tilbakemeldinger om det, det er bare å lese statistikkene. Selv har jeg bl.a. både pedagogisk utdanning og erfaring – og det må da være en oppfattelse av at noe har vært mislykket, når resultatet er så nedslående? Dersom flere og flere får laveste karakter av sensor,... burde man da ikke grundig gå igjennom kurs- og opplæringsvirksomheten - og kanskje se om det er noe galt med metode eller den

pedagogiske tilnæringsmåten? Oljeselskapene må ikke glemme at pedagogikk – altså opplæring - er et eget fagfelt, og at tilretteleggelse for en målgruppe krever pedagogisk innsikt.

#### Kritisk tenking

De ansatte må bli mer kritisk til de tiltaksplanene som blir foreslått. Et tankeeksperiment er at man skifter ut alle steder der det står «sikkerhet» og «miljø» i en rapport, med ordet «profit» – for deretter å gi en økonom i

**Et tankeeksperiment er at man skifter ut alle steder der det står «sikkerhet» og «miljø» i en rapport, med ordet «profit»**

oppgave å se om dette holder mål. Jeg tror at de aller fleste slike rapporter ikke holder mål dersom dette perspektivet blir lagt til grunn.

De organisatoriske forholdene har stor betydning for hvordan kultur utvikler seg. En organisasjonen kan karakteriseres med ord som stabil, langsiktig, etablert eller trygg. I motsatt ende av spekteret er organisasjoner som kan karakteriseres som fleksibel, ustabil, temporær eller kortsiktig. For å kunne iverksette nødvendige tiltak må det undersøkes hvor en organisasjon befinner seg mellom disse to ytterpunktene. Pirrer ikke dette nysgjerrigheten?

Et tankeeksperiment mht. tiltaksrapporter på sikkerhetssiden: La oss bytte ut målet om sikkerhet, med et mål om økonomisk overskudd/profit og la en økonom analysere det. Er det trolig at eiere/marked ville festet tillit til de tiltak på arbeidskultursiden som jeg har sakset fra OD rapporten – begrep som «nytt kulturelement», «systematisk overskuddsstyring»... Dette er vage, udefinerbare begrep. Nei,... jeg tror hverken eierne eller markedet ville godtatt det. Og ansatteutvalg bør være uhyre kritiske til dette tåkepratet mht. sikkerhet.

# Noen glimt inn i vår eldste sjøfartshistorie

Store deler av jordens overflate er dekket av vann. Saltvann og ferskvann. Det sier seg selv at menneskene til alle tider har vært avhengige av båten, ikke minst i Norge, hvor store deler av befolkningen har måttet forholde seg til en særdeles lang og opprevet kystlinje.

---

TEKST: LILLI M. INGVALDSEN,  
BERGEN SJØFARTSMUSEUM  
FOTO: BERGEN SJØFARTSMUSEUM

Følgelig har vi en omfattende sjøfartshistorie, som strekker seg mange tusen år tilbake i tid. I det følgende skal vi se nærmere på den eldste delen av denne historien - fra istid til middelalder - en periode som spenner over mer enn 10 000 år.

Hvilke båter hadde de første "nordmenn"? Steinalder (ca. 10 000-1 500 f. Kr.) er den eldste delen av vår forhistorie. Da de første mennesker kom til landet vårt for nesten 12 000 år siden, var det fortsatt istid. De kom til en smal kyststripe med bart land hvor isen hadde sluppet taket, oppdelt i øyer, holmer og skjær. Framfor dem lå havet, bakom lå isen fortsatt som en tykk kappe over innlandet. I strømmer og sund var det rikelig med fisk. I tillegg kunne havet by på rikelige mengder av sel, hval og all slags sjøfugl - førsteklasses mat for landnåmsmennene. Men for å få tilgang til jaktmarkene måtte man ha båt. Båten var et helt nødvendig i den daglige livbergingen og til transport av mennesker og varer. Det eneste vitnesbyrd vi har om steinaldermenneskenes liv og levnet, er gjennom det arkeologiske materialet de har etterlatt seg. Arkeologer som arbeider med Norges eldste båtbyggingshis-

torie, har ivrig diskutert hvilken båttype som først var i bruk her til lands. Den ene hovedteorien går ut på at steinalderjegerne brukte skinnbåter, med et utseende ikke så ulikt de store, åpne eskimoiske konebåtene. Dette er båter med et skjelett av bein eller tre, overtrukket med skinn. Andre mener at stokkebåten er den eldste. Stokkebåten er en uthult trestamme, ofte av store dimensjoner. For å lette uthulingsarbeidet kunne mye av treet først brennes ut med glødende stein. En slik båt kan stabiliseres med en uttrigger eller ved å forbinde den til en eller to tilsvarende båter. Det er funnet flere stokkebåter i Norge, men det later til at de har vært best egnet til bruk i innlandet, hvor båttypen faktisk har vært benyttet opp mot våre dager. I kystmiljøet kan man regne med at stokkebåten tidlig ble fortrent av bedre båter.

Bronsealderbåter i berg og jernalderbåter i myr I bronsealderen (1 500-500 f. Kr.) var også innlandet befolket, ikke bare ytterkysten. Livsgrunnlaget endret seg fra et erverv utelukkende basert på jakt, fangst og fiske, til mer blandede næringsveier med jordbruk i en sentral rolle. Også for denne perioden er arke-

ologien vår eneste kilde til kunnskap om menneskenes liv og levnet. Imidlertid har vi en svært spennende funnkategori fra bronsealder, helleristingene, som finnes over hele landet. Disse gir et spennende glimt inn i bronsealderssamfunnet. Geometriske figurer av ubestemmelig karakter, mennesker, dyr, redskaper og båter er noen av de mange motiver som opptrer på helleristningsfeltene, risset og hugget i berg av flittige hender. Forskerne antar at ristningene kan knyttes til en rituell praksis, men vi vil nok aldri få det endelige svaret på hvilken rolle disse figurene hadde i sin samtid.

I vår sammenheng er det båt-ristningene som er interessante. Båter og skip i ulike former, mange så detaljerte at man kan se mannskapet sittende klar med padleårene, er blant de vanligste ristninger fra bronsealder. Det er imidlertid ikke helt lett å si hvilke båttypen det er snakk om, da de skjematisk strektegningene gir rom for mange ulike tolkninger. Ristningene har blitt tolket både som skinnbåter og stokkebåter, uten at noen kan gi et endelig svar.

En del av båt-ristningene viser imidlertid en påfallende likhet med en helt bestemt båttype, kjent fra et dansk





Tidstavle (gjengitt med tillatelse fra tidsskriftet Arkeo).



Øverst: Forstavnen på det 4,4 meter lange Bjørnstadskipet fra Navestad, Tune i Østfold.

Nederst: Modell av Hjortspringbåten. Legg merke til dobbeltstavnen, som ses både her og på helleristningen fra Østfold.

funn. Den såkalte Hjortspringbåten ble funnet i en myr, trolig nedlagt som offer til en guddom en gang på 3-400 tallet e. Kr. Båten, som er 18 meter lang, er lett og elegant i fasongen, med plass til 20 padlere. Den er bygget av fem svært tynne båtboard av lindetre, og sydd sammen. Foruten likhetstrekk i formen mellom Hjortspring og enkelte helleristninger, er det særlig den karakteristiske dobbeltstavnen som gjør båttypene like. En stav er normalt enkel, men i disse tilfellene forekommer doble staver. Visuell likhet, samt tilnærmet sammenfall i tid mellom Hjortspring og helleristningsbåtene, sannsynliggjør at det er nettopp denne type båter helleristningene gjengir.

På grunnlag av helleristningene er det nærliggende å tro at båter som Hjortspring også har vært i bruk her hjemme, selv om ingen arkeologiske funn så langt har bekreftet hypotesen fullt ut. Vi har imidlertid ett funn, den

såkalte Halsnøybåten, funnet på Halsnøy i Nordhordland, som viser visse likhetstrekk. Den fragmentariske båten, som stammer fra tidsrommet 390-535 e.Kr., har vært sydd sammen på tilsvarende måte som Hjortspring.

Som vi ser er våre hjemlige funn fra eldste del av jernalder få, og vi må skule til våre naboland for å få vite mer om båtene i perioden. Men når vi kommer til yngre jernalder, dvs. perioden fra 600-1 050 e. Kr., blir funntilfanget større, og vår kunnskap om båt-teknologien langt bedre.

**Langskip og færinger**  
Ved Kvalsund i Herøy kommune på søre Sunnmøre ble det under torvskjæring i 1920 gjort et spesielt funn. Fram kom rester etter to farkoster, et stort skip og en liten færing, begge datert til 700-tallet e.Kr. Plasseringen i myr kan tyde på at disse, på samme måte som Hjortspringbåten i Danmark, var ned-

lagt som offer til en guddom. Skipet var 18 m langt og 3,2 meter bredt på det bredeste, slank og skarpygd. Det har trolig vært utrustet med 10 par årer, dvs. fullt mannskap utgjorde 20 roere pluss rormann. Det ble ikke gjort funn som indikerer at Kvalsundskipet har hatt mast og segl. Færingen (to par årer) har vært 9,56 meter lang og 1,5 meter bred, lang og slank, og er nok et typisk eksempel på småbåtene fra jernalderen.

I global sammenheng var nordboerne svært sent ute med å sette seil på sine skip. I Egypt var det seilfartøyer på Nilen mange tusen år før Kristus, og både grekerne og romerne hadde seilfartøyer. Likevel var det først på 6-700-tallet e.Kr. at man i Norden fant tiden moden for denne nyvinningen. I Norge er det først med de kjente skipsfunn fra vikingtid (800-1 050 e.Kr.) at mast og seil dukker opp i det arkeologiske kildetilfanget. Det praktfulle



Stokkebåter som denne var i bruk i steinalderen. Denne båten, funnet på Kongsberg, er ikke datert. Fra utstillingene på Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.



Fra utgravningen av Gokstadskipet i 1898.

Osebergskipet, funnet som en del av en usedvanlig rik kvinnegrav, var bygget i perioden 815-820 e.Kr. Skipet, som er bygget av eik, er 22 meter langt og 5 meter bredt, klinket sammen med jernnagler. Det var beregnet både til roing – med plass til 30 roere - og seiling, og med et råseil på 90 kvm kunne farten komme opp i mer enn 10 knop.

Osebergskipet har trolig først og fremst vært et kongelig lystfartøy for kystseilas. Det noe senere Gokstadskipet, som også er del av et gravfunn, representerer imidlertid det fullkomne kombinasjonsfartøyet for seil og årer. Skipet, som er av eik, er bygget ca. 890 e.Kr. Det er 24 meter langt, 5 meter bredt og har plass til 32 roere. Gokstadskipet er ikke så luksupreget som

Osebergskipet, men er langt sterkere konstruert. Kjøl og mastefeste er kraftigere, skipssidene høyere og med et råseil på 110 kvm kunne skipet komme opp i en hastighet på over 12 knop. Ved utgravningen ble det funnet rester av 64 malte skjold av tre, som hadde vært festet på utsiden av rælingen, og vi kan regne med at skipet har vært benyttet både som handelsskip og krigsskip. Sjødyktigheten ble første gang demonstrert for oss da en kopi av Gokstadskipet ble seilt over Atlanterhavet fra Bergen til verdensut-

stillingen i Chicago i 1893.

Et svært interessant trekk ved Gokstadgraven er at det sammen med skipet ble funnet tre småbåter, tre færingar. Færingene ligner svært mye på moderne vest- og nordnorske småbåter som har lange tradisjoner i norsk båtbygging. Det er nok nettopp denne type båter som har vært allemannseie for kystbefolkningen i denne perioden, for fiske og for transport. De store skipene som vi har lært å assosiere med vikinger og vikingtid, har vært for de ytterst få. Bygging av denne type farkoster har nok vært et svært stort økonomisk løft for oppdragsgiver, og vi må regne med at det innebar stor sosial prestisje å eie et slikt skip.

Da vikingtiden gikk mot slutten og middelalderen gjorde sitt inntog (ca. 1050 e. Kr.), ser vi, i tillegg til mange andre samfunnsendringer, også endringer i skipsteknologien. Handelen øker i omfang, og store, lastedrektige fartøy kjennetegner middelalderen. Dette skal vi imidlertid ikke gå nærmere inn på her. Undertegnede anbefaler et besøk på et av landets sjøfartsmuseer, eventuelt et "dykk" i litteraturen, for den som vil du vite mer om skipets utvikling i middelalder og nyere tid.



Osebergskipet, funnet som en del av en usedvanlig rik kvinnegrav, var bygget i perioden 815-820 e.Kr. Skipet er 22 meter langt og 5 meter bredt. Fra utstillingen i Vikingskipshuset på Bygdøy.



# Hvorfor er vi så langt etter?

Vi tror det er betimelig å stille dette spørsmålet, når vi nå kan se tilbake på mer enn 30 års olje virksomhet, hvor sjøfolk har vært delaktige fra dag en.

Hva er det som har gått galt? Er det vi som sjøfolk eller er det de som har representert oss som har feilet? Kanskje er det begge deler. Det er i alle fall påfallende, at når noen av oss har nevnt det til våre respektive forbund, har vi fått til svar at det er umulig å oppnå bedre avtaler.

Sjømannsforbundet sier at de kan ikke gjøre noe spesielt for oss innen oljen. De sier at de har et solidaritetsprinsipp å ta hensyn til. Det betyr at de ikke kan gjøre noe for oss. Vår mening er at Sjømanns forbundene har gjort mye, men ikke for oss.

Når det var mulig å få det til på plattformen og installasjoner, som måtte begynne fra bunnen å bygge sine organisasjoner, å klare det. Da burde i sannhetens navn også vi klare det. Er det mulig at våre forbund har hatt egne, og ikke alltid sammenfallende interesser med medlemmene sine? Om så er tilfelle, er det intet mindre enn en skandale. Noe de ansvarlige må ta konsekvensen av.

Slik situasjonen er i dag, arbeider en seilende oljearbeider mer enn 600 timer i året for en langt dårligere lønn enn sine kolleger på plattformen.

Hvor mange ulykker og nestenulykker må til før de ansvarlige setter seilings-



To fartøyer, samme industri, to tariffavtaler. Foto: OFS/ESSO

periodene til 14 dager, og samtidig gjør noe med 6-6 timers vaktene?

En av vår medlemmer (kaptein), hevder at "Norsk storfe har bedre rettigheter enn sjøfolk i dag."

Når man har seilt i mesteparten av sitt voksne liv og sitter igjen med en slik følelse, da er der noe fundamentalt galt. Heldigvis er det noe vi kan gjøre med det. Seilende oljearbeideres forening, SOF, har bestemt seg for at noe skal gjøres. Det som begynte som en nesten umulig oppgave, ser nå mye lysere ut. Like før jul fikk vi en hyggelig telefon fra OFS. Heldigvis er det kolleger på plattformen og rigger som skjønner hva vi sliter med. De har åpnet for et samarbeid/fusjon, noe som disse dager drøftes. Slik vi ser det, er der flere ting som trekker i retning av et forpliktende samarbeid enn som skiller. Som dere vet, er det en egen forhandlingsavtale som er vårt primære mål, for derigjennom å få tilsvarende vilkår som for folk på installasjoner.

Slik vi har det nå, ligger vi flere tiår etter de som er helt avhengige av oss, og som vi er en 100% integrert del av. Vi misunner dem ikke en krone. Lønnen og arbeidstiden de har oppnådd, har de ærlig fortjent. Nei, det vi misunner dem, er arbeidstakerorganisasjonene, som har stått på for at medlemmene skal få best mulig vilkår. Det har vi også muligheten til, bare vi står sammen i et forbund, vi har for lenge vært splittet. Det er det ingen andre enn oss som har tapt på. Til og med Cesar brukte "splitt og hersk taktik-

ken". Er det ikke på tide at vi nå samler oss i et forbund og tar ansvar selv? Vi har i alt for lang tid sett hvor det bærer hen når splittelse hersker. La oss bli store og sterke og sammen skape vår fremtid. Husk at det er makta som rår, det er ord brukt av rederiforbundet selv. Med andre ord, så snart vi blir en maktfaktor, er de villige til å snakke med oss.

Når det gjelder bøyelastere og spesialskip ønsker vi at dere tar kontakt. Bare gjennom skikkelig kunnskap om deres problemer kan vi gjøre noe. Hva med flytende overtid, lite eller ingenting for å stå over avlønningssdag? Vi vet det er mye å gå i gang med, men mangler innsikten til de seilende.

Er vi sviktet?

Hvor var sjømennenes representanter da NIS ble stiftet?

Hvor var de når ca 40 000 Norske sjøfolk mistet jobben?

Hvor var de da krigsseilerne skulle ha erstatning?

Hvor var de da krigsseilerne fikk erstatning?

Hvor var de da sjømennenes pensjonskasse ble tømt, tømt slik at skammens gjeld kunne betales til krigsseilerne? Siden ca. 40 000 Norske sjømenn hadde mistet jobben, ville det bli få sjømenn i fremtiden, derfor kunne pensjonskassen tømmes for svimlende 3,6 milliarder kroner. Det var den norske stat som skylte pengene, men det var vi som måtte betale.

Var der noen av sjømanns forbundene som sa eller gjorde noe?

# Foreningens vedtekter

## §1. NAVN OG FORMÅL.

Seilende oljearbeideres forening har som formål:

Å samle alle seilende, offiserer og menige, innenfor olje industrien til havs, under en logo / fane.

Arbeide for at seilende oljearbeidere skal sidestilles med de som arbeider på plattformer, både når det gjelder lønninger og fritid.

Gjøre hver dag lettere både sosialt og økonomisk ved å ivareta medlemmenes tarv, og i fellesskap arbeide for en rettferdig behandling fra arbeidsgiver og myndigheter.

Å arbeide både nasjonalt og internasjonalt for å fremme sikkerheten til sjøs.

Foreningen skal være politisk uavhengig.

## §2. FORENINGENS MEDLEMMER.

Foreningens medlemmer skal bestå av alle om bord i oljerelaterte fartøyer.

Æresmedlemmer kan opptas etter skriftlig forslag som må vedtas av 2/3 flertall av styret etter skriftlig avstemming.

Forslaget fremlegges for landsmøtet, som avgjør forslaget ved simpelt flertall.

## §3. SETE.

Foreningens hovedkontor skal ligge i Bergen.

## §4. INN OG UTMELDELSE

Alle som ønsker det og som arbeider innfor ovenfor nevnte industri, kan melde seg inn i SOF. Skriftlig søknad sendes til foreningens hovedkontor.

Medlemskontingenten fastsettes av styret. Utmeldelse skal skje skriftlig, og har virkning fra slutten av den kalendermåned den ble mottatt. Utmeldelse kan ikke aksepteres under en pågående konflikt eller en aksjon.

## §5. EKSKLUSJON AV MEDLEMMER.

Medlemmer som oppfører seg på en slik måte at det er skadelig for foreningen kan ekskluderes dersom: Det fremmes skriftlig begrunnelse om dette fra minst 10 medlemmer utenfor styret eller av ethvert styremedlem.

Etter at styret har hørt vedkommendes forklaring, kan styret med 2/3 flertall ta en beslutning om eksklusjon.

## §6. KONTINGENT

Kontingenten fastsettes av landsmøtet etter forslag fra styret.

Kontingenten betales forskuddsvis med mindre trekkordning kommer til anvendelse.

Kontingent som aktivt medlem betales inntil man skriftlig har underrettet kontoret og dokumentert at man har sluttet i aktiv sjøtjeneste.

Medlemmer med 25 års medlemskap, som har fylt 65 år og har sluttet aktiv sjøtjeneste, er fri for kontingent.

Dersom et medlem tross oppfordring ikke har betalt kontingent i løpet av de siste 12 mnd. skal vedkommende anses som utmeldt.

## §7. REDUSERT KONTINGENT.

Redusert kontingent fastsettes av landsmøtet etter innstilling fra styret. Medlemmer som har betalt kontingent som nevnt i §6, 1. ledd for minst en måned og som på grunn av utdannelse, vernepliktjeneste, arbeidsledighet eller ved sykdom når vedkommende ikke oppebærer sykepengene i flg. Bestemmelsene i folketrygden, kan innvilges redusert kontingent etter skriftlig søknad. Medlem som har betalt kontingent som nevnt i §6, 1. ledd for minst 5 år og som skriftlig har underrettet kontoret om at man har sluttet aktiv sjøtjeneste, kan innvilges redusert kontingent.

## §8. KONFLIKTER/AKSJONER.

Ethvert medlem må delta i de konflikter/aksjoner som blir bestemt av foreningens styre.

## §9. STEMMELETT.

Alle medlemmer har stemmerett i foreningens anliggender.

## §10. LANDSMØTET.

Landsmøtet er foreningens høyeste myndighet i alle saker som ikke er lagt til stemmeseddelen.

Årlig landsmøte avholdes innen utgangen av Mai og innkalles med minst to måneders varsel.

Følgende saker skal behandles:

Valg av dirigent og visediregent.



Årsberetning og regnskap.  
Referat fra stemmeseddelen punkter.  
Valg av valgkomiteer  
Behandling av innkomne forslag.  
Eventuelt.

Alle medlemmer som i henhold til § 9 har stemmerett, har adgang til landsmøtet. Hvert medlem har en stemme og dersom ikke annet er bestemt i disse vedtekter, treffes avgjørelser med simpelt flertall. I tilfelle stemmelikhet har dirigenten dobbelt- stemme. Saker som er ført på stemmeseddelen blir ikke gjenstand for behandling på landsmøtet.

Saker som skal behandles på landsmøtet må være innkommet kontoret innen 1 April Forslag som kommer inn etter 1 April utsettes til neste landsmøte, med mindre styret bestemmer noe annet.

Landsmøtet kan ikke treffe avgjørelse på andre saker enn de som er ført opp på dagsordenen.

Landsmøte er beslutningsdyktig med minst 25 fremmøtte stemmeberettigede medlemmer. Er ikke 25 medlemmer tilstede, innkalles det til nytt landsmøte, med en måneds varsel. De fremmøtte vil da være beslutningsdyktige uansett antall.

Ekstraordinært landsmøte innkalles av styret eller på skriftlig begjæring av minst ... medlemmer som grunngir ønsket. Ekstraordinært landsmøte innkalles hvis mulig med 30 dagers varsel. Andre saker kan da ikke behandles.

#### §11. STEMMESEDDELEN.

Minst 2 måneder før landsmøtet sendes samtlige medlemmer med stemmerett en stemmeseddel med angivelse av de saker som det skal stemmes over på denne måte.

Følgende saker skal alltid avgjøres ved stemmeseddelen:

Valg av medlemmer til styret med varamann.

Vedtektsendringer.

Spørsmål om foreningens oppløsning.

For å delta i avstemningen må stemmeseddelen være innkommet minst en uke før landsmøtet åpnes. De innkomne stemmesedler registreres ved kontoret og telles opp av en av styret oppnevnt tellekomité.

Sakene avgjøres med 2/3 flertall, hvor ikke annet er bestemt i disse vedtekter.

#### §12. STYRET.

Foreningen skal ha et styre bestående av 5 Medlemmer. Medlemmene skal være et representativt utvalg fra alle departementer, valgt for 2 år av gangen, og 2 varamedlemmer valgt for 1 år av gangen, således at halvdelen av styremedlemmene og alle varamedlemmene fratrer hvert annet år. Representantene kan sitte så lenge medlemmene vil ha vedkommende i styret.

For å oppnå beslutningsdyktig styre må minst 4 medlemmer/varamedlemmer være tilstede. Formann og kasserer velges på navn blant medlemmene i styret. Den avgående formann fungerer inntil ny formann er valgt.

Daglig leder eller hans stedfortreder deltar på styremøter, med/uten stemmerett.

Styrets formann leder styremøtene, og har i tilfelle stemmelikhet den avgjørende stemme. Er formannen fraværende så fungerer viseformannen. Er også viseformannen fraværende, velger de fremmøtte styremedlemmer en setteformann.

Medlemmer som har vært i land mer enn 4 år, kan ikke velges til styret.

#### §13. STYRETS MANDAT.

Styret leder alle foreningens anliggender i nøye overensstemmelse med vedtektene. Det forvalter foreningens midler og er ansvarlig for disse overfor medlemmene

Styremøte avholdes om mulig hver annen måned. Det føres alltid protokoll over styrets forhandlinger og avstemninger.

Styrets formann representerer i samråd med daglig leder foreningen. Han kan handle på styrets vegne under eget ansvar i saker som ikke kan avvende styrets avgjørelse, men må da snarest forelegge saken for dette.

#### §14. VALG TIL STYRET.

Landsmøte velger fem distriktvis valgkomiteer, hver bestående av minst...medlemmer. Valgkomiteene skal foreslå ..... Kandidater fra sitt distrikt.

Valgdistriktene skal være:

Distrikt 1: Telemark, vestfold, Østfold, Buskerud, Oppland, Oslo og Akershus fylker

Distrikt 2: Rogaland, Vest-Agder, og Aust-Agder fylker.

Distrikt 3: Sogn og Fjordane og Hordaland fylker

Distrikt 4: Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord Trøndelag fylker.

Distrikt 5: Nordland, Troms og Finnmark fylker. (Landsmøtet i mai 2002 vil bestemme antall).

#### §15. FORENINGENS DAGLIGE LEDER.

Daglig leder er ansvarlig forretningsfører. Han utfører styrets beslutninger og fordeler arbeidet mellom foreningens funksjonærer.

Han har den daglige forretningsmessige ledelse etter instruks fra styret. Daglig leder settes av styret, og avskjediges av landsmøtet etter forutgående innstilling fra minst 2/3 av styrets samtlige medlemmer.

#### §16. REVISOR.

Foreningen skal ha statsautorisert revisor.

#### §17. FORENINGENS SIGNATUR.

Foreningens signatur innehas av styrets formann, viseformann og daglig leder, slik at underskriften er gyldig når det foreligger underskrift av to av disse.

#### §18. KRETSE.

Hvor 35 medlemmer forlanger det eller hvor styret finner det tilrådelig, kan kretser opprettes. Disse har selvbestemmelsesrett i alt som ikke strider mot foreningens lover og styrets beslutninger.

Kretsmedlemskap er frivillig.

#### §19. INHABILITET

Ingen må delta i avgjørelser i foreningens organer hvor vedkommende på grunn av tidligere engasjement eller personlige forhold ikke kan antas å være uhildet i den aktuelle sak. Det behandelende organ avgjør om nødvendig med endelig virkning om inhabilitet foreligger.

#### §20. ENDRING I VEDTEKTENE.

Forslag til endringer i vedtektene skal fremsettes skriftlig overfor styret innen 1 april. Dersom styret anbefaler forslaget med 2/3 flertall, blir saken å føre på stemmeseddelen etter reglene i § 11. For vedtagelse kreves 2/3 flertall av de avgitte stemmer. Dersom styret finner at en vedtekts endring haster så meget at man ikke bør avvente den ordinære stemmeseddel, kan styret med 2/3 flertall beslutte at vedtektsendring avgjøres ved ekstraordinær stemmeseddel, som sendes ut med 3 måneders svarfrist. For vedtagelse kreves 2/3 flertall av de avgitte stemmer.

#### §21. FORENINGENS OPPLØSNING.

Foreningen kan besluttes oppløst når:

Formålet er falt bort eller ikke lar seg gjennomføre av saklige eller økonomiske grunner. Når de interesser foreningen representerer etter foreningens egen beslutning skal ivaretas av en annen organisasjon. Forslag til oppløsning av foreningen kan fremsettes av styret eller minst 35 av foreningens medlemmer. Forslaget behandles av styret hvor saken refereres og drøftes i første møte, og hvor beslutning treffes i det følgende møte, som avholdes senest 3 måneder etter det første. Dersom styret med 2/3 flertall anbefaler forslaget, blir saken behandlet etter §20. I tilfelle oppløsning skal foreningens midler etter landsmøtets nærmere bestemmelse anvendes til beste for medlemmene.

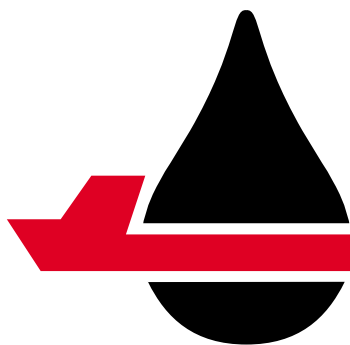
Leif R. Vervik  
Formann

Harald Prytz  
Viseformann

Atle Rusten  
Kasserer

Alf T. Høiland  
Sekretær

Per Hugo Skoglund  
Styremedlem



# innmelding

SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING

Navn:.....

Postadresse:.....

Postnummer:..... Sted:.....

Fødselsdato:..... Personnummer:.....

Telefonnummer:..... Mobiltelefonnummer:.....

e-mail.....

Skipets navn:.....

Rederiets navn:.....

Stilling om bord:.....

Sted:..... Dato:..... Underskrift:.....

Innmelding i henhold til Seilende Oljearbeideres Forenings vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.

Seilende Oljearbeideres Forening

Postboks 21 ULSET

5872 BERGEN

## FULLMAKT

Jeg .....medlem nr.....

i .....Forbund,

gir herved Seilende Oljearbeideres Forening

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted:..... Dato:..... Underskrift:.....

*Alt du kan tenke deg - og litt  
til,*



*Nyrenovert velværesenter;  
svømmebasseng m/ motstrømsanlegg,  
2 squashbaner med internasjonale mål,  
trimrom, solarium, badstuer og garderober!*

*Restaurant Lindbergh, Lobby Bar og  
dansebaren Night Flight!*

*243 lekre dobbeltværelser, 19 lyse og luftige  
møterom, selskaps- og bankettlokaler!*

*Egen shuttle-service til og fra flyplassen,  
heliporten og Kokstad/Sandsli!*

*Husk - vi står på for deg - med glede!*

**BERGEN AIRPORT HOTEL**  
RAINBOW HOTELS

*- når kvalitet teller...*



Kokstadvn. 3, N-5257 KOKSTAD - BERGEN  
Tlf. 55 22 92 00 Fax. 55 22 92 80  
e-mail: [bergen.airport@rainbow-hotels.no](mailto:bergen.airport@rainbow-hotels.no)  
[www.rainbow-hotels.no/bergenairport](http://www.rainbow-hotels.no/bergenairport)