



Nr. 1 – 2005

4. årgang

DRÅPEN

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Hvitvaskeren
Høybråten**

**Blir sjøfolk
truet?**

**40 år skuslet
bort**

ISLAND RUNDT PLUSS

14 DAGERS FERIE TIL ISLAND OG FÆRØYENE
FOR DEG SOM VIL HA LITT EKSTRA!

Fra kr. 14.835,-*
+ bilen

Ta bilen med og bli med oss på en sommertur litt utover det vanlige. Om bord får du De Luxe lugar med dobbeltseng, hustelefon, kjøleskap og sittegruppe. Når du kjører rundt Island bor du på noen av landets beste hoteller. Frokost er inkludert - også ombord! På Færøyene bor du på Hotel Føroyar, som ligger høyt og fritt og hvor alle værelser har utsikt over byen og havet. Avreise fra Bergen.

  **www.smyril-line.no**
Tlf. 55 59 65 20
SMYRIL LINE

Norge · Danmark · Shetland · Færøyene · Island

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger	Kr. 7000
1/2 side 4 farger	Kr. 4500
1/4 side 4 farger	Kr. 3000

Annonsemål

1/1 side	176x250
1/2 side	176x122
1/4 side	85x122

Redefining Service
..... the Instone way

The World's Leading
Marine Service Provider

- A Global Marine Service Provider
 - Marine
 - Offshore
 - Cruise
 - Corporate
- An expert partner delivering Key Account Management
- People committed to quality and service
- A cost conscious operation
- Technology based solutions
- Customer driven development

 **INSTONE INTERNATIONAL**

BERGEN
Tel: + 47 83 38 64 00
Fax: + 47 83 38 64 30
E-mail: bergen@instone.com

ARENDAL
Tel: + 47 37 00 96 00
Fax: + 47 37 00 96 21
E-mail: arendal@instone.com

HEAD OFFICE
Instone International Ltd, Berkeley Square, G1BC 9JH
Underwood, Sevensall, Kent TN13 2BQ, United Kingdom
Tel: +44 1732 836200, Fax: +44 1732 836210
Email: info@instone.com
Website: www.instone-international.com



DRÅPEN

nr. 1 mars – 4. årgang

Redaktør:

Leif R. Vervik

Adresse:

Slottsgt. 1, 5003 Bergen

Telefon:

55 96 23 80

Telefax:

55 96 23 83

Mobil:

90 89 70 73 / 41 65 62 92

Epost:

info@fffs.no

Internett:

http://www.fffs.no

Forside:

foto FFFS

Grafisk produksjon:

Scanner Grafisk AS

innhold

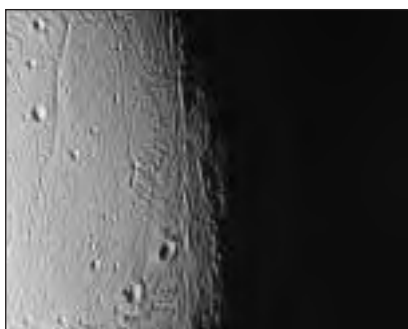
DRÅPEN NUMMER 1 – MARS 2005



Blir sjømenn truet?
side 6



Christian Mikkelsen
side 12

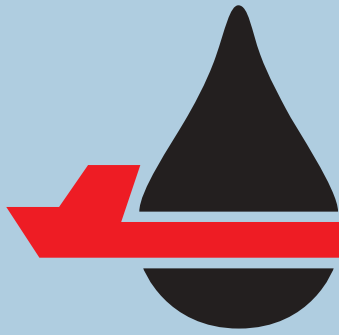


Landing på en urjordklode side 20



Hvitvaskeren Høybråten side 23

Leder	side 4
Kokekyndig maskinist godt kjent langs kysten	side 5
Blir sjømenn truet?	side 6
At ikke alle elsker oss...	side 7
Fellesforbundet for sjøfolk og fiskere	side 8
Christian Mikkelsen	side 9
Beredskap i nordsjøen en bløff?	side 12
Sjømannsforbundet og nettolønn	side 13
Atles kommentarer	side 14
Leserinnlegg	side 16
Skipsfarten og EU	side 17
FFFS og forsikring	side 18
Landing på urjordklode	side 20
Hvitvaskeren Høybråten	side 23
40 år skuslet bort	side 25
Hva er områdeberedskap	side 26



Hvem skal ta opp arven etter oss?

Slik det ser ut i dag, er fremtiden for den norske sjømann virkelig dystert.

FrP som sa at de støttet oss, solgte oss i statsbudsjettet, for å sikre fortsatt ikke sosialistisk regjering. Det de håper på er selvsagt at regjeringen Bondevik skal sitte også etter valget. I det ligger håpet om en eller flere ministerposter for Hagen & co. Enda et eksempel på at egen makt er viktigere enn de, de skal representere.

Hadde FrP vert å stole på hadde de tvunget igjennom det de har fortalt oss sjøfolk i lang tid, nemlig at de ville støttet oss i kampen for nettolønn for hele NOR- registeret.

De eneste vi nå har å stole på er AP, SP og Kystpartiet. Problemet med den koalisjonen er at de er for få. De blir overkjørt av resten av Stortinget.

SV har lenge vist at de ikke forstår hva det dreier seg om, høyre som bla gikk til valg på at de skulle støtte sjøfolkene, har vist at de ikke er troverdige. Venstre, som etter vår mening ikke skulle vert representert på tinget, pga størrelsen, er med på å bestemme at Norge skal fjerne sjøfarten. Hva presten og statsminister Bondevik tenker på er ikke godt å si, ene dagen er han for ditt, neste for datt. Han burde heller holdt seg til prekestolen og fotball, i alle fall hva oss sjøfolk angår. Bondevik og hans menn skal ha ros for en ting, de klarte å få FrP med på statsbudsjettet, og det må vi li for.

Det ser ut til at mange nå har forstått viktigheten av å være i et forbund, vi vokser nå stadig raskere. Når vi skriver viktigheten av å være et forbund, har det vist seg lenge at det å være splittet har ført til en forvitring av norsk skipsfart. Når vi blir en kraftig og enig masse, kan vi bli avgjørende for om vi skal ha skipsfart i Norge eller ikke. Om vi ser på hva som har skjedd de siste 30 år, ser vi at det har blitt mer og mer utflagging. Flere og flere utlendinger om bord, ikke et vont ord om dem, men det hadde vert mye greiere å ønske dem velkommen på grunn av mangel på nordmenn.

De vi som en stor forening kan gjøre er å påvirke politikere i langt større grad, om vi står sammen.

Det må bli slutt på at det er særinteresser som skal stå i fokus, nå må vi stå sammen og trekke i samme retning.

Selv om Norge blir kalt «annerledes landet» på grunn av at vi ikke er med i EU, har vi hele tiden og nesten ukritisk, tatt til oss alle regler og påbud EU gir. Allikevel nekter vi som i EU, å innføre nettolønns ordningen for hele sjøfarten.

I dette nummeret av Dråpen har vi også valgt å trykke et brev, vi mottok fra en av våre medlemmer. Han ble rett og slett «djupt skuffa og vonbroten» av innholdet. Les brevet med kommentar lenger bak i bladet.

I tiden etter jul har vi arbeidet hardt med å få bekreftelser fra ledende Stortingspolitikere, som har stått frem og hevdet at de støtter oss. Så langt har vi bare fått bekreftelse fra SPs Odd Roger Enoksen. Vi var lovet en tilsvarende bekreftelse fra AP, men den har vi ikke fått.

På Haugesund konferansen lovde derimot Jens Stoltenberg at AP vil støtte sjøfolkene.

Til slutt vil vi ønske våre lesere en god vår og på gjensyn i neste nummer av Dråpen.

Leif R Vervik
formann.



«Kokekyndig maskinist godt kjent på kysten...»

Overskriften kunne godt vært en stillingsannonse, men det er den virkelighet man faktisk møter hver dag, på skip under 500 tonn i «world wide» fart.

Det man forlanger av sjøfolk, er ikke mindre enn mirakler. Det blir nesten det samme som om en stillingsutlysning på land krevde følgende; Regnskapskyndig brannmann med konditorerfaring. Dette vil ikke forekomme, men med sjøfolk kan man forlange nesten hva som helst.

Når man kan bruke en kokekyndig, er det underforstått en som skal kunne

koke, men uten å ha noen formell utdanning. Med andre ord, det er nok å si at man kan koke, enten man kan eller ikke. Det å kunne koke for et mannskap er en ansvarsfull jobb. Man skal vite litt om mange ting innen bysarbeid, matlaging, sammensetning av en meny, renhold og hygiene.

Stuert utdanningen er fjernet, nå er det kokker med administrativt ansvar på større skip. Med andre ord finner det sted en uthuling over hele linjen. Hvordan kan det ha seg at myndighetene går med på slikt lurei. Vi har alltid trodd at myndighetene skulle være med å kvalitetsikre alle stillinger, enten de er til sjøs eller på

land. Men der tok vi feil, myndighetene gjør det de får beskjed om, fra de forskjellige næringer. Troverdighet er et fremmedord de ikke kjenner til.

Slik det ligger an, må vi leve med at utdanning blir lavere prioritert enn velferd og friske sjøfolk.

Det man også velger å se bort fra, er at maten er en del av mannskapets hyre. Får man dårlig eller ensidig mat, blir det som å få hyren utbetalt i penger man ikke kan bruke. Det altså på sin plass å protestere for alle sjømenn når en velger å spare penger og få ufaglærte inn i så viktige stillinger.

www.fffs.no



«MF Eid», foto: Fylkesbaatane



Sanco Chaser foto: FFFS

Blir sjømenn **truet?**

Vi har fått melding fra enkelte av våre medlemmer om at rederier truer sine ansatte med konsekvenser, dersom de organiserer seg i andre forbund enn de tre tradisjonelle sjømannsforbundene.

Er det dette som menes med fri organisasjonstilknytning? Har ikke rederiene fått med seg at det er, i følge norsk lov, opp til den enkelte hvor man vil organisere seg?

Kan det være at de lar seg diktere av de andre forbundene? Om så er tilfelle, er det ekstra viktig å være på vakt.

Da er det ekstra viktig å være på vakt. Det viser bare at sjøfolkene ikke har noen som arbeider for seg, men i mot seg.

Eneste måten å vise at vi ikke lar oss trække på lenger, er at vi reiser oss og gir beskjed om at nok er nok. Når enkelte rederier ser på sine

arbeidstakere som sine personlige eiendeler, som man kan gjøre som man vil med, må noen gi beskjed.

Det er i følge norsk lovgivning, lov å organisere seg der man vil.

At noen rederier turer frem på en slik måte er at de frykter å miste makt. Det rederiene har bedrevet de siste tiår er rett og slett en splitt - og - hersk strategi. Det har vist seg i praksis at med de tradisjonelle forbundene er det mulig å ture frem på den måten. Nå må det bli en slutt på slik praksis!

Den eneste løsningen på dette er slik vi ser det, er å bli et forbund for alle seilende. Et forbund, som har et mål med sin gjerning, nemlig å redde restene av norsk skipsfart fra utflagging, sikre arbeidsplassene til sjøs og gi levelige rammebetingelser for næringen.

Vi går ut fra at de andre organisasjonene også har hørt om demokrati, derfor burde de vert de

første til å gå ut å fordømme slik praksis. Siden de er de eneste som tjener på slik piskejustis fra rederiene, vil de vel heller ikke gjøre noe. Det de vil hevde, er at de har enerett på alle seilende som sine medlemmer. Det er en fremforhandlet ordning.

Det blir nesten det samme som om at du kjøper et eller annet produkt, ikke skal få lov til å bytte dersom produktet ikke holder mål. Det er nemlig det som skjer. Blir du tvangsinnmeldt til et forbund du ikke liker, skal du heller ikke ha lov til å melde deg ut økonomisk. Når ikke forbundene går ut og truer, gjør rederen det for dem. Kontingenten, betalingen for varen du kjøper, bestemmer du ikke over, selv om det er en del av hyren din. Som sagt før; skal vi få ærlige arbeidsforhold, må vi som sjømenn, ordne opp selv.

Det er ditt ansvar å få til et forbund som arbeider for deg. Fellesforbundet For Sjøfolk er et slikt forbund.

Kopi av brev vi har mottatt fra en av våre medlemmer

Utmeldinger fra Norsk Sjømannsforbund.

Hei. Forstår at det er en del av dere som vil melde dere ut av Norsk sjømannsforbund til fordel av Sof- eller Fellesforbundet for sjøfolk (FFFS) som dei kaller seg no etter at dei fekk lure inn noen fra Coler line.

Det dere bør vite før dere melder dere inn i FFFS er at vist dei no får forhandlings rett og forhandler seg fram til en avtale så Må dei som er medlemmer der Mønstre om for dere er no mønstret på Norsk Sjømannsforbund sin avtale og det er å gi rederia en gavepakke og en fin unskulding til å erstatte vedkommende med en utlending etter at det sansynlighet vil bli åpnet for NIS på Norsk sokkel.

Da er det ingen vei tilbake og ingen skal tru at utlendingene ikke kan gjøre jobben vår.

Eg er vraket og lønnet av staten så eg overlever men Tenk dere om før dere gjør det veldig lett for rederia å skifte dere ut:

Mvh
Eivind Sævdal

At ikke alle elsker oss, det har vi forstått. Men...

Sidestående brev er kommet oss i hende, et brev, som sirkulerer ute blant forskjellige skip. Det er signert matros Eivind Sævdal, Vi velger å tro at det ikke er på oppdrag fra Norsk Sjømannsforbund det er sent, men på hr. Sævdals eget initiativ. Som det fremgår av brevet er det ikke særlig mye etterrettelig informasjon å hente.

Sævdal som utgir seg for å være en med profetiske evner, burde sette seg bedre inn i lovene om han skal peke på sin opplyste panne. Det han påstår er det reneste sludder.

Når vi får forhandlingsrett, vil vi selvfølgelig forhandle på våre medlemmers vegne, de vil så bli mønstret på våre tariffar. Det vil ikke bli tale om avmønstning og tap av arbeidsplasser. Det FFFS arbeider for er nettopp å sikre arbeidsplassene, presse på for å få langsiktige rammebetingelser for næringen. Sikre nettolønnsordningen for hele NOR registeret, ikke som andre forbund som ønsker NIS- registeret inn i fjæresteinene.

Vi var nemlig selv tilstede på Næringskomiteens møte og hørte med egne

ører hva Maritimt forum fremførte i så måte. Norsk Sjømannsforbund, Sjøoffisersforbundet og Norsk Maskinistforbund, er alle medlemmer der. Det Sjømannsforbundet hadde å bidra med var en sang, snakkingen overlot de til en annen representant for Maritimt forum. Det han hadde å fortelle, var alle sjømenns frykt, nemlig å utvide NIS- registerets virkefelt. (Etter at innlegget var holdt, hadde vi en samtale med Arnljot Muren i DNMF, han sa at maskinistene ikke var enige i utvidelsen).

Virkefeltet er som vi vet internasjonalt, men ikke inn til kysten. Det er nemlig dit de vil ha det. Som vi har sakt før, 18 000 norske sjøfolk måtte på land da NIS- registeret ble innført i 1987.

Hvilken norsk sjømann kan da føle seg sikker på at han har arbeid i fremtiden?

Med andre ord det forbundet Hr. Sævdal taler så vakkert for, ønsker utvidelse av Virkefeltet til NIS- registeret.

Edda Freya, foto: FFFS



Fellesforbundet For Sjøfolk og fiskere

I dette nummeret av Dråpen, henvender vi også til fiskerinæringen, en næring vi dessverre vet alt for lite om. Når vi nå sender Dråpen til fiskerne, er det i håp om at de, i likhet med de øvrige seilende, ser nødvendigheten av et stort og felles forbund, for alle som har sitt utkomme på havet.

Som vi allerede har påpekt, vet vi altfor lite om fiskeri, men vi håper at dere vil engasjere dere og gi oss den lærdommen som trengs. I den forbindelse trenger vi noen som kan være med å sette oss inn i den hverdagen dere opplever.

Vi er blitt innformert om at ikke alt er bare fryd og gammen der heller, men med din innsats, kan vi gjøre noe sammen for å belyse og kanskje løse problemene.

Vi er ikke på reder jakt, men i fellesskap løse konflikter, og legge forholdene bedre til rette for både redere og fiskere. Vårt mål er å sikre arbeidsplasser. Det gjør vi lettest og best ved å være et forbund, ikke som i dag, der det er særinteresser, som står i høysetet.



Foto: Harald Kongshavn

Fellesforbundet vokser og vi trenger engasjerte medlemmer til skipsbesøk

Vi er i vekst, og takk for det.

Nå når vi er blitt ett forbund for alle, er interessen større enn før. Folk har forstått at skal en fremtid, må vi være ett forbund, med felles ønske om fortsatt norsk skipsfart.

I forbindelse med at vi vokser, blir arbeidsmengden større og vi trenger hjelp. Det vi trenger folk til er skipsbesøk.

Er det noen som kunne tenke seg å arbeide for en god sak, når de er hjemme på fri?

De som kunne tenke seg en slik fritids oppgave, vil få opplæring, i Bergen. Der vil dere få være med på skipsbesøk på båter som ligger inne.

Uansett hvilken båt vi besøker blir vi godt mottatt, det er faktisk en takknemlig og hyggelig informasjonsjobb. Man møter veldig mange positive mennesker, som er opptatt av sin egen arbeidsplass og, som ønsker å vite mer om hva vi står for.

Om dette skulle være av interesse er det bare å ta kontakt med oss, enten på telefon, faks eller mail.

info@fffs.no

Christian Michelsen

- «1905 mann» og skipsreder



Chr. Michelsen (1857-1925) var statsminister 1905-07, men også en av landets største skipsreder i 1890-årene (Bergens Sjøfartsmuseum)

I dag står Christian Michelsen (1857-1925) på Bergens høyeste sokkel og beskuer sin fødeby. I dag kjenner vi han som den store «1905-mannen». Han vokste opp i en bergensk kjøpmannsfamilie (faren handlet bl.a. med korn fra Svartehavet) og utdannet seg til jurist i Kristiania. Etter endt utdanning i 1879 praktiserte han en tid som sakfører i Bergen. Han meldte seg inn i Venstre i 1884, samme år som parlamentarismen

fikk sitt gjennombrudd i Norge. Han tok del i både lokal- og rikspolitikken og satt på stortinget 1891-93 da eget norsk konsulatvesen ble venstres viktigste kampsak. Kravet om et eget norsk konsulatvesen var begrunnet av Norges posisjon som en ledende sjøfartsnasjon. På slutten av 1800-tallet var det bare USA og England som hadde en større handelsflåte. Kravet fant også gjenklang i en økende nasjonal selvbevissthet på

det kulturelle felt. Svenskene oppfattet derimot en deling av konsulatvesenet som en trussel mot unionen.

Den 11. mars 1905 dannet Michelsen en samlingsregjering med et eget norsk konsulatvesen som eneste programpost. Kong Oscar II nektet å sanksjonere en ny konsulatlov med den følge at regjeringen leverte inn sin avskjeds-søknad. Kongen avsto å innvilge søknadene da han så seg ute av stand til å danne en ny regjering. Den 7. juni erklærte stortinget at kongen hadde avsatt seg selv i og med at han ikke kunne gi landet en ny regjering. Regjeringen Michelsen forhandlet frem en fredelig løsning på unionsoppløsningen med Sverige og den 9. november anerkjente Sverige Norge som selvstendig stat. For å sikre seg støtte fra utlandet klarte Michelsen å få med seg stortinget på at man ikke måtte endre statsform. Norge måtte forbli et monarki. Da det svenske kongehuset avsto tilbudet om en svensk prins som norsk konge, la Michelsen prestisje i å få den danske prins Carl av Danmark og hans engelske prinsesse Maud til Norge. Da folket godtok stortinget sitt kongevalg så Michelsen sin oppgave som endt, men valgte å holde fram som statsminister noe tid for han mente den nye kongen trengte en støttespiller.

Høsten 1907 var Michelsen både politisk og helsemessig svekket, og gikk av i november. Ved avgangen ble han hyllet av store menneskemasser i Kristiania. Han forsvant deretter gradvis ut av politikken og ble mer et symbol på unionsoppløsningen. Chr. Michelsen var mer enn «1905-mannen». I tiden omkring 1900 var han også kjent både i Norge og i utlandet som en betydelig skipsreder. I tillegg tjente han penger på bl.a. valutaspesulasjon. Etter at han var ferdig utdannet som jurist arbeidet han noe tid i Bergen som sakfører, men det å få delta i det offentlige liv som var målet hans. Da måtte han først stå økonomisk fritt.



D/S Bismarck bygd 1909 var et av de siste skipene som ble levert til Chr. Michelsen rederi. Skipet sank etter brann og eksplosjon under innlasting av salpeter i Iquique i Chile den 18. november 1909 (Bergens Sjøfartsmuseum).

Bergen opplevde på denne tiden en ekspansjon i sjøfarten og Michelsen oppgav sin sakførerforetning og satset på dampskipene. Dette valget skulle komme til å gjøre han økonomisk fri.

1882 etablerte han rederiet Chr. Mikkelsen & Co sammen med Jacob R. Olsen. Selskapet inverterte i to eldre dampskip brukt som fiske- og hvalfangstfartøy, men rederiet hadde ikke større hell og kompaniskapet ble raskt oppløst. Da han senere så tilbake, reknert han ikke med disse første årene til sin rederivirksomhet. Han regnet selv 1884 som det året det hele startet. Da kjøpte han den 8 år gamle D/S Sleipner som han beholdt helt til det forsvant i 1893. Det fortelles om Michelsen at da han kjøpte Sleipner så eide han ikke penger. Men han fikk låne 150.000 kr ved hjelp av banksjef Faye, Bergens Privatbank og svigerfaren R. Wallendahl. «Han tjente fint på den, betalte sin gjeld på et par år og hadde nå lett for å reise penger til to andre second-hand båter».

Michelsen opparbeidet seg raskt en posisjon i Bergens rederimiljø utover i 1880 årene. Flåten hans bestod riktignok av gamle second-hand skip, men han fikk en posisjon som en av pionerene i Bergen på å bygge opp et flerskipsrederi. Fordelen var en kontinuerlig drift, bedre fordeling av gevinst og ikke minst en større mulighet til nettopp å kunne skifte ut eldre tonnasje, noe han begynte med i 1891.

I tillegg til egen rederivirksomhet ble Michelsen bydirektør i HSD 1888-92 og adm. direktør for Nordre Bergenhus Amts Dampskibe 1896-1903.

Det var vanlig at skipskjøp ble finansiert ved hjelp av flere parthavere, men som oftest kom de fra en liten gruppe forretningsfolk i byen. Dette endret seg utover i 1890 årene. Da kunne det være opp til 100 deltakere i hvert fartøy. Michelsen forklarte dette med at «da skipperne ble redere i Bergen, førte det til at småfolk tok parter». Han var selv veldig kritisk til flere eiere i skipene fordi det begrenset handlefriheten og disponeringen av skipene. Han stevet derfor alltid etter å ha noen få og utvalgte deltakere i sine fartøyer. Men selv kunne han ha en eller to 100-parter i «kapteinsrederier». I 1900 hadde han små parter i hele 20 skip i Bergen utenom sine egne.

Da fraktene ble bedre etter 1888 ekspanderte rederiet og Michelsen investerte i nye skip som han satte inn i trampfarten. Han gikk da inn i et interessentskap sammen med flere bergensredere og opprettet Laxevaags Maskin- og Jernskibsbyggeri som leiet Laksevåg verft for byggingen av nye skip til bergensrederne. Michelsen fikk tilført åtte nye og større skip i årene 1891-95. Av de var D/S Normand på 3093/2440 rg.t. bygget på Laksevåg. DS Norge som han fikk levert i 1891 var på det

tidspunkt landets største skip. Således ble Chr. Michelsen Bergens største reder i 1898, og Norges nest største etter Wilh. Wilhelmsen i Tønsberg. Flere av Michelsen sine skip seilte på Kina og Østen i 1890 årene og frem til utbruddet av den første verdenskrigen. Særlig da kriger skapte økonomisk usikkerhet, som den Russisk-japanske krig (1904-05), økte frakteinntektene voldsomt. Norske frakteinntekter på Østen steg raskt fra ca. 4,1 mill. kr. i 1903 til 11,7 mill. kr. i 1904 og hele 15,7 millioner kroner i 1905.

Selv i hektiske år som politiker beholdt Michelsen kontroll over rederiet. Han kjøpte eiendommen Gamlehaugen og flyttet dit i 1901, og fra 1903 drev han også rederiet sitt derifra ved hjelp av telefon og telegraf. Fikk han ikke en frakteavtale han kunne være forøyd med, så sendte han skipet hjem med kull-, korn- eller saltlaster for egen regning. Flåten hans var en viktig del av den bergenske trampflåten.



D/S Gladstone, bygget i Stockton 1909. Tilhørte Chr. Michelsen & Co. Skipet hadde et «trunk-dekk» og var beregnet for bulk-laster. Gladstone ble solgt til utlandet i 1914 (Bergens Sjøfartsmuseum).

Årene frem til 1907 kvittet Michelsen seg med den eldste tonnasjen, og hadde til slutt bare to skip igjen. Han påbegynte dernest en gjenoppbygging av rederiet hvor oljetransport var en viktig del av rederivirksomheten. Dette var et helt nytt marked for norske redere i ti årene før den første verdenskrigen. Olje ble pumpet opp i Pennsylvania i 1859 og produksjonen og eksporten til Europa steg raskt. Til å begynne med ble oljen fraktet på tretønner på seilskuter over Atlanteren. I 1870-årene utviklet norske redere tanker om bord i seilskip for oljefrakt, men i 1880-årene kom de første tankdamperne. I Norge var man skeptiske: «Dog tror vi at det er tvilsomt om transporten i disse svømmende jernbeholdere har noen stor fremtid for seg» sto det i en avisartikkel fra 1890.

Chr. Michelsen ble en pioner i tankfarten. I 1909 fikk han levert D/T Conrad Mohr (4008/2055 rg.t) som var den første damptanker bygd for norsk reder. Tankeren var bygd i England som de fleste etterfølgende norske tankskip. Skipet disponerte han selv, men det var like mye eid av han selv og Vestlandske Petroleumsselskapet. Frem til 1913 var Conrad Mohr den eneste norske tankdamperen i oversjøisk fart. Det befraktet bensin og parafin fra USA til Norge. Kapteinen om bord, Einarsen, skriver stolt i sine erindringer at «... mit skip var det eneste norske skip som utelukkende bragte olje til Norge hver tur. Når vi kom leden i Bergen eller Oslo, fløitet alle motordrevne farkoster og ropte hurra for lykkelig ankomst. Vi hadde da også en pen slump olje med oss, ca. 8 millioner liter». Norske skipsredere var skeptiske og hadde liten erfaring med store og kostbare spesialskip. Slike skip var også lite fleksible i og med at de nesten bare kunne frakte olje. Mange mente også at tankfart var risikabel. Fram til 1902 var det således forbud å seile igjennom Suezkanalen med oljelast.

Først i årene like før utbruddet av den første verdenskrigen i 1914 steg fraktene på tankmarkedet så sterkt at noen flere norske redere tok sjansen på oljeeventyret. I Bergen var det i første rekke Wilhelm Jebsen som så muligheten på tankskipsektoren. Før verdenskrigen brøt ut uttrykte Michelsen seg skeptisk til fremtiden for norsk sjøfart. Han fryktet at stormaktene kom til favorisere den sterkt subsidierte linjefarten. Mye tyder på at han alt i



Chr. Michelsen ved telefonen på Gamlehaugen i Bergen. Herifra drev han rederiet sitt fra og med 1903 og tok aktiv del i styringen ved hjelp av telefon og telegraf (Bergens Sjøfartsmuseum)

1907 tenkte å avvikle sitt rederi. I et brev til en av sine tidligere kapteiner skrev han da «Saaledes som jeg for tiden ser på stillingen, kommer jeg neppe at gaa paa med nye skibe, - sandsynligere er det at jeg kommer at sælge de jeg endnu har igjen og helt likvidere forretningen». Etter utbruddet av den første verdenskrig solgte Michelsen sine trampskip i 1914-15. Han beholdt bare tankeren D/T Conrad Mohr. Grunnen for salget var at han mente, som mange andre, at krigen ville bli kortvarig og markedet ville falle sammen når freden kom. Under krigen, i 1917, fulgte amerikanske myndigheter nøye med på Conrad Mohr. Årsaken var at USA gikk inn i krigen og hadde et stort behov for tanktonnasje. Amerikanske styresmakter var også innbitt skeptiske til alt som kunne knyttes til Tyskland. Skipet bar jo også navnet til den tyske konsul i Bergen. En rettsak var på trappene mot skipet, men det fikk lov til gå til Norge mot kausjon. Vel fremme ba Michelsen altså om at skipet måtte bli rekvirert med det samme.

Chr. Michelsen hadde ingen arvinger til rederiet. Sin eneste sønn mistet han i 1921. Mangel på arvinger ble avgjørende for at rederiet ble lagt ned.

Men han mistet også noe av interessen, dels på grunn av politisk arbeid og dels fordi han fant andre måter å tjene penger på. Rederivirksomheten hadde først og fremst vært et middel til å nå målet som var politisk arbeid. Fra å være byenes største rederi var det ved Michelsens død i 1925 redusert til en halvpart i Conrad Mohr. I 1930 ble dette skipet solgt og rederiet oppløst.

Som den samfunnsengasjerte person han var, kom Michelsen med fra første stund da det gjaldt å bygge opp en rederiforening i Bergen. En av landets første rederiforeninger så dagens lys i Bergen i 1890 og Michelsen var både en av stifterne forenings første formann. Foreningen ble lagt ned etter få år, men fortsatte i realiteten da The Steamship Owners` Co-operative Association ble opprettet i Bergen i 1895. Dette var en sammenslutning av 16 bergensredier med felles innkjøp av bunkerskull som formål, og Michelsen ble dens formann. Fire år senere, i 1899, ble Bergens Rederiforening gjenopprettet med Michelsen som formann. Da så Norges Rederiforbund ble stiftet i 1909 var Michelsen med fra starten og ble forbundets første president.

Chr. Mikkelsen døde i sitt hjem Gamlehaugen 1925 og på den eiendommen ble han også bisatt og fulgt til graven av representanter for det offisielle Norge. Til stede var kong Haakon, stortingspresident Ivar Lykke, statsminister J. L. Mowinckel samt tre gjenlevende medlemmer av regjeringen Michelsen fra 1905.

Bård Gram Økland, Bergens Sjøfartsmuseum

Kilder

Pettersen, Lauritz (1981): Bergen og sjøfarten bd. III. Fra kjøpmannsrederi til selvstendig næring 1860-1914. Utgitt av Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum.

Towsen, Atle (2003): Artikkel om Chr. Michelsen i Norsk biografisk leksikon. Kunnskapsforlaget, H. Aschehoug og Gyldendal.

Towsen, Atle (1983): Bergen og sjøfarten bd. IV. Vekst og strukturendringer i krisetider 1914-1939. Utgitt av Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum.



Ill foto FFSS

Leserbrev

Beredskap i Nordsjøen **en bløff?**

Tenk deg følgende jobbsituasjon:

Du sitter på broa på en stand by båt, opprinnelig en Fiskebåt, bygget i 1930.(!)

Det er midt på natten, det er tre mann på vakt av fartøyets totale besetning på 7. Været har bygget seg opp i løpet av vekten, det blåser nå full storm, bølgene som kommer veltende mot deg ser ut som store bygårder. Du anslår bølgehøyden til å være minst 20 meter! Du sliter med å holde deg fast i all slingringen, båten, for det vil være en fornærmelse mot andre å kalle det skip, er på 450 tonn og 44 meter kort.

Jobbinstruks: Være en første beredskap for 150 personer på en installasjon midt ute i Nordsjøen, ja du leste riktig. Et fartøy bygget i 1930, 44 meter kort, et mannskap på 7 personer, som skal, under alle værforhold, takle det inferno det må være å redde 150 sjeler.

Før jeg går videre, kan det være greit å redegjøre for hva slags topp moderne utstyr vi har til rådighet i slike situasjoner: Vårt kanskje viktigste redskap er våre to M.O.B.(mann over bord), båter, som blir sjøsatt når noen skal plukkes opp av sjøen. Vi har riktignok bare mannskap til å bemanne en MOB av gangen, så den andre kan vi godt kalle en reserve. Disse båtene er normalt ca 7 meter lange, gode sjøbåter, men som i vær situasjonen nevnt først, direkte farlige å bruke, både for mannskap og de som måtte være i behov for å reddes. Et annet redningsmiddel, er en «basket», en rund kurv med diameter på ca 3 meter, som hukes fast i fartøyets dekkskran. Denne kurven blir så svingt utover skutesiden, for så å senkes ned i vannet slik at personer der kan krype opp i kurven for å bli heist opp. Høres bra ut i teorien, men i litt slingring, som vi stort sett har hele tiden, er denne kurven et perfekt «drapsvåpen». I tillegg til dette, har vi et entre-nett som vi henger ut langs skutesiden, hvor personer, som ligger i vannet, kan klatre om bord. Dette også i teorien, for det å manøvrere denne båten nærme nok en person til at han kan nå dette nettet, er ingen lett oppgave. For ikke har vi noen av de flotte manøvreringshjelpemidlene du ellers finner på supply båter o.l., vi har en Azimuth, (en nedsenket dreibar propell plassert under fartøyet), i tillegg til hovedmaskin. Ingen baug- eller akterpropell.

I skipskontrollens regler står det nedtegnet helt klare krav til et beredskapsfartøy av denne typen, alt fra hvor mange sengeplasser det skal ha, til hvor stor fart fartøyet skal kunne holde. Regler er vel og bra det, men hvor er de som skal håndheve disse? Eller retttere sagt; hvorfor blir disse reglene tatt så lett på? Jeg er klar over at jeg nå sannsynligvis kaster inn en brannfakkell, men jeg er av den klare mening at noen må ta tak i dette.

Noe de fleste er klar over, er at så lenge utstyret om bord er av godkjent type, vil et rederi ikke bytte det ut, med mindre det blir skadet, og da av samme type som før. Hvorfor? Jo som med alt annet her i verden; penger. Så hvem bør da ta ansvar? Her bør vi se til operatøren, enten det måtte være Statoil, Phillips eller andre. De setter en standard når de ikke setter av mer midler til beredskap, og derfor ikke setter større krav til fartøyene, enn det de gjør, og ikke minst når de på sine kontroller om bord ikke henger seg opp i sikkerheten fartøyet kan tilby, men om mannskapet er opptatt av hygiene, og om byssa har en oppvaskmaskin.

Så da er jeg tilbake til innledningen min, hva kan dette fartøyet utrette i et slikt vær? Hva kan 7 mann, som har nok med å klamre seg fast, utrette? Trenger jeg svare på det?

En ting som er sikkert, er at de som har disse fartøyene som sin arbeidsplass, gjør en fabelaktig innsats. I all slags vær og med særs begrensede midler til rådighet, der de ligger ute i havet fire uker i strekk uten landkjenning.

Min bakgrunn, som styrmann både fra stand by, og fra andre fartsområder, har gitt meg nok erfaring til å kunne se at her er ikke alt som det bør være.

I mitt innlegg, har jeg gjort rede for de beredskapsmessige forholdene vi i dag ser ved de fleste installasjonene i Nordsjøen, for det finnes faktisk beredskapsfartøy der ute av nyere dato med god utrustning, men de er klart i mindretall. Jeg kunne ha skrevet en masse om andre ting, som f. eks de dårlige boforholdene om bord, fartøyenes mangelfulle tekniske tilstand osv. Men det får jeg vel heller spare til en annen gang.

Hilsen medlem nr. 412

Sjømannsforbundet og nettolønn

Skal NIS- registeret få lov til å utvide sitt virkeområde inn til kysten?

Hva er det egentlig Norsk Sjømannsforbund vil?

Om Sjømannsforbundet hadde vært litt mer konkret på hva de vil, hadde det kanskje vært lettere å forholde seg til dem, både for medlemmer og statsmakt.

Sammen med Maritimt Forum går de inn for at NIS- registeret skal få utvide sitt virkefelt inn til kysten. De vet utmerket godt at nettolønnsordningen er ment å være en støtte til norske sjømenn/redere. Om vi får NIS- registeret opp i fjæresteinene vet de like godt som alle andre at da blir skipene bemannet med utlendinger, og utlendinger som ikke skatter til Norge, har heller ikke rett på nettolønn. Resultatet blir at norske sjøfolk blir erstattet med billigere utenlandsk arbeidskraft.

Sjømannsforbundet er en del av Norges største fellesforbund, nemlig LO. Hadde de vært interessert i hjelpe sjøfolkene, hadde de fått Liv Gerd Valla med på laget, og løst problemet. Med press fra et samlet LO, hadde vi i Norge hatt de samme betingelser, som resten av Europa har hatt lenge. Saken synes å være at Sjømannsforbundet ikke er interessert i sine norske medlemmer.

Dette har de bevist mer en gang opp igjennom årene. Det skulle være nok å nevne opprettelsen av NIS- registeret. Da det ble opprettet i juli 87, mistet ca 18 000 norske sjøfolk jobben. Skoler og mønstringskontor, på Filippinene var allerede på plass da registeret ble dannet. Nå vil de også at virkefeltet for NIS- skip skal utvides inn til kysten, som før var skånet mot dette. Dette er ikke støtte til de norske sjøfolkene! Man kan begynne å lure på hva som ligger bak.

I en personlig samtale med Sjømannsforbundets nestleder, Kjell Berg, beskyldte han de norske sjøoffiserene, for at det sto så dårlig til med norsk sjøfart i dag. Det er den dummeste forklaringen vi noensinne har hørt. Om det er på det

nivået de skal sloss for den norske sjømann, er det ikke annet å vente at det går den veien høna sparker.

Når det gjelder nettolønnsordningen må den innføres i hele NOR- registeret hurtigst mulig.

Først da får næringen de rammebetingelsene som er nødvendig.

At FrP nå har solgt oss ut, er også en bitter pille å svelge, de har gjennom lang tid hevdet at de støtter nettolønn til sjøfolk, men det de gjorde i forbindelse med statsbudsjettet viser at heller ikke de er å stole på. Når det gjelder regjeringen og SV, viser det bare at de ikke vet hva det dreier seg om.

Nettolønn er ikke noe annet enn støtte til arbeidsplassene, noe bøndene og andre, har fått i alle år. Til forskjell fra mange bønder, er ikke sjøfolk noen som har arbeidet sitt som hobby. For sjøfolkene er arbeidet en livs nødvendighet, både for seg selv og familiene. Like viktig er det for distriktene, hvor de fleste sjøfolk bor. Nettolønn for sjøfolk er med andre ord, god distriktpolitikk.

*NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.
Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.
Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetscenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.
Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.*

Maritimt repetisjonskurs?

Det tar du hos:

NOSEFO Bergen

Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00
for mer informasjon

• www.nosefo.no



*NOSEFO Bergen ble etablert sommeren 2003.
Vi ligger på Smørås i Bergen, bare 5 min. fra Lagunen.
Vi er et nytt, flott innendørs sikkerhetscenter som arrangerer de fleste sikkerhets- og beredskapskurs for offshore- og det maritime marked.
Vi er godkjent av både Oljeindustriens Landsforening og av Sjøfartsdirektoratet.*

Jobb i Nordsjøen?

Godkjent kurs tar du hos:

NOSEFO Bergen

• Ring Lena Leganger, tlf. 55 11 70 00
for mer informasjon

• www.nosefo.no





Atles kommentarer



Problemstillingen om 2.maskinist offshore

Har endelig fått svar fra Sjøfartsdirektoratet på vår henvendelse ang. ovennevnte problemstilling. De skriver bla at hensynet til sikkerhet for liv, helse, miljø og fartøy er overordnede forhold som legges til grunn ved utarbeidelse av sikkerhetsbemanningen på skip.

Dette er bra. Da ligger det på oss å peke på sikkerhetsmanglene ved dagens maskinbesetning med kun 2 mann totalt i maskindepartementet. Det sier seg egentlig selv at med kun en mann på vakt/jobb til enhver tid, så er sikkerheten tvilsomt ivaretatt. Maskinsjefen har ansvaret for alt teknisk utstyr på skipet fra kjøp til mastetopp. Hvis vakthavende maskinist må trå til for problemløsning andre steder på skipet enn i maskinrommet, så er maskinrommet ubemannet. Dette er ok i rom sjø, men ved arbeid ved rigg/plattform, samt seilas innenskjærs på leia, er dette ikke forsvarlig. Det er heller ikke tillatt ifølge sjøfartsdirektoratets eget regelverk. Det sier at når skipet er innefor sikkerhetssonen for installasjonen, skal maskinrommet være bemannet.

Vi har også det faktum at mange skip har en veldig lang tunnel der vi av og til må gå for å utføre ting som har med lasting og lossing å gjøre. (Dette gjelder først og fremst på eldre skip, men det hender av og til at vi må bak der for inspeksjon og problemløsning på nyere skip også). Mens vi er der bak for eksempel i styremaskinrommet eller ved gear, så er etter min mening maskinrommet ubemannet, da dette er altfor langt vekk fra kontrollrom og maskinrom. Her er også minst en dør imellom.

Så har vi div. menneskelige aspekter som måltid etc. Når vakta begynner kl 0600, og frokost er kl. 0730 - 0830, kan maskinsjefen egentlig ikke få seg frokost, uten at en eller annen bærer det ned til ham, og det tror jeg ikke er aktuelt. Her blir altså loven brutt på de fleste supply/ankerhandlings skip hver

dag. (Her kan man selvsagt si at enten vaktskiftet eller måltidet kan flyttes, men det er nå engang slik det har vært gjort siden tidenes morgen på de fleste offshore skip).

Men det er selvsagt noe annet som ikke går an å regulere ved hjelp av tilpassing. Nemlig toalettbesøk. På mange supplybåter må man to etasjer opp for å finne det første toalettet. Da kan man i hvert fall si at maskinrommet er ubemannet. Det skulle ha tatt seg ut hvis skipperen sa til riggen at vi må gå ut av sikkerhetssonen for chiefen skal på do. (Jeg nekter å drite i buksa for å spare rederiet for en annenmaskinist).

I skrevet fra Sjøf.dir. blir det sagt at i vurderingen av sikkerhetsbemanning blir det bl.a. vurdert følgende: ...- driftsmessige og organisatoriske ordninger og den arbeidsordning som skal legges til grunn i det enkelte tilfelle. Det tas også hensyn til kravene om arbeids- og hviletid... Videre sies det at sikkerhetsbemanningen skal kunne ivareta kravet til sikker operasjon av skipets maskineri.

Jeg mener at det jeg har nevnt som problemstillinger og tvilsomme forhold ovenfor, er eksempler på at disse aspektene som Sjøf.dir. her nevner, ikke er tilstrekkelig ivaretatt. Når vi så vet at rederiene ikke vil sette ombord mer bemanning enn det som til enhver tid er krav om fra myndighetene. Da må vi prøve å sørge for at disse tvilsomhetene kommer med i betraktningen når det skal utarbeides sikkerhetsbemanning på skip i fremtiden. De skriver også at hvis vi mener at sikkerheten ikke er tilstrekkelig ivaretatt ved dagens bemanning, så kan vi be om at saken blir brakt frem for sakkyndig råd for lasteskip, og at der er maskinistforbundet representert. Det spørs om ikke dette er hva vi må prøve.

– Atle Rusten –

Standby - situasjonen på norsk sokkel

Jeg jobber for tiden på en supplybåt, for øyeblikket ligger vi på ¨ Snorrefeltet og venter på å få jobbe for rig Stena Don. Har stått en stund på broa og sett på standby - situasjonen, og er mildest talt SJOKKERT. Her er et område med en diameter på ca 20 nautiske mil, 15 installasjoner/riger til sammen. (Da tenker jeg på Statfjord, Gullfaks og Snorre, samt Visund). Hvor mange standby - båter er her? 4 STYKKER!!!!

Dette er galskap i aller ytterste forstand. Her er et område hvor staten og oljeselskapene hæver inn milliarder av kroner hvert år, og så har de ikke råd til å holde seg med beredskapsfartøy såpass at folkene på installasjonene kan føle et minimum av trygghet.

Områdebåten for Snorre ligger mye i nærstandby for Stena Don for tiden, pga. problemer i borehullet, og da er faktisk begge Snorre - plattformene uten beredskap. Hadde jeg vært mannskap på en av disse, hadde jeg lagt ned arbeidet og mønstret ved min livbåtstasjon hver gang jeg så at standby båten forsvant. Det er

ikke mer enn et par tre måneder siden man hadde en evakuerings situasjon på en av Snorre plattformene, jeg går ut fra at folkene der har friskt i minnet denne hendelsen.

Hele Statfjordfeltet med sine 5 plattformer + bøyelastere som ligger og laster, ligger altså uten beredskapsbåt, på Gullfaks med sine 5 plattformer og bøyelastere ligger der en båt, så ligger det en i midtposisjon mellom Statfjord og Snorre. En ligger i en posisjon som tyder på at den passer på noe spesielt på bunnen, samt at en ligger og passer på hele Snorrefeltet med sine 2 plattformer og en borerig.

Dette er som sagt galskap. Jeg har vært på Standby fartøy selv, så jeg tror jeg kan si at jeg vet hva jeg snakker om. Disse båtene kan være så svære og godt utrustet som de bare vil, men jobben de er satt til får de ikke gjort.

Det er bare ganske enkelt for få av dem, det er situasjonen.

– Atle Rusten –



Leserinnlegg til Dråpen om forsikring

Vi som er mønstret på Norske skip har en forsikring som gjelder over alt i verden, både i arbeidstid og fritid, jfr. Norges Rederiforbunds rundskriv: "Orientering om yrkesskadeforsikring og trygghetsforsikring".

Da jeg skulle bli en friperiode i utlandet, tok jeg kontakt med rederiet og ba de forespørre Rederiforbundet om det fantes noe dokumentasjon (forsikringsbevis) helst på engelsk, slik at man i et gitt tilfelle kunne dokumentere forsikringen.

Tilbakemeldinga var, at slikt bevis ikke forelå.

Regner Rederiforbundet med at en A4 folder på reint Norsk skal være vårt forsikringsbevis, det er bare en orientering som ingen ute i verden forstår noe av. Vil si det sånn, at dette er et dårlig dokument å vise fram.

Vanlig reiseforsikring gjelder for opphold i utlandet i 45 dager. Når vi har vert om bord i 6 uker (42 dager + -) i utenlandsk farvann, har vi bare 3 dager med forsikring igjen. En kollega som ble skadet i utlandet for en tid siden kom til riktig sykehus bare fordi; på mottaks sentralen ble det funnet et visittkort i lomma hans. Bare tilfeldig at han hadde dette visittkortet i lomma denne kvelden.

Konklusjon:

Jeg og flere med meg er 100 % avhengig av forsikringen for sjøfolk, og like avhengig av et forsikringsbevis når vi oppholder oss utenfor Norge, spesielt i land hvor folk blir behandlet etter hvilken forsikring/lommebok de har.

Da forsikringen gjelder både i arbeidstid og fritid, bør Rederiforbundet utstede forsikringsbevis til alle som mønstrer på skip som sorterer under dette forbundet.

Med vennlig hilsen
medlem nr. 158

FFFS sendte likelydende oppfordring til politiske partier på Stortinget; Vil dere støtte nettolønnsordningen også i fremtiden. Svar fikk vi bare fra SP

Hei,
Viser til hyggelig samtale angående ovenstående.

Senterpartiet mener at de maritime næringene også i framtida vil være svært viktig for sysselsetting og verdiskaping rundt omkring i det ganske land. Senterpartiet vil på denne bakgrunn fortsatt arbeide for at næringa skal ha konkurransedyktige vilkår. Dette innebærer opprettholdelse av nettolønnsordning for sjøfolk i tråd med vår holdning under behandlinga av Skipsfartsmeldinga i Stortinget forrige år der vi i hovedsak støttet maritimt forums modell.

Dette til orientering.

Mvh Odd Roger Enoksen

Leserinnlegg til Dråpen

Hvem er vi?

Sitter å lurer litt på om ikke vi døde bort samtidig som Kong Olav gikk bort? Da han innledet sine taler til folket på julaften, hilste han også alltid til sjøfolkene.

Kan ikke erindre at vi har hørt noe om sjøfolk på julaften siden Kong Olavs styrte landet.

Det er også for seint å takke Erik Bye for sin innsats for den norske sjømann, blant annet med sitt TV program «VI GÅR OM BORD» (også dette om julaften i noen år). Det var liksom ikke julaften uten denne biten som underholdning, og det var ett program som fenget i det norske folk, både på land og sjø.

Men det var i den tiden norske sjøfolk hadde betydning i samfunnet vårt.

I dag er det lille som er igjen bare en klamp rundt foten på våre styresmakter.

Landets ledere kan like godt si det med så store bokstaver, så det er forstått en gang for alle AT DE ØNSKER OSS DIT PEPPEREN GROR, og at vi kan legge inn årene for godt.

Siden det ble slutt på rekrutteringa til de norske fartøyer, er sjømannsstanden blitt et forgubbet samfunn. Kanskje det er billigere å lønne oss med trygd fram til vi skal i kista. Da går det fra en annen konto, og hvor noen lønnsinntakere til ikke viser i mengden. Det er bare å trekke litt mer skatt på de få som arbeider, så går det regnestykket opp.

Hilsen medlem nr. 158

«Oster»



Foto: Harald Kongshavn

Skipsfarten og EU

Vi blir som nasjon, hele tiden pålagt direktiver fra EU, direktiver vi adlyder med en gang.

I EU har de en politikk, som sier at de vil satse stort på skipsfarten frem til 2010 (Lisboa-strategien). Dette er en strategi som ikke gjelder oss. I Norge ser det ut til at det motsatt politikk, spesielt med hensyn til Lisboa-strategien. Da man kan stille seg spørsmålet; er det ikke nå på tide å bli medlem i EU, på godt og vont?

Slik vi ser det blir vi nå utnyttet på det groveste. Hadde vi vært medlemmer hadde vi, som sjøfolk vært et satsningsområde! Rederne ville fått rammebetingelser de kunne leve med, vi som sjøfolk hadde fått trygge arbeidsplasser. Slik situasjonen er i dag er det minst ett av de partiene som nekter oss nettolønn, som også er de største EU- motstanderne. Er det en sammenheng her?

Når vi hevder at det hadde vært bedre for sjøfolk å være medlemmer i EU, er det ut fra de betingelser EUs egne sjøfolk får. De er sikret arbeidsplassene sine, på bekostning av norske arbeidsplasser. Når vi også vet at Maritimtforum vil at Nis-registeret skal få utvide sitt virkefelt helt inn i fjæresteinene, vet vi resultatet på forhånd. Norske sjøfolk blir erstattet med billigere arbeidskraft fra EU og andre land. Maritimtforum består bla. av våre egne forbund, bortsett fra FFFS. Vi vil ikke ha noe med slik politikk å gjøre, vårt mål er å ta vare på norske sjøfolk og redere.



Ill foto: FFFS

Er Norske sjøfolk **rettsløse?**

Fjordline skal ikke flagge ut. I alle fall ikke ennå, står det å lese i BT. 20.01.05. Dette er gode nyheter, men spørsmålet er hvorfor? Pressetalsmann Atle Kvamme, sier at årsaken er at etter forhandlinger med Norsk Sjømannsforbund er de blitt enige om lokale forhandlinger. På dette vil de spare ca 20 millioner kroner i året, samtidig vil bruken av sommervikarer også reduseres. Med andre ord får de ansatte lov til å beholde arbeidsplassene sine, men til hvilken pris?

Om vi som sjømenn hadde vært underlagt de samme lover og regler som resten av landet, hadde dette kompromisset

ikke vært nødvendig. Der har man nemlig Arbeidsmiljøloven.

Ved forhandlinger på land er det ikke forbundene som legger premissene for lokale forhandlinger, der er det arbeiderne selv som sammen med ledelsen i de forskjellige bedrifter, som blir enige. Til sjøs får man bare enkelt og greit beskjed, fra forbundet, om å gå med på lavere lønninger, og innskjerpelser i arbeidstid.

Vi finner det uverdigg at vi skal, på grunn av våre egne forbund, bli nødt til å si i fra oss både penger og trygghet for arbeidet. Ting vi har arbeidet i årevis for å oppnå.

info@fffs.no

Stortinget og sjøfolkene

Svik 1

Krigsseilerne som kom hjem etter 5 års krigsinnsats, og ble møtt av et skattekrav fra norske myndigheter, som de hadde opparbeidet før krigen. Til sammenligning kan nevnes at Australske krigsseilere, ble tildelt hver sin landeiendom, som takk for krigsinnsatsen. Nortraship-fondet som norske myndigheter ranet fra krigsseilerne er hårreisende eksempel på kynisk behandling av sjøfolkene. Nortraship-fondet var differansen mellom Engelsk og Norsk hyre, som ble innsatt på et fond, kalt Nortraship-fondet. Sjøfolkene skulle få det utbetalt etter krigen, men så lett var det ikke. Det mest fantastiske med Nortraship fondet var Sjømannsforbundets Leder som etter krigen stemte **MOT** at sjøfolkene skulle få pengene utbetalt. Da er det snakk om parti-politikk og ikke fagforenings-

arbeid. Det var naturligvis Arbeiderpartiet som satt ved makta.

Svik 2

Opprettelsen av NIS. Hovedarkitekt handels og skipsfartsminister herr Balstad, også fra Arbeiderpartiet. Var det Gro som trengte 30000 arbeidsledige for å få ned den skyhøye renta den gangen? Da var sjøfolkene et lett bytte, for vi hørte ikke et pip verken fra media eller fra organisasjonene. Det var lagt lokk på all debatt. Snakk om kommunistisk sensur.

Svik 3

Kompetansemodellen som det så fint heter. Nettolønns-ordning til offiserer ikke til underordnet mannskap. Offisersforbundet stoler på lovnadene, akkurat som da NIS ble opprettet. De må enten være komplett historieløse

eller naive. Får vi ikke snudd denne utviklingen, er det over og ut for både mannskap og offiserer. Det eneste som kan snu utviklingen er Stortingets sammensetning. Til høsten er det valg, og hvem skal vi så stemme på? Kan jeg stole på Arbeiderpartiets herr Akselsens støtte til nettolønnsordningen, eller er det bare i opposisjon fagre ord blir gitt? Hva med senterpartiet. En sjømann kan vel ikke stemme på bøndernes parti? Eller? Hva med SV? Desverre SV jeg stoler ikke på dere heller. Må si meg enig med SV representant Murens uttalelser i Sunnmørsposten, om at halvparten av SV ikke vet hva de stemmer over. Som dere ser er kaoset over hvem jeg skal stemme på til høsten fullstendig komplett. Noen som har noen synspunkter på dette? Si deres mening i FFFS.

Jan-Ove Takset

FFFS og forsikring

Vi har vert i samtaler med et firma i Bergen, som arbeider med å mekle forsikringer samt hatt direkte kontakt med ulike forsikringsselskap. Dessverre er situasjonen sånn at med den medlemsmassen vi har i dag, vil premien bli litt for høy. Dermed er det ikke interessant å inngå noen avtale på det nåværende tidspunkt. Så snart det viser seg at vi kan få premien ned på et anstendig nivå, vil alle våre medlemmer få et tilbud.

NSF medlemmene har, som dere kjenner til, innboforsikring. Vi anbefaler de medlemmene som er gift/samboende å sjekke om man er to i samme husholdning som betaler innboforsikring. Det er nemlig slik at er man tilsluttet et LO forbund, betaler begge forsikring. Er det slik, må man huske på at bare den ene blir utbetalt om noe skulle skje. Derfor burde en av partene i et slikt parforhold, si opp sin forsikringsandel i kontingenten.

Som vi har sagt tidligere har vi ingen forsikring i kontingenten til Fellesforbundet For Sjøfolk. Vi prioriterer å holde kontingenten lav, og sammenlignet med Norsk Sjømannsforbunds er våre satser ca halvparten.

Vi har ikke presentsats av hyren i kontingent, men faste satser for hver stilling, noe vi mener er en rettferdig ordning. Vår holdning er at vi som forbund ikke skal tjene penger på din overtid eller andre tillegg dere måtte få.

Dråpen er ditt blad

Vi vil med dette minne dere om at det er med takk vi mottar leserbrev fra dere. Innholdet i brevet er helt opp til deg.

Problemer i forbindelse med jobben, løsninger på saker dere mener er viktige, eller om hobbyer, temaene er det opp til dere å bestemme. Det hender at noen leserbrev ikke blir tatt med, på grunn av plassmangel, eller andre brev med tilsvarende tema. Likevel, de fleste kommer med, vis engasjement og ta pennen fatt.

Dere trenger ikke være medlemmer i FFFS for å få meninger på trykk i Dråpen, selv om medlemmenes leserbrev selvsagt prioriteres.

www.ffffs.no

UTSIRA SERVICESENTER AS

Utsira Servicesenter A/S:
Tlf 52 75 00 00 mobil 975 68 385
Fax 52 75 00 01
www.utsira.com
post@utsira.com

Utsira Servicesenter driver privat arbeidsformidling og utleie av sjøfolk og maritimt personell.

Ca 6000 sjøfolk over hele verden har registrert sin CV hos Utsira Servicesenter.

Alle kategorier sjøfolk. Erfaring fra offshorefartøy, rigg, tankskip, cruise, kystfart etc.

Ta kontakt med oss hvis du trenger maritimt personell.

Som regel klarer vi å skaffe gode kandidater innen 24 timer.



Ta en tur til Utsira - Norges minste kommune. Ca 1 times båtreise fra Haugesund. Rimelig overnatting på Sildaloftet. 15 flotte rom, 25-30 sengeplasser. Passer for grupper, bedrifter, familier, skoleklasser etc. Aktiviteter, omvisning, bespisning kan ordnes. Kontakt Utsira Servicesenter AS

Sikkerhet til sjøs kan spare deg for mer enn ubehagelige opplevelser.

- Vi gir inntil 50% sikkerhetsrabatt på vår fritidsbåtforsikring

Alle vet det er viktig å tenke sikkerhet, men ofte tar det tid å få omgjort tanken til handling. Kanskje hjelper det da å vite at man kan få inntil 50% rabatt ved å foreta noen enkle sikkerhetstiltak.

Eksempler på sikkerhetstiltak som kan gi rabatt:

- Alarm- og gjenfinningssystem
- "Snap off" ratt
- Båtførerbevis
- Medlemskap i Kystpatroljen

Produktene finner du i vår internetbutikk:

www.sikkerhetsbutikken.no

Kontakt oss på telefon **03100**, se **gjensidigenor.no** eller kom innom vårt kontor.



Landing på urjordklode

Fredag 14. januar 2004 vil for alltid bli en merkedag for europeisk romforskning. Denne dagen landet romsonden Huygens på kjempe-månen Titans mystiske overflate og sendte hjem bilder som fikk forskerne i ekstase. Prosjektet Cassini-Huygens er et samarbeid mellom blant annet Europas romfartsorganisasjon ESA som også Norge er medlem av og amerikanernes NASA. Sonden som ble skutt opp i oktober 1997 er en av de største og mest kompliserte sondene som noengang er sendt ut i rommet. Det meget ambisiøse prosjektet skal gi oss ny viten om den enorme gassplaneten Saturn, dens fantastiske ringsystem og dens mange og til dels ytterst merkelige måner. Cassini er hovedsakelig amerikansk, mens Huygens som hadde som mål å lande på Saturns største måne, Titan, er europeisk. Cassini skal fortsette i bane rundt Saturn i nesten fire år til for å undersøke planeten og alt som svever rundt den.

Cassini-Huygens nådde frem til Saturn 1. juli i fjor og gav oss de første unike bildene av ringsystemet. Deretter har den oppdaget flere nye måner og undersøkt de største, kjente månene

til Saturn. Men det største høydepunktet hittil kom 14. januar.

UKJENT LAND


Titan er Saturns største Solsystemets nest største måne. Den er halvannen gang størrelsen på vår egen måne og større enn planetene Merkur og Pluto. Titan er dessuten den eneste månen i Solsystemet som har en tett atmosfære. Fordi den består av mye nitrogen og holder minus 180 grader, blir den ugjennomsiktig. Skylag av metan øker heller ikke muligheten for å se bakken fra rommet.

Inntil 14. januar har vi derfor ikke visst noe som helst om Titans overflate, annet enn at den kunne være svært interessant. Forskerne mistenkte at Titan ligner jordkloden slik den var for over 4 milliarder år siden, før livet oppstod her. Overflaten kunne være flytende (men med metan og ikke vann på grunn av kulden), sørpete, isete eller steinete.

De første bildene skuffet ikke! Mens Huygens dalte ned mot overflaten, tok den bilder av en overflate som lignet Jordens. Vi ser elvesystemer, et elvedelta, en strandlinje og høydedrag.


Mosaikk som viser systemet av elver som renner ut ved en kystlinje. Man tror nå at det ikke er flytende metan i sjøene og dammene hele tiden, men at metan renner i elvene og ut på sletten når det regner og deretter trekker ned i grunnen. De lyse områdene er høydedrag av vann-is som vaskes rene for organisk materiale når det regner metan.

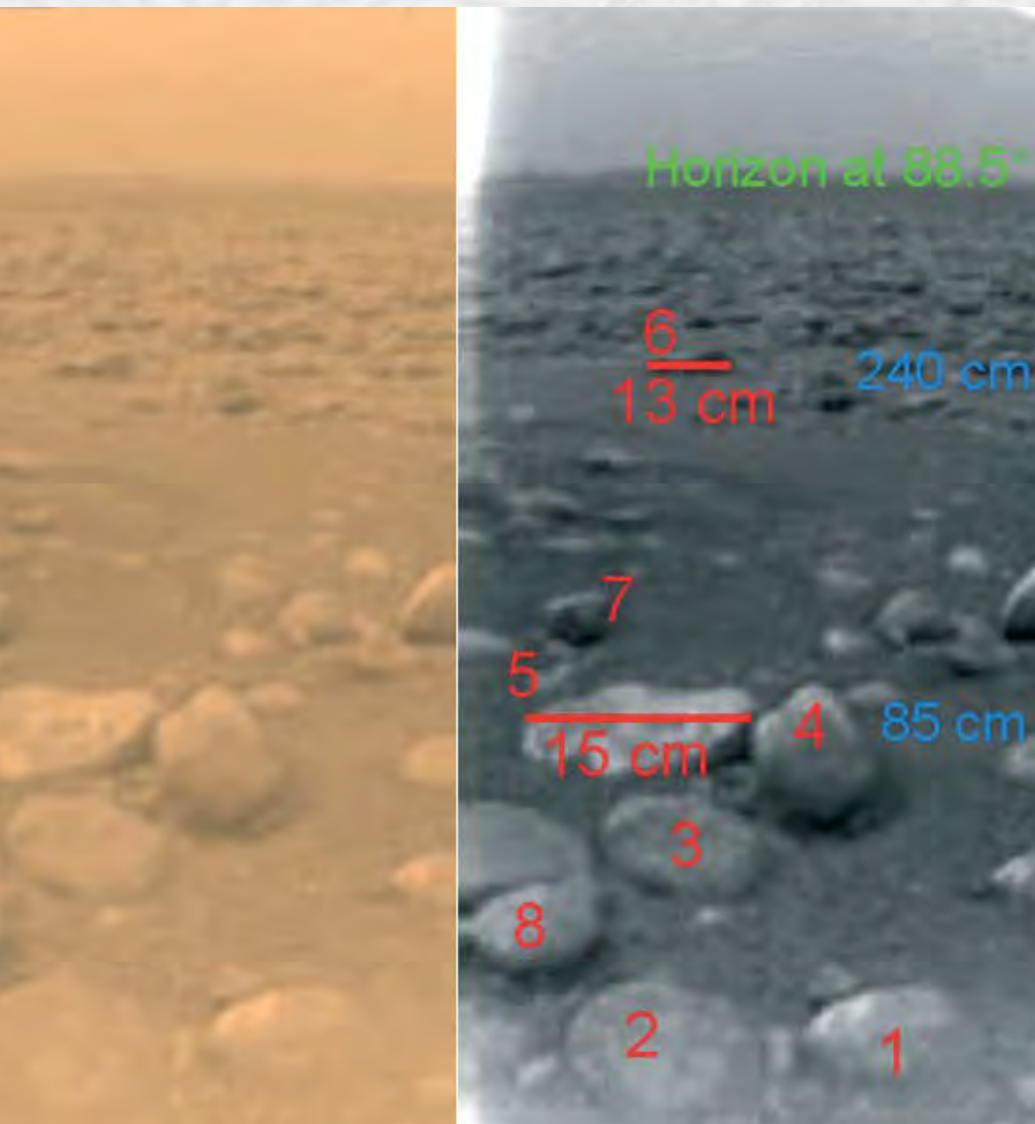
På overflaten av Titan var det laber bris 7 m/s, minus 179 grader og lufttrykket er 60% større enn på Jorden.



Bilde av Saturn tatt fra Cassini med vidvinkelkameraet 18/12-2004 (venstre). Bildene viser den nordlige halvkule av Saturn i naturlige farger. Det er nesten helt skyfritt her for tiden, og sollyset spres mer på korte (blå) bølgelengder enn lange (røde), noe som gir de blå fargetonene. De lange mørkere stripene i bildene er skygger fra ringene. På bildet sees også månen Mimas.

Foto: Cassini/NASA/JPL/Space Science Institute





Bilde fra overflaten etter landingen. Steinene»man ser er trolig isblokker (vannis). Bildet til høyre markerer størrelsen på blokkene.

Høyere oppe i atmosfæren blåser det sterkt og i 120 kilometers høyde var vinden oppe i 120 m/s! Sonden passerte gjennom skyer av metan og på landingsstedet hadde det nylig regnet metan.

De unike bildene og observasjonene vil bli undersøkt mer i månedene som kommer og vil trolig gi oss en helt ny forståelse av hvordan vår egen og de andre planetene så ut og utviklet seg i sin barndom. Reisen til Titan, 1,25 milliarder kilometer fra Jorden, var også en reise 4 milliarder år tilbake i tid!

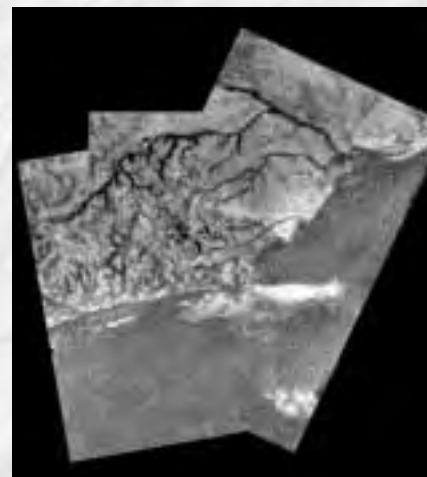
Blokkene med størrelse 15 og 4 cm. ligger 85 cm fra Huygens. Overflaten er mørkere enn man forventet på forhånd, og består av en blanding av is av vann og hydrokarboner. Legg merke til steinen som er merket 4. Under denne

er det en grop som antyder at noe har rugget på den. På pressekonferansen ble det spekulert i om man har landet i en av elveleiene og at det tidligere har rent væske her.

MYE Å GLEDE SEG TIL!

Huygens-sonden virket i over 2 timer etter landingen på Titan - mye lenger tid enn noen hadde regnet med. Nå er den nedfrosset, men i bane rundt Saturn går fortsatt hovedsonden Cassini. I nærmere fire år til vil den forsyne oss med fantastiske bilder og observasjoner. De første av disse kom helt nylig da Cassini fotograferte en annen av Saturns måner, Enceladus.

Se flere bilder og følg med på den spennende utforskningen på www.astronomi.no.



Rådata bilde av et område av Enceladus. Månen er det objektet i solsystemet som reflekterer størst andel av lyset som treffer den. Overflaten tilsvarer nysnø. Bildet ble tatt da Cassini i begynnelsen av februar passerte nærmere denne månen enn noen annen sonde har gjort.



Enceladus

Enceladus er det lyseste objektet i Solsystemet og består hovedsaklig av is. Dette bildet er i falske farger og er satt sammen av bilder tatt i ultrafiolett, polarisert grønt lys og infrarødt lys. Bildet er tatt da Cassini var ca 179600 km fra månen. Enceladus er bare 505 km i diameter. Bildet viser en overflate med jevne sletter, men også med terreng med kompliserte mønstre. Man vet ennå ikke hva mange av disse mønstrene skyldes, men det kan være forurensing av isen av et annet materiale.

Foto: Cassini-Huygens/NASA/JPL



Hvitvaskeren Høybråten

I forrige uke prøvde Arbeids- og sosialminister Dagfinn Høybråten å svare Stortinget på hvorfor Politiets overvåkingstjeneste bidro til å forhindre at informasjon om dypdykking ikke skulle komme i offentlighetens lys. Svaret han kom med kan ikke demokratiet Norge leve med.

Foto: cf-wesenberg@foto.no

Terje Marøy, frilansjournalist

Høybråten henviser til granskningskommisjonen for at Regjeringen ikke bør inn i sakskomplekset på nytt. Granskningskommisjonen kom imidlertid til konklusjonen om at Staten hadde erstatningsansvar for dykkernes skader. Det var etter utallige intervjuer med dykkere og gjennomgang av omfattende dokumentasjon, både hemmelige og offentlige arkiver.

Justisdepartementet har gjennom sin lovavdeling foretatt en hvitvasking av forhold som ellers i næringslivet er straffbare. Uten å referere et eneste bevis på det motsatte, konkluderer juristene Inge Lorange Backer og Carl E. Roberts med at Staten slett ikke har ansvar. Dette er den hvitvaskede versjonen som ligger til grunn for Stortingets behandling, ikke granskningskommisjonens konklusjon slik Høybråtens svar gir inntrykk av.

BEVISST UVITENHET

Sakens alvor dreier seg heller ikke om hvorvidt dykker Rolf Kahrs Hansen ble nektet en forskerstilling ved NUI, som Høybråten ser ut til å legge til grunn i sitt svar til Ryan. Det hans dokumenter viser er tvert om at Staten ikke ønsket oppmerksomhet rundt farene ved dykkingen, farer som var erkjent, men som ble holdt skjult både for dykkerne selv og publikum.

Forsker Kari Todnem påviste allerede i 1990 at NUI ikke hadde klart å gjennomføre et eneste dykk til 300 meter uten å skade dykkere. Flere av disse dykkene var gjennomført med Oljedirektoratet som oppdragsgiver. Oljedirektoratet gjennomførte sogar dykk der dykkerne med overlegg, og uten forhåndssamtykke, ble påført potensielt dødelig trykkfallsyke med gassbobler til hjernen (DeepEx1 i 1980, se vedlagt dykkprofil. På to minutter ble dykkerne løftet fra 125 til 102 meter, et trykkfall som normalt skulle ta 10 timer).

Allerede i 1970 hevdet Det Norske Veritas at dødeligheten blant dykkere i Nordsjøen var 1000 ganger høyere enn ellers i arbeidslivet, og dette var flere år før vi fikk arbeidsmiljøloven med dens positive bidrag til sikkerheten i arbeidslivet. Den gang dykket man bare til vel 70 meter.

DRAP?

Til tross for at ingen av dypdykkene var helsemessig forsvarlig, satte Oljedirektoratet dybdegrensen til 400 meter for å kunne bygge ut de mest lukrative feltene i Nordsjøen. Dermed oppstår følgende faktum:

- * Staten visste at slike dyp ville skade eller drepe dykkere.
- * Statens visste at de selskaper som ville benytte sin utbyggingstillatelse på disse feltene ville skade eller drepe dykkere.

- * Statens brukte overvåkingspolitiet til å forhindre at dykkerne og publikum (muligens også politikerne) skulle få kunnskap om hvor farlig dykkingen var.
- * Det er også kjent at det sentrale fagmiljøet i Oljedirektoratet dels besto av personer som selv hadde økonomiske interesser i dykkervirksomhet, og som ville øke sin personlige profitt om selskapene slapp tunge sikkerhetsinvesteringer.

Dermed har Staten holdt dykkere og andre uvitende om risikoen forbundet med offshore dykkingen. Følgen av dette har vært alvorlige skader og dødsfall. I andre sammenhenger ville vi brukt uttrykk som bevisst tilbakeholdelse av sikkerhetsinformasjon med døden til følge. I biltrafikken snakker man om drap allerede ved uaktsomhet. Det er nærliggende å bruke drapsbegrepet overfor den sikkerhetssvikt dykkerne ble påført, og dette skjedde med forsett - slett ikke som følge av uaktsomhet.

STATENS ANSVAR

I sin motmelding hopper Justisdepartementets lovavdeling over, eller farer lettvent over, følgende fakta, som klart viser at Staten både har objektivt og subjektivt ansvar for dykkerne og deres helse:

- * Staten brukte POT for å hindre at dykkerne skulle få kjennskap til manglende sikkerhet. Dermed var

dykkerne avskåret fra å hoppe av virksomheten. De trodde at kunnskapen var på plass og sikkerheten ivaretatt innenfor en så risiko betonet aktivitet som dypdykking.

- * Staten/Petoro har rettighetene, med samme ansvar som operatørene (petroleumsloven).
- * Staten er grunneier og eier oljen (SDØE).
- * Staten er lovgiver, forskrifts- og tilsyns ansvarlig og byggherre.
- * Statens hel- og deleide selskaper er utbyggere, med subjektivt ansvar.
- * Staten visste at dykkingen ikke var under kontroll fra 1968-2003.
- * På delvis statseide NUTEC/NUI ble dykkere skadd på alle testdykk (også Oljedirektoratets mellom 300 og 504 m (kilde Todnem/Haukeland sykehus).
- * Oljedirektoratet satte likevel dybdegrensa til 400 m.
- * Staten (og andre aktører) visste at dykkerne ville få varige skader eller dø når utbyggingsrettigheter dypere enn 300 m ble benyttet.

* Først etter et nytt mislykket NUI-dykk til 250 m i 2002, der seks av åtte dykkere ble skadd, ble det satt en grense på maksimalt 180 m dybde.

Hvis Staten som Regjeringen hevder - ikke står nær nok til å ta ansvar i en slik situasjon, kan knapt noen virksomhet holdes ansvarlig for yrkesskader. Så langt har Staten gitt erstatning utfra en tese om at den ikke har ansvar. Denne erstatningen hjelper dykkernes kreditorer, hvor stat og kommune selv er blant hovedkreditorene.

En erstatning der Staten erkjenner sitt objektive og subjektive ansvar, må nødvendigvis handle om adskillig høyere beløp.

STRAFFBARE FORHOLD

I tillegg bør man også se på strafferettslige sider av den tilslørte sikkerheten i Nordsjøen. Når mennesker dør som følge av dekkoperasjoner i arbeidsmiljøet, bør noen stilles til ansvar om Staten skal oppfattes som en troverdig partner i spørsmål som har med arbeidsmiljø å gjøre.

Foreldelsesfristen for drap er inntil 25 år, noe som skulle gjøre det mulig både å stille enkeltpersoner og virksomheter til ansvar for sine handlinger, i hvert fall det som skjedde på 80-90-tallet.

NY BETENKNING

Lovavdelingens lettvinde betenkning har forkludret erstatningsoppgjøret og skapt bitterhet framfor ro i saken. Første oppgave må være å utarbeide en juridisk betenkning som tar ovenstående fakta på alvor.

Og hermed har jeg også bidratt med den informasjon du trenger for å se på saken på ny. Det skal ikke være slik at et statlig granskningsutvalg skal kunne overkjøres av internjurister som ikke tar opp de sentrale spørsmål, eller vurderer foreliggende skriftlige og muntlige bevis.

Den behandling som Lossius-kommisjonens konklusjoner har fått, tilsier dessuten at det er en kristenetisk plikt å se på saken på ny. Eller risikerer man å legge ny skade til gammel urett.

NUI BØR AVVIKLES

En annen sak er NUIs rolle. Denne institusjonen har brutt alt av forskningsetiske regler, manipulert informasjon, og holdt tilbake informasjon overfor politikere, dykkere og det medisinske miljøet. Instituttet eies av Statoil og Norsk Hydro, som begge har Staten som viktigste eier. Med sin historie bør instituttet nedlegges, og et nytt bygges opp av nye mennesker uten en belastende forhistorie.



Foto: Redningsselskapet

Pionerdykkerne i Nordsjøen: 40 år skuslet bort

Er den norske stat ansvarlig for skadene på norske pionerdykkere? Svaret er et ubetinget JA selv om den fremste juridiske eliten i Justisdepartementet mener det motsatte. Manglende habilitet, unndragelse av dokumentasjon og dårlig vurderingsevne har gitt den offentlige konklusjonen. Nå er det også kjent at politiagenter underlagt Justisdepartementet passet på for at det ikke skulle lekke informasjon ut om hvor farlig dypdykkingen i Nordsjøen var.

I mer enn 10 år har Nordsjødykkerne kjempet sin sak. Granskningen som endte med Lossius-rapporten i januar 2003 konkluderte med ansvar for den norske stat. Når så departement og embetsverk har behandlet saken, konkluderte de med at staten ikke hadde ansvar. En konklusjon blant annet basert på utredning fra lovavdelingen i Justisdepartementet.

Saksbehandlingen stiller meget alvorlige spørsmål om hvordan det norske demokratiet fungerer når en i en viktig sak utfordrer makteliten enten den er politisk eller administrativt eller som i dykkersaken begge deler.

Staten må ta det fulle juridiske ansvaret i dykkersaken. En trenger ikke grave dypt i dokumenthaugene for å påvise statlig ansvar. Skulle en drive med sportsdykking eller yrkesdykking innaskjærs ned til 50 meter var dykkingen regulert. Den mye farligere yrkesmessig dypdykking i forbindelse med petroleumsvirksomheten var ikke regulert! Ansvarlige myndighetspersoner visste om farene, men de så en annen vei. Dykkere opplevde å bli sendt ned til nær 200 meter på første dykk. I

bestefall hadde de sertifikat til 60 meter, noen hadde ikke dykkersertifikat i det hele tatt.

IKKE I RIKETS INTERESSE

I 1975 var dypdykke grensen 250 meter. I 1986 var grensen 400 meter. I dag, etter vel 40 år med dypdykking, kan det bare dykkes til 180 meter selv om det er installasjoner og rørledninger ned til vel 400 meter som trenger akutt tilsyn, reparasjon og vedlikehold en jobb bare dykkere kan gjøre. Det finnes ikke beredskap ned til rørledninger og andre installasjoner der milliarder av olje og gass kroner strømmer gjennom hver måned. Det er bare et spørsmål om tid før en rørledning ryker. Dette er neppe i nasjonens interesse. «I nasjonens interesse» har for øvrig vært nøkkelen til at dykkerne har kunnet blitt misbrukt av oljeindustri og maktapparat. Selv politiets overvåkingstjeneste og politiagenter har vært brukt for å hindre at dyp dykkingens farer skulle komme ut.

I dag er det kun en håndfull dypdykkere igjen. Etter 40 år med dypdykking har en knapt lært noe. Det viser dessverre forsøksdykket ned til

250 meter ved NUI i Bergen i oktober 2002, der 6 av 8 dykkere kom ut som pasienter.

Det kan heller ikke være i rikets interesse at en har skuslet bort 40 års dypdykking uten å lære av feil. Fra starten skulle dypdykking og undervannsoperasjoner på store dyp være en satsningsindustri med Norge i verdenseliten. Milliardbeløp er brukt. I stedet er det blitt en industri der beslutningstakere sitter igjen med blod på hendene. Læringen forsvinner på feighetens - maktens- og ansvarsfraskrivelsens alter.

STØTTER SEG PÅ ARBEIDSKRIMINALITET

Staten har legitimert dypdykkingen ved å lene seg på en institusjon som nå er anmeldt for økonomisk bedrageri og arbeidsmiljø kriminalitet, NUI i Bergen. Ved et forsøksdykk ned til 250 meter kom som nevnt 6 av 8 dykkere ut som pasienter blant annet på grunn av rot og alvorlige brudd på sikkerhetsbestemmelser. Dykkerne hadde heller ikke den forsikringen som det sto i papirene at de skulle ha. De som kom ut som pasienter er havnet i et økonomisk uføre. Staten gjennom Oljedirektoratet var med på dykket.

Dette viser at pionertiden med dykking ikke er over og at staten sitter med ansvar.

Knut Ørjasæter, Cand. Polit. og frilansjournalist

info@fffs.no

Hva er områdeberedskap???

I våre øyne er områdeberedskap et svik mot de som arbeider på installasjonene på sokkelen!

Som alle, etter hvert vet, har Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) i flere år allere, arbeidet for at vi skal ha en troverdig sikkerhet for de som sliter med å få olje opp av havet. Det var faktisk en av grunnene til at vi stiftet Seilende Oljearbeideres Forening (SOF). I dag har vi en elendig sikkerhet for de som har vert med på å gjøre Norge til et av verdens rikeste land. Vi har ingen utenlandsgjeld, tvert i mot, vi har penger i bøtter og spann. Oljefondet har passert 1000 millioner kroner, mye takket være at man har spart på blant annet sikkerhet.

Lørdag 19.11.03, var det skipsdåp ved Bryggen i Bergen, Havila Troll ble døpt. Den siste av en rekke nye områdeberedskapsskip. Skipet som sådan er et godt skip, med både det ene og andre av godt utstyr, likevel mener vi i FFFS, at det aldri skulle hatt den oppgaven det er tiltenkt. Det er faktisk med på å uthule en allerede dårlig sikkerhet for oljearbeiderne. Man kan ikke komme bort fra det faktum, at et skip som ikke ligger i umiddelbar nærhet av en plattform, gjør en dårlig jobb. Skal et beredskaps fartøy ligge i midtposisjon på et oljefelt, må det nødvendigvis ta tid før det kan gjøre noe, om ulykken inntreffer.

I dag er regelen at et beredskaps fartøy, i midtposisjon, ikke skal bruke mer en 45 minutter før det er fremme der en ulykke har inntruffet.

Det er selvsagt planlagt ved et stillestående skrivebord, i lune og rolige omgivelser, av folk som slett ikke vet hva de snakker om. Hadde de hatt den minste erfaring med det som skjer på sokkelen, sommer eller vinter, hadde de vist at virkeligheten fortoner seg annerledes for de som har sin arbeidsdag på oljefeltene. Det være seg plattformarbeidere eller sjøfolk.

I dag er dessverre situasjonen den, at det ikke bare er "naturlige" ulykker vi har å forholde oss til. Vi har nå også internasjonal terror, som bør tas på alvor.

Fra første juli i fjor skal alle norske havner med internasjonal skipsfart stenges for folk som strengt tatt ikke har noe der å gjøre, etter pålegg fra FN og IMO.

Hva så med sikkerheten på sokkelen? Siden det bare er plattform arbeidere og sjøfolk som oppholder seg der, betyr det ingenting.

Vi vil gå så langt som å påstå at det er ren kynisme som har fått lov til å råde i sikkerhets sammenheng.

I 1999 koste det Norsk Hydro 0,7

promille av årsomsetningen, å ha en godt utrustet beredskapsbåt ved Troll C plattformen. det ble for dyrt. Nå er det områdeberedskap, det kan man spare penger på.

Må vi ha en ny Alexander Kielland ulykke for å forstå at det er menneskeliv de gambler med?

Nå er det på tide å få minimum en opprustet "stand by båt" ved hver plattform, med tilstrekkelig bemanning ombord.

På Engelsk sektor er minimumsbemanningen 11 mann inklusive en "medic", på Norsk side er minimumsbemanningen helt nede i seks mann. Heldigvis er det ikke mange som har så lav bemanning, men de finnes.

Til de som har bestemt at vi skal ha områdeberedskap.

Skulle ulykken skje, stor eller liten lover vi i FFFS at det skal få konsekvenser, om det viser seg at ulykken ble så stor pga. sviktende beredskap. Nå må beredskapen oppjusteres, til minimum et beredskapsskip per plattform/rigg.

www.ffffs.no



FUERTEVENTURA – NYTT OG SPENNENDE

Med sine vakre strender og eksotiske natur er Fuerteventura blitt et populært reisemål. Hit kan man reise for å slappe av, spille golf, oppleve en annen kultur og mye, mye mer.

Denne øya er nok den minst kjente av Kanariøyene, og den som har brukt lengst tid på å omstille seg til å ta imot turister, forteller daglig leder Inger Marie Olsen i Legal Eiendom AS. På bakgrunn av dette har de bevart veldig mye av kulturen og tradisjonene sine.

Fuerteventura har ca. 60.000 innbyggere og er 13 mil lang. Den er den nest største av Kanariøyene og ligger 15 min. båtuttur fra Lanzarote og 99 km utenfor kysten av Afrika.

Naturen bærer preg av de mange vulkanene, og kan til forveksling flere steder minne om et månelandskap. Innbyggerne har på tross av tørt klima vært dyktige til å bygge skjulte vanningsanlegg i jorda, slik at planter og trær kan trives. Temperaturen holder mellom 20 – 30 grader året rundt. Mye vind på enkelte steder har gjort øya til et paradys for surfere, og Fuerteventura har flere ganger arrangert VM i Windsurfing.

Fuerteventura "Europas karibien"

Legal Eiendom AS formidler nå 2 prosjekter som ligger på Fuerteventuras nordøstlige del. Prosjektet i nord ligger kun 2 km unna de berømte strendene ved nasjonalparken Las Dunas og er i gangavstand til den idylliske fiskerlandsbyen Corralejo. Det andre prosjektet har beliggenhet like sør for flyplassen og her finner man sitt golfparadis. Tilbudet er variert og man kan skaffe seg alt fra en liten leilighet til større enebolig.

GUNSTIGE PRISER

Prisene er for tiden svært gunstige. Sammenligner man prismessig med leiligheter på fastlandet ligger Fuerteventura to til tre år bak i tid. Og de andre Kanariøyene er identiske eller høyere i pris enn fastlandet. Man kan skaffe seg en bolig fra ca. NOK 1,2 millioner og oppover.

Spanskekysten er og har vært populært i mange år allerede med en prisstigning på ca. 15% årlig de siste årene. Dette konseptet er nytt og ukjent og vil trolig oppleve samme trend som fastlandet. I følge Inger Marie Olsen er derfor verdistigningspotensialet svært stort. Dette i tillegg til lav bankrente samt gunstig finansieringsavtaler gjør at mange nordmenn ser på dette som en svært fornuftig investering.

OGSÅ Utleie

Legal Eiendom driver utleie på fastlands-Spania for de av våre boligkjøpere som ønsker det. Allerede i dag har vi 70-80 leiligheter og rekkehus som leies ut og finnes på våre nettsider, sier Inger Marie Olsen.

ALLE ALDRE

Det er i dag et vidt spekter av personer som kjøper bolig gjennom oss, eldre så vel som unge. Her kommer f.eks. familier som kjøper en bolig i fellesskap, eller investorer som øyner en verdistigning, avslutter Inger Marie Olsen.



Legal Eiendom tilbyr attraktive prospekter for salg på den idylliske kanariøyen Fuerteventura. Leiligheter, rekkehus og eneboliger.

Priser fra 147.100 Euro. Særdeles gunstige betingelser. Enormt verdistigningspotensial. Vi formidler også utleie av boliger.

legal

E I E N D O M

Slottsgt. 3, 5003 Bergen.

Ring oss for mer informasjon.

Tlf. 55 21 28 05

bergen@legal-eiendom.no
www.legal-eiendom.no

Legal eiendom AS – størst utvalg, lengst erfaring!

YOUR MARITIME PARTNER



- Heavy-lift operations
- Barge hire / transport
- Towing
- Service and supply base for the oil industry
- Engineering
- Marine contracting services
- Management
- The provision of semi submersible barges
- The provision of accommodation barges
- The provision of ROV systems
- Dredging
- Salvage operations
- Wreck removal
- Installation of offshore windmills



EIDE

EIDE MARINE SERVICES A/S

P.O.Box 115
5457 HØYLANDSBYGD
NORWAY

Phone: +47 534 83500

24 hrs: +47 946 83557

Fax: +47 534 77240

E-mail: post@eide-gruppen.no

HEDAS

Arbeidsmiljøloven atter en gang

Som vi har påpekt mange ganger før, så er det nå på tide at sjøfolk blir behandlet med respekt. En måte å gjøre det på er å gi dem den samme sikkerhet og trygghet, som resten av samfunnet nyter godt av. Vi har gjentatte ganger vist til forskjellsbehandling av sjøfolk og andre arbeidstakere og den verste av de alle er at Arbeidsmiljøloven glimrer med sitt fravær.

Arbeidsmiljøloven er innført i hele EU, også til sjøs. Kun norske sjømenn har ikke noen arbeidsmiljølov.

Vi har i den senere tid gjort flere gruppeledere på Stortinget oppmerksomme på problemet, men

selv om de lover å gjøre noe med saken, skjer det ikke over natten i de kretser.

De politikerne vi har snakket med er alle for at loven innføres til sjøs, og kan ikke forstå at det ikke er gjort for lenge siden. Men fra hoderystende sympati med oss og til at de faktisk gjør noe, er lang vei. De gjør som de oftest gjør, de lover og lyver. Det er en skandale at vi er det eneste landet i Europa som ikke har den implementert ennå, i følge flere politikere.

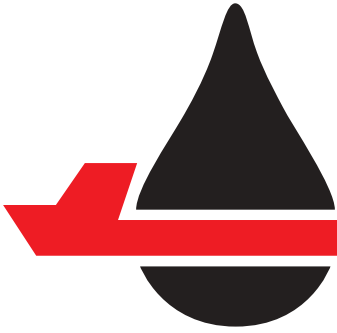
Som dere forstår, vi har deres fulle sympati, og de kan jo gjøre noe med det, men blir det gjort?

Nei da, de har så mye annet og viktigere å ta seg til. Høyne trafikk

bøter og lignende. I mange tilfeller får man følelsen av at de leker, og passer sine egne saker. Det de tydeligvis ikke har forstått, er at de er på tingen for deg og meg. De er folkevalgte. I år er det heldigvis valg, la oss vise politikerne at nå vil vi ha folk som støtter sjømenn og sjøfartsnasjonen Norge.

Det minste vi krever er å få samme trygghet for arbeidet og arbeidsplassene som de har i andre yrker!

INNFOR ARBEIDSMILJØLOVEN NÅ.



innmelding

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

Navn:

Postadresse:

Postnummer: Sted:

Fødselsdato:

Telefonnummer: Mobiltelefonnummer:

e-mail:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling om bord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Slottsgt. 1
5003 BERGEN
Faks: 55 96 23 83

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

i Forbund,

gir herved Fellesforbundet For Sjøfolk
fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted: Dato: Underskrift:

BRETT HER

FFFS
Slottsgt. 1
5003 Bergen



BRETT HER

Vervekampanjen fungerer!

Inntil en million kroner kan du tjene om du er med på en vervekampanje for Fellesforbundet For Sjøfolk

Vi har i den senere tid klart å oppnå en hel del, gjennom vårt arbeid for tryggere og mer meningsfylte arbeidsplasser på skip. Folk har fått bedre forståelse for hva vi står for, blant annet har vi begynt å få til samarbeid med rederiene, Sjøfartsdirektoratet, politikerne og andre offentlige innstanser. De har alle sett at det vi vil, er å styrke sjøfartsnæringen, gjennom det å sikre arbeidsplassene til sjøs.

Det vi ønsker av deg er å påvirke og verve så mange av dine arbeidskammerater som mulig. For hvert medlem du verver vil du få tilsendt 4 Flax lodd. Med andre ord, få muligheten til å spe på hyren, eller feriebudsjettet. Husk å oppgi navet på de du verver, samt ditt eget.

Lykke til.



FFFS

medlemskontingent satsen pr mnd

VEDTATT AV STYRET 21.10.00

Kaptein og maskinsjef.	Kr. 275,-	Lettmatros og smører.	Kr. 225,-
Styrmann, maskinist, teknikker, ingeniør, elektriker, assistent, reparatør, båtsmann, pumpemann og stuert.	Kr. 265,-	Lærling.	Kr. 50,-
Kokk, matros og motormenn.	Kr. 250,-	Skoleelever, langtidssykemeldte over 6 mnd, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt, har kontingent fritak.	

SPØRREKONKURRANSE

- 1 Hva heter hovedstaden i Nepal?
- 2 Hva er kallenavnet på fotballklubben Newcastle?
- 3 Hvem var verdens første folkevalgte kvinnelige statsoverhode?
- 4 Hva heter Danmarks nest største by?
- 5 Hva betyr ordet «tetragon»?
- 6 Hvilket år byttet hovedstaden navn fra Kristiania til Oslo?
- 7 Hvor stammer tulipanen fra?
- 8 Når innførte Island høyrekjøring?
- 9 Hvor finner vi den berømte klagemuren?
- 10 I hvor mange vinterleker deltok Oddvar Brå?

Riktig svar sendes til:
FFFS Slottsgaten 1, 5003 Bergen
innen 15.02.04.

De første tre riktige uttrukne besvarelser
belønnes med fire Flax lodd hver.

ALT KLAR FOR PÅSKEN ?

M
A
R
S

DATA - FOTO - TELE



675,-

12085

Logitech Quickcam Pro 4000

- Webkamera med USB tilkobling
- Digitalt kamera med 640x480 oppløsning
- Støtter farger, digitale videoopptak på 30 bilder pr. sek. 2 års garanti

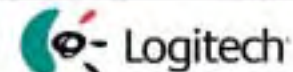


325,-

12562

Logitech internet chat headset

- Ideell til stemme- og video-chat, spill med flere deltakere og til musikk
- Mikrofon med støyreduksjon
- Praktisk, integrert volumkontroll
- Velg mellom 4 fargekombinasjoner, 3 meter ledning



4.995,-

NEC 19" LCD MS 1970GX "Gaming"

- ▣ Responstid på 8ms !
 - ▣ Kontrast på 700:1
 - ▣ 1280x1024, DVI, VGA, D-Sub
- 1970GX er anbefalt av Dinside.no for spill, video og bildebehandling!

Varenummer: 15551



Med GPS er du klar for påsketuren

3.895,-

Garmin GPSMAP 60c GPS

- ▣ m/dagslys fargeskjerm og 12 kanaler
- ▣ 56MB minne, WAAS, vannrett
- ▣ Karttyper: Sjø/vei/topokart

Egner seg for jakt, seile på sjøen eller finne frem i byen.

Varenummer: 12260



4.295,-

Canon IXUS 700 digitalkamera nordisk

- ▣ 7,1 megapiksel
- ▣ UA-objektiv og 3x optisk zoom
- ▣ 2,0" Quick-bright/Night Display LCD
- ▣ VGA 30 bilder/sek videosekvenser, USB 2.0

Varenummer: 15635



10.295,-

Netshop N.book 1557GLS Kampanje PC

- ▣ 1,7GHz CPU, 512MB minne,
- ▣ 60GB Harddisk, 15" SXGA+
- ▣ DVD leser og CD +/- RW, ATI 9700 64MB
- ▣ 802.11g trådløst nettverk, 56K modem

Notebook med sjel!

Varenummer: 15449



1.790,-

D-Link DSM-320 Trådløs mediaspiller

Mediaspilleren DSM-320 kobler sammen data nettverk med stereoanlegget og TV. DSM-320 lar deg enkelt og behagelig se og lytte til ditt digitale media kartotek- musikk, film eller bilder direkte fra stuen.

Varenummer: 14354



395,-

Kingston 512MB Secure Digital

- ▣ Bruk til digitalkamera med mer
- ▣ 2MB/sekund, 4 ganger så raskt som MMC-brikker
- ▣ 5 års garanti

Minnekort til digitale kameraer m.m.

Varenummer: 11673



AOpen
Solutions Components

AMD
Athlon XP

Canon

D-Link
Authorized Reseller

FC

GIGABYTE
TECHNOLOGY

HIS

hp

Maxtor

Microsoft

Logitech

OCZ
Technology

OKI

SAMSUNG

SanDisk

SIEMENS



Sony Ericsson

Western
Digital

NetShop

E-post: salg@netshop.no
Ordretelefon: 33 42 22 22
www.netshop.no