

DRÅPEN

NR. 2 • 2009 • 8. ÅRGANG • FELLESEFORBUNDET FOR SJØFOLK



VI ØNSKER ALLE VÅRE MEDLEMMER EN

RIKTIG GOD SOMMER!

"Tante Klara NSF etter krigen Tuvalu sjømandsskole-ø

SIKKERHETSOPPLÆRING

IKKE BARE OFFSHORE



NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

www.nosefo.no

NOSEFO Tau
Breivikveien 25, N-4120 Tau
Tel.: +47 51 74 06 20
E-mail.: tau@nosefo.no

NOSEFO Bergen
Nedre Nøttvedt 16, N-5238 Rådal
Tel.: +47 55 11 70 00
E-mail: bergen@nosefo.no





INNHOOLD

Dråpen nummer 2 • juni 2009



40 år siden månelandingen
side 8



"Tante" Klara side 10



Frimerkesamling side 23



Tuvalu sjømandsskole-ø
side 46

Nr. 2 juni 2009 - 8. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forsidefoto:
Per Eide Jimmy Backe,
Hurtigruten Group

Trykk
Økonomitrykk, Moss

Leder	side	4
Det hjelper å varsle	side	5
Human Factor	side	6
Bemanning av innenriksfergene	side	7
40 år siden månelandingen	side	8-9
"Tante" Klara	side	10-12
Det spares på mer enn helikopterutgiftene	side	13
De gamle høvdingene i norsk politikk	side	14-16
Fastlønnsordning	side	17
Hva er det som gjør politikerne...	side	18
Lovløshetens skipsregister	side	20
Er DNMF et forbund for sjøfolk?	side	21
Noen har frekkhetens nådegave	side	22
Frimerkesamling	side	23
NSF etter krigen	side	24-31
Lange ben og lite plass mellom flysetene	side	32
Noen av de sakene FFFS brenner for	side	33
Referat fra styremøte	side	34
Endelig en politiker som har skjont det	side	35
Når skal demokrati og menneskerettigheter...	side	36
Informasjon om kontaktnettverket i FFFS	side	37
Føler seg sviktet av eget forbund	side	37
Leserbrev	side	38-43
Hvilke politikere kan man stole på?	side	44-45
Tuvalu sjømandsskole-ø	side	46-49
Kryssord	side	52

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

9 år som forbund

Vi nærmer oss nå ni år som forbund, og vi har opplevd og lært mye på denne tiden. En av de viktigste lærdommene er at sjøfolk har liten eller ingen hjelp og beskyttelse i lovverket. Sjømannsloven, som vi arbeider med å få fjerne, er ikke laget for å beskytte seilende, heller det stikk motsatte vil vi si.

De fleste medlemssakene FFFS får inn, er faktisk en konsekvens av at vi ikke har Arbeidsmiljøloven til sjøs. Menneskerettighetene blir brutt hver eneste dag. Dette kan dere lese om lenger bak i Dråpen

Det gledelige opp i det hele er at sjøfolkene har forstått at det eneste forbundet som er genuint opptatt av å hjelpe de seilende er FFFS. Og hjelper gjør vi hver eneste dag, til nå i år har vi fått inn mer enn 200 saker til behandling. Og som nevnt er de fleste sakene et resultat av at vi har Sjømannsloven og ikke Arbeidsmiljøloven som rammeverk.

Resultatet av at vi er til stede og hjelper når det trengs, ser vi i at FFFS øker. Vi nærmer oss nå 1900 i medlemstall. Til dere som fremdeles sitter på gjerdet og venter med å melde dere inn; hopp ned og gjør noe med det.

I perioden som er gått siden sist Dråpen kom ut har det vært stort fokus på utflagging. Mange av våre medlemmer, og andre, har blitt berørt av dette. I forbindelse med dette fikk vi TV2 på banen, og vi kan bare berømme journalist Asbjørn Leirvåg for et stort engasjement i den saken. Han lagde flere reportasjer, og fikk også i stand en diskusjon med undertegnende og økonomiprofessor Viktor Normann i beste sendetid. Slikt engasjement setter vi stor pris på. Om ikke utflaggingen ble stoppet ble det i alle fall satt søkelys på denne negative saken. Vi får bare håpe og satse på at sentrale politikere har forstått meldingen. FFFS vil i alle fall fortsette å arbeide for at rammebetingelsene for næringen blir slik at det skal være interessant å drive shipping fra Norge.

Som dere sikker har sett i media, er en av våre dyktige advokater ofret på uærlighetens alter. Tilsynsrådet for advokater har fratatt Marius Reikerås bevillingen. Dette på bakgrunn av en sak som fremdeles ikke er rettskraftig. Dette finner vi meget urimelig, ikke minst på bakgrunn av at vi har flere menneskerettighetsaker på gang, hvor Reikerås har lagt ned et stort arbeid. Tar vi ikke mye feil får Reikerås bevillingen tilbake, og de som har fratatt han hans rettigheter på sviktende grunnlag, får sin fortjente påpakning.

Til de som tror at Marius Reikerås er ansatt i FFFS, kan vi bare avkrefte dette. Ingen av de advokatene vi bruker er ansatt hos oss.

Vi er nå ferdig med ankesaken i Agder lagmannsrett, hvor 62 årssaken fikk ny gjennomgang. Resultatet har vi ikke fått før Dråpen går i trykken, men vi håper på nok en seier. Om vi mot formodning taper, ankes saken til Høyesterett og videre til Strasbourg om nødvendig. Jeg minner også om at denne saken er nok et resultat av Sjømannsloven.

Så, sist men ikke minst, ønsker vi alle våre lesere og medlemmer en riktig god sommer! Og husk at FFFS arbeider for alle seilende, også om sommeren!

Leif R. Vervik

Det hjelper å varsle

I begynnelsen av september 2007 informerte FFFS om uregelmessigheter i forbindelse med Secoras arbeid i indre Oslofjord.

Grunnen til at vi fikk vite om det, var at flere av mannskapene om bord på Secoras lektre er medlemmer i FFFS, og ble feilaktig trukket for hyre i sommermånedene. En praksis som ennå brukes. Tar vi ikke mye feil blir det snart stoppet. FFFS har tatt ut stevning mot firmaet, vi venter bare på rettens tilbakemelding om dato for saken.

Selv om det var lønnskrav fra medlemmene våre som satte oss på sporet av

kloakkdumpingen, hadde vi ingen problemer med å vite hva vi skulle gjøre med opplysningene vi fikk.

Vi kontaktet først Erling Folkvord, en mann vi visste hadde engasjert seg sterkt mot Secoras arbeid. Det hadde ingen ting med politikk å gjøre, men vi kjente til at Folkvord var oppriktig opptatt av det som foregikk.

Nå, ett og et halvt år etter at anmeldelse ble innlevert, ser vi at det nytter å varsle.

Hadde det ikke vært for FFFS hadde det vel ikke vært gjort noe enda. Kanskje stopper den statlige forurensingen, etter en dom i retten.

I Dråpen 3.07, gjorde vi Fiskeriminister Helga Pedersen oppmerksom på problemet, men som vi vet, hun gjorde ingenting. Nå blir hun derimot tvunget til å ta grep når det gjelder ulovlighetene Secora har drevet med. Secora er et statlig eid selskap og Helga Pedersen er generalforsamling.

Hadde hun lyttet til FFFS tidligere, hadde hun spart seg mange problemer. Slik det nå er, må hun svare på hvorfor hun ikke bare har neglisjert riktige hyrer til mønstrede, men også ulovlig dumping av kloakk og andre forhold vedrørende arbeidet i Oslo havn.

FFFS tar miljø på alvor.

LRV

TRENGER DERE MARITIMT PERSONELL?

Utsira Servicesenter AS er et av Norges mest erfarne og ledende firma når det gjelder formidling og annet maritimt personell. Vi kan også leie ut de fleste kategorier sjøfolk og maritimt personell.

Over 11000 sjøfolk over hele verden har registrert sin CV hos Utsira Servicesenter.

Alle kategorier sjøfolk. Mest norske og skandinaviske, men vi har også andre nasjonaliteter.

Ta kontakt med oss hvis du trenger maritimt personell. Som regel klarer vi å skaffe gode kandidater innen 24 timer.



Utsira Servicesenter AS

www.utsira.com | tlf 52750000
post@utsira.com | fax 52750001



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Human factor

Det menneskelige element

Det er vanskelig å argumentere for hvorfor man skal drive trening på det som kalles for det menneskelige element. Vi kan se resultatet av teknisk trening i form av gode resultat på skriftlige prøver, ha forståelse på system om bord i båten og ha god kunnskap om regler og prosedyrer. Dette er områder hvor vi kan "måle" kunnskapen hos sjøfolk. Det er ingen tvil om at det er essensielt å kunne disse tingene om man skal få gode sjøfolk, men det er likevel bare en del av kompetansen som skal til for at oppgavene om bord blir løst på en god måte

Kunnskap som er lagret i hodet vårt og som vi tester ved hjelp av skriftlige prøver og tester kalles for declarativ knowledge. Vi tilegner oss denne kunnskapen ved å lese eller bli undervist i de respektive fagene og vi kan som sagt måle om vi har forstått informasjonen. Nå er det slik at sjøfolk arbeider i et meget dynamisk miljø. Da kommer vi inn i et område som handler om hvordan vi anvender kunnskapen i en operativ setting. Det er det vi kaller human factor eller det menneskelige element som det heter på norsk. Denne formen for anvendelse av kunnskap kalles for procedural knowledge.

Dette er et område som er vanskelig å evaluere på en god måte fordi vi har få eller ingen standard som definerer kriteriene for hvordan evalueringen skal gjøres. Myndighetene omtaler hvilke områder som inngår i menneskelig faktor slik som stress, samarbeid, menneske-

lige feil osv. men det blir ikke gitt noen metodikk for hvordan evaluering skal foregå. Det vil si at de som driver trening blir gitt muligheten til å lage sine egne definisjoner og kriterier for hvordan de skal evalueres. Når vi har med et så flytende området som det menneskelige element å gjøre så er det imperativt at man definerer alle elementene som inngår i dette før det stilles krav til trening.

Etter hvert som fokuset på dette området øker og det blir i tatt i bruk i trening finner man at det er et utall "standarder" som er brukt av forskjellige treningsinstanser basert på egne definisjoner som de mener er hensiktsmessig å bruke.

Dette er ikke nødvendigvis uriktig, men det gjør det umulig for myndighetene å regulere inn standarder i etterkant

Når vi da ser at det blir mer og mer nødvendig å satse på denne formen for trening er utgangspunktet håpløst fordi

det først og fremst mangler etablerte standarder på området og for det andre vil det bli vanskelig å finne kvalifiserte personer som kan undervise. Hvordan skal man kvalifisere instruktører hvis det ikke finnes gode kriterier som ligger i bunnen og som er satt av regulerende myndigheter?

Disse flytende elementene må man skape gode definisjoner på, i alle ledd og nivå, før man tar det i bruk i trening. Man må bygge grunnmur før du setter opp huset. Når grunnlaget er lagt er det skapt forutsetninger for å evaluere, kartlegge svake områder, konkretisere problem, detaljstyre trening og gi solid feedback til myndighetene på utfallet av trening. Dessverre er det ikke tilstrekkelig fokus på de rette områdene innen dette enda, og jeg er redd det tar lang tid før det er implementert gode rutiner og trening på det menneskelige element.

www.fffs.no – info@fffs.no

Bemanning av innenriksfergene

For ikke så lenge siden reiste vi med ferge på Vestlandet. Som vanlig når vi er ute og reiser, benyttet vi selvfølgelig anledningen til å ha samtaler med de ansatte.

Det triste er bare, at det sjelden er tid til å slå av en prat med de ansatte, de er for få og har alt for mye å gjøre. Som en av dem uttrykte det, "vi har ikke en gang tid til å sette oss ned å spise ordentlig".

"Oppstår det en krisesituasjon om bord, har vi ikke engang nok folk til å foreta en sikker evakuering", kunne kapteinen fortelle. "Kanskje jeg skulle sikre meg

selv først, og gå i den første livbåten", sa han i en sarkastisk tone.

Det er ikke bare å være mannskap på skip der du ikke vet om du er i stand til å yte den sikkerheten du er pålagt etter forskriftene. "Er vi heldige har vi kanskje noen sjømenn som passasjerer som kan hjelpe til", la kapteinen til i en oppgitt tone. "Vi arbeider lange vakter og er totalt utslitt etter endt vakt, når vi så etter endt turnus reiser hjem, tar det dager å komme seg igjen. På toppen av det hele ødelegges frituren av at vi gruer oss til vi skal ut igjen. Det sliter på helsa å ha det slik" avslutter han.

Slike forhold kan vi ikke ha lenger, det vi trenger er mannskaper som liker jobben og ser frem til å ta fatt igjen, etter

endte fritur. Vi trenger bemanning på ferger som føler seg sikre på at den jobben de skal utføre blir gjort. Vi trenger bemanning som er stor nok til å kunne håndtere oppgavene om bord.

Vi har skrevet om det før; er det tilbudet fra rederiene i forbindelse med anbud som er for lavt, slik at rederiene har for dårlig avkastning til å bemanne fergene på en betryggende måte?

Her burde Sjøfartsdirektoratet gått tungt inn og gjort en skikkelig evaluering av bemanningen, ikke gi dispensasjoner i øst og vest, slik vi ser praksisen er på fergene i dag.

LRV



Illustrasjon: Eirik Ask. www.bergenships.com

40 år siden månelandingen

*Oppskytingen av Apollo 11. På vei til
Månen! Foto: NASA*



The Apollo 11 Prime Crew. Mannskapet på Apollo 11 som besøkte Månen i juli 1969. Foto: NASA

Den 20. juli i år er det 40 år siden den største menneskelige bragd i historien da fartøyet Eagle landet i Stillhetens hav på Månens overflate. Ekspedisjonen var en stor sier og oppreisning for USA som 12 år tidligere hadde fått Sputnik-sjokk da Sovjetunionen sendte opp den første kunstige satellitt.

Det hadde krevd stor innsats å komme i ledelsen igjen, men det var først etter president John F. Kennedys tale 25. mai 1961 at Månen begynte å komme innen rekkevidde. Kennedy lovte at USA innen utløpet av tiåret skulle landsette et menneske på Månen og bringe det trygt hjem igjen.

Den største teknologiske innsats og utvikling noensinne i fredstid ble satt i gang. Flere hundre tusen mennesker var involvert på en eller annen måte og etter flere prøvetrygninger og ett alvorlig

uhell ble Apollo 11 skutt opp den 16. juli 1969. Mannskapet bestod av Neil Armstrong, Edwin Aldrin og Michael Collins. Romfartøyet kom opp i en hastighet på 40 000 km/t og gikk inn i bane rundt Månen etter fire dager.

Fartøyet delte seg slik at de to førstnevnte astronautene landet på Månen, mens Collins ble i sirklingsfartøyet.

Seks timer etter den nervepirrende landingen ble Neil Armstrong det første menneske som satte sin fot på et annet himmellegeme. Astronautene studerte landingsområdet, samlet steinprøver og forberedte etter hvert hjemturen. Landingens skjedde 24. juli i Stillehavet.

Denne historiske ferden ble etterfulgt av ytterligere landinger frem til 1972.

Etter en pause på nesten 50 år planlegges nye bemannede ferder til Månen rundt 2020. Da vil vi antagelig få fast bemannede baser der.

Konsekvensene av månelandingene var svært store. Den enorme teknologiske utviklingen som var nødvendig har indirekte gitt oss mobiltelefoner, mik-

røbølgeovner, videoprojektorer, katalysatorer osv. Interessen for natur- og realfag,skjøt også i været på den tiden, men dabbet av igjen da romaktivitetene roet seg utover på 1970-tallet. Nå er vi på vei inn i en ny astronomisk gullalder med spektakulære oppdagelser, fantastiske observatorier i rommet og etter hvert stor menneskelig aktivitet i rommet med bosetninger på Månen, ferder til Mars (trolig rundt 2030) og antagelig romheiser.

En oversikt over månelandingene finnes på:
http://www.astro.uio.no/ita/nyheter/kennedy_0501/kennedy.html

Det er flere spektakulære astronomihendelser i juli: På nettstedet www.bangirommet.no kan man følge med på den totale solformørkelsen som finner sted i Kina 22. juli. Dette blir den mest langvarige totale solformørkelsen på Jorden i vårt århundre.

KNUT ØRGEN RØED ØDEGAARD

“Tante” Klara

Den 11. september 1926 la Bergensfjord ut fra Bergens havn med kurs New York. Ombord var den 20 år gamle Klara Breidvik fra Fana utenfor Bergen. Hun hadde fått jobb som kvinnelig assistent ved den Norske Sjømandsmisjonen i New York. Her skulle hun tjene norske sjøfolk i over 30 år. Som bestyrerinne ved misjonens leseværelse ble “tanta Klara” et navn, en institusjon for tusener av norske sjøfolk.



Tante Klara som pensjonist. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum.

På Rød i Fana får familien Brevik besøk av sjømannsprest Vilhelm Vilhelmsen. Innimellom prat om sjøfolk og menighetsarbeid kommer Vilhelmsen i snakk med Klara, en av døtrene i huset. Han skjønner fort at dette en kvinne sjømannsmisjonen burde knytte til seg, og i første omgang skaffer han henne hushjelpspost for ett år i Nord Shields hvor familien Vilhelmsen er stasjonert. Fra å være hushjelp blir hun mer og mer trukket inn i misjonens vaffelsmøring og servering. Året etter, i 1926 følger Klara med sjømannspresten til New York hvor hun blir bestyrer av lesesalen. Hit kommer sjøfolkene for å slå av en prat med kirkens arbeidere og andre sjøfolk, gjerne kombinert med litt mat og drikke. På lesesalen kunne de også slappe av, lese bøker og aviser og spille spill. Sjømannsmisjonen hadde tidligere gjort forsøk med bestyrerinner på leseværelser, men det er først når misjonen blir vitne til Klara Breiviks positive innflytelse på sjøfolkene at de blir overbevist om å opprette slike stillinger på hver stasjon. Spesielt i vanskelige tider var Klara god å ha, og den første store utfordringen kom med børskrakket i oktober 1929. Skipsfarten sviktet, skip etter skip

ble lagt i opplag og flere hundre norske sjøfolk strandet i storbyen New York uten muligheter til få hyre. Klara og hennes medarbeidere ved 33 First Place kirken gikk vanskelige tider i møte. Sverre Norborg sjømannsprest og Klaras overordnede ved kirken i Brooklyn fra 1929-1932 beskrev situasjonen slik da nøden var på sitt verste.

(...) og her i New York er det spesielle forhold der gjør at det kommer først nødstider, saa kommer de med uhyggens ettertrykk (...) 300-400 edrulige, dyktige, norsk ungdom kastet i land i New York av arbeidsløshetens moderne demon. Skyttet op langs en isvinters kolde, ugjestmilde kyst – uten at nogen bryr sig om dem. Saa gaar de her, 2-3 uker mellom hvert middagsmaaltid, lever på kaffe, litt brød og sigaretter. Spareskillingene av en norsk hyre er uhyggelig snart brukt op, det bli aa skaffe sig tak over hodet en natt ad gangen. Skoene sliter sig selv op, saalene blir tynnere for hver dag som gaar, til sist blir de bare huller. Regn faller, vaate gaater, vaate ben, hoste – og lungebetendelse. Bare i januar maaned sist hadde vi 7 begravelser av unge menn, 6 – av lungebetendelse.

sen. Lungebetendelse- eller tæring hoste, feber, matthet – og alene, kanskje helst paa et av de bilige arbeidshoteller (...) Er det underlig at brevene blir sjeldnere hjemover? Er det underlig at selv de beste blir bitre, tause, tunge? At den ytre nød blir – livsstemming: motløse sjeler som skal traake sig gjennom ensomhetens strenge nødstid. Ingen hyre, ingen penger, ingen venner.

Det fantes ikke noe sosiallovgivning til beste for sjøfolk, og det eksisterte heller ikke noen fri hjemreise for sjøfolk i nød. Noen mindre hjelpebidrag gjennom Generalkonsulatet lettet litt tilværelsen for både kirken og sjøfolkene, men nødstidene som sto for trappene var ikke til å komme forbi. Klara ble i disse årene vitne til at noen sjøfolk fikk større problemer enn andre, og de hardest rammede måtte ta opphold i Ørkenene Sur, den kummerlige søppelfyllingen i Red Hook, Brooklyn. Uten muligheter til innlosjering i gudshus eller herberge måtte hundrevis av norske sjøfolk og norske immigranter ta til takke med primitive skur og pappkasser. Hvor mange som tok turen opp fra Ørkenen Sur til kirkens leseværelse for å få litt varme, mat og en



Frøken Breivik blir underholdt av sjøguttene på kirkens leseværelse i 1953. Hun likte godt å konkurrere selv, og frem til hun var 77 år trente hun guttene i nabolaget på Rød i ping-pong. Det var ikke mange sjøfolk som opp gjennom årene tok innersvingen på henne på det feltet. (Bilde: Den norske sjømannsmisjonen)

oppmuntrende prat med Klara er umulig å vite, men noen var det.

I 1932 ble arbeidet i New York avbrutt av et kort opphold ved sjømannskirken i Singapore. Norgesposten, den ene av de to norske Brooklyn avisene slo stort opp frøkens Klara Breiviks avskjed. "Hva hun har utrettet for sjømannsmisjonen

kan ikke maales i dollars og cent. Det har været et opofrende arbeid som er paagaat i stilhet. Hun er ikke av dem som holder regnskap med hva hun gir til nødlidende sjøfolk enten det nu er mat eller penger. Det kan være nok at tilføie at ingen som virkelig trængte hjælp og henvendte sig til hende kom forgjeves... Elskverdigg men bestemt har hun holdt en

mønstergyldig disciplin blant de 1-200 mand som daglig har søkt til leseværelset. Hun har været en opdrager samtidig som hun har varetat sine mange sysler ellers." Bråkjekke karer som ikke tok av seg luene når de entret misjonen eller var høyrøstet fikk opplæring i elementære regler for folkeskikk, uten at de ble arg av den grunn.



I høyre bildekant skimtes antagelig en ung utgave av Tante Klara. (Bilde: Bergens Sjøfartsmuseum)

I 1933 var Klara igjen tilbake på post i Brooklyn. Depresjonens trasige kår ble avløst av krig og en ny utfordring ventet. Både i 1943 og 1944 regnet man med at om lag 110 000 personer kom til kirkens leseværelse, posthall og kontorer. I en svært hektisk arbeidshverdag med lange dager og overfylte lokaler rakk hun likevel å besøke norske sjøfolk som var innlagt på forskjellige sykehus i byen. I 1962 avsluttet hun arbeidet ved sjømannskirken i New York. I over 30 år, hver dag fra tidlig morgen til sent på kveld sørget hun for sjøfolkenes ve og vel, bistått med råd og dåd. For unge gutter og mannfolk ble hun deres hjelpende "hustru, mor og venn" på samme tid, og det er ikke uten grunn at alle sjøfolk som besøkte kirken i New York kalte henne for "tante klara". Hun var enorm



Tante Klara med sammen med besetningen av "Glomeggen" fra Oslo. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

populær i bredte kretser og ble noen dager etter endt tjeneste fikk hun Kongens Fortjenestemedalje i gull for sin ekstraordinære nasjonale og samfunnsmessige betydning.

I 1978 feiret sjømannskirken i New York hundre års jubileum, og misjonen hadde tidligere spurt tante Klara om komme over for å feire, men hun takket nei. Det ble derfor heller ikke sendt ut en formell invitasjon til Klara og riksavisen VG berettet med et ramaskrik at tante Klara, "kjerkas midtpunkt" gjennom nesten 40 år ikke var invitert. Klara kunne i avisen fortelle at hun rett og slett ikke hadde råd til reisen som innbefattet hotellopphold og andre utgifter som fulgte med. Krigsseilerne med formann Harald Vigrestad i spissen fant det sjokkerende og rystende at tante Klara, "kirkens ener", ikke var invitert. Stemningen blant krigsseilerne var til å ta og føle på. En forargelse som også forplantet seg til andre norske sjøfolk som aldri hadde møtt tante Klara. En storstilt innsamlingsaksjon skaffet henne midler til å ta turen over, men hun

takket nei og sa at hun heller ville reise over året etter.

100 års jubileet feiret hun med en flaske vin hjemme på Rød i Fana sammen med to av søskene og en nabo. Året etter reiste hun over til New York og ble holdt fest for av sjømannsmisjonen, sjøfolkene og de norske fastboende i Brooklyn.

I 1983 døde tante Klara. Tidligere arbeidskollega og sjømannsprest Johannes Aardahl fra Bergen, karakteriserte henne slik. "Mange dyktige og avholdte "tenter" har fulgt i Klara Breiviks fotspor og gjort en stor og fortjenestefull innsats som sjøfolk har blitt satt pris på. Men det er fortsatt "tanta Klara" det blir snakket mest om, hun som er best kjent... Spesielt i disse (vanskelige) situasjonene var det at Klara Breivik erobret den hjerteplass hos uttalige sjøfolk og andre av våre landsmenn, som ingen kunne ta fra henne."

Roger Kvarsvik
Bergens Sjøfartsmuseum

Litteratur og kilder

- Bud og hilsen / Sjømannskirken - Norsk kirke i utlandet: Nr. 9, 1962 og nr. 3, 1983.*
- Daasvand, Sigurd: Norsk sjømannsmisjon i New York 1878-1978 100 år. Norge? 1978.*
- Hjeltnes, Guri: Krigsseiler: krig, hjemkomst, oppgjør. Oslo 1997.*
- Johanson, Bjørn*
- Bondevik, Halfdan Tschudi: Kirke i verdens hverdag. Bergen 1989.*
- Norborg, Sverre: Seksti selsomme år. Oslo 1962.*
- Diverse utklipp fra boks "sjømannsmisjonen" ved Bergens Sjøfartsmuseum sitt arkiv.*
- Digitalarkivet: emigrantprotokoller fra Bergen.*
- Norgesposten: 1.3.1932.*
- Verdens Gang (VG): 16.9.1978 og 24.10.1978.*
- Diverse årsberetninger fra Den norske sjømannskirken i New York. Statsarkivet i Bergen.*
- Intervju og korrespondanse med Knut Mølbach, tidligere sjømannsprest i New York. (juni 2008 og januar 2009)*

Det spares på mer enn helikopterutgiftene!

Livbåter som ikke holder mål, helikoptre som drar på årene og en beredskapstjeneste som er redusert til bort i mot det å være fraværende. Dette er situasjonen i dag.

Det er ikke bare oljeselskapene som sparer på sikkerhetsutgiftene, det samme gjør staten.

FFFS har i flere år hevdet at beredskapstjenesten i Nordsjøen er langt fra troverdig. Mer enn en halvering av beredskapsflåten gjør at man ikke lenger har en troverdig tjeneste. I stedet for, som før, å ha et skip ved hver installasjon, har man nå innført det man kaller Områdeberedskap; ett skip skal ligge på et stort oljefelt med mange installasjoner. Man satser på helikopterevakuering og livbåter om noe skulle skje. Slik situasjonen er i dag ser man at det ikke er mulig å satse utelukkende på slik evakuering. Livbåtene holder ikke mål og helikoptrene har også liten troverdighet.

Når det gjelder områdeberedskap bygger den på at et "godt" utrustet skip på feltet skal klare jobben. Dette er bare å kaste blått i øynene på dem det gjelder, nemlig oljearbeiderne.

Områdeberedskapsskipet skal ligge i en midtposisjon på feltet, og ikke ha mer enn 45 minutters seilingstid til det ytter-

ste punktet på feltet. Legg merke til det: 45 minutter.

Alle oppegående mennesker vet hva som skjer med et menneske som må ligge i vannet i 45 minutter, spesielt om det er vinter, grov sjø, sterk vind og kanskje røyk fra en brennende plattform/rigg. Dette er ikke tatt med i kalkuleringen om tjenesten.

I et møte vi hadde med PTIL i Stavanger 20.11.07, får vi vite at områdeberedskapsskipets primæroppgave er å beskytte miljøet mot forurensing. Til det er det bare å si at da er skandalen komplett! Uttalelsen kan bevitnes av Ledernes leder Jan Olav Brekke. Vi kan med andre ord si at beredskapstjenesten i Nordsjøen er totalt fraværende.

At oljeselskapene kynisk vil spare penger, det kan vi forstå dersom vi legger godviljen til, men at statens eget organ for sikkerhet godkjenner det, det fatter vi ikke. Det er altså viktigere å beskytte sjøfugl og annet marint liv enn de som sliter med å få oljen opp av grunnen. Dette er kynisme satt i system.

FFFS har tatt opp dette problemet gjentatte ganger, men dessverre for døve ører.

Tidligere hadde vi et skip ved hver plattform/rigg. I mange tilfeller gamle skip, med lav bemanning og lite utstyr, men de var i alle fall til stede. I dag med, med en statskasse som formelig renner over av penger, har vi ikke råd til en toverdig sikkerhet. Dette er ikke bare trist, det er kriminelt. Dette må det tas tak i umiddelbart.

Som en konsekvens av den ovenstående pressemeldingen vi sendte ut om forholdene i Nordsjøen, hva beredskapen angår, sier PTILs talskvinne Inger Anda at FFFS lyver. Dette er tull og hun vet det. Hun var selv til stede da sjefen Magne Ognedal, fortalte at områdeberedskapsskipets primæroppgave var å beskytte miljøet.

Hennes påstand kan leses i sin helhet på linken under http://www.aftenbladet.no/innenriks/1010578/-_Mennesket_viktigst_i_Nordsjoen.html

LRV



Illustrasjon Skandi Mongstad.
Foto: www.bergenships.no

"DE GAMLE HØVDINGENE" I NORSK POLITIKK



Illfoto: Alexander Nordahl

Hvem er "de gamle høvdingene"? Hvilken funksjon har de i det norske samfunn? Hvilken interesse har de i pionerdykkernes sak?

Rolf Guttorm Engebretsen
Hovedtalsmann for Nordsjødykker Alliansen

I 2002 var pionerdykker Dag Vilnes til intervju hos Granskningskommisjonen for pionerdykkernes arbeidsvilkår, den såkalte Lossius kommisjonen, som var nedsatt av regjeringen etter et stortingsvedtak et par år tidligere. Etter intervjuet ble han fulgt ut av bygningen hvor møtet hadde blitt holdt av kommisjonslederen, nå avdøde lagdommer Lossius. På vegen ut beklaget Vilnes seg over alt hemmelighetsskremmeriet som han opplevde i dykkersaken. Han fikk følgende kryptiske

svar fra lagdommeren: *Flere av de gamle høvdingene må gå bort før en kan lette mer på lokket med hensyn til det som har skjedd i dykkersaken. Arne Rettedal har riktignok gått bort, men flere må gå bort før en kan få alt frem frem i lyset.*

Egentlig sier lagdommer Lossius helt klart hvem som er pionerdykkernes motstandere i dykkerkampen. De som ikke ønsker at fakta skal komme på bordet. Han bruker den noe udefinerte betegnelsen "de gamle høvdingene" samtidig som han navngir en av dem. Egentlig er det ikke så vanskelig å sette navn og ansikter på de fleste av disse personene dersom en går inn i landets nyere historie og analyserer viktige begivenheter og det politiske spillet som har foregått. Lossius kom med flere kryptiske uttalelser også til andre pionerdykkere mot slutten av granskningen. Det virket som om han

hadde funnet ut noe som han ikke kunne si direkte, som om han forsøkte å fortelle noe som han egentlig ikke hadde lov til å avsløre?

Mottakerne av de kryptiske meldingene fra Lossius forsto ikke betydningen av disse, og la det hele bort. Men noen dykkere og rådgivere har arbeidet videre med spørsmålene og langsomt avdekket interessanne spor og sammenhenger. Mange av oss har kanskje gjennom årene ubevisst stuset over at uansett om Ap eller de borgerlige har sittet med makten i Norge, så har landet fulgt en stabil linje i noen av de mest sentrale politiske spørsmålene. Helt siden andre verdenskrig har de to store partiene Høyre og Ap vært enige innen sikkerhetspolitikk, utenrikspolitikk og industripolitikk. Dette er ingen tilfeldighet, men et resultat av en effektiv koordinering.

Norge hadde to grupper av ”vinnere” etter krigen. Den ene gruppen var hjemmefronten eller gutta på skauen, som ble ledet av Jens Chr. Hauge. Den andre gruppen var de rederne som var organisert under Nortraship og som hadde operert handelsflåten for de allierte på den internasjonale arena under krigen. Gruppene hadde lite med hverandre å gjøre den første tiden etter krigens slutt. Det sies at det var Jens Chr. Hauge som tok kontakt med sentrale redere og basert på situasjonen i Norge ved krigsutbruddet, felles erfaringer under krigen, samt felles nasjonale interesser fremover, innså de at et samarbeid var nødvendig. Gruppen eller nettverket som snart ble etablert, gikk under betegnelsen ”aldri mer 9. april”, som også sier litt om målsetningen med samarbeidet.

”Aldri mer 9. april” nettverket besto av sentrale personer fra Milorg med tilknytning til Ap og sentrale redere fra Nortraship med tilknytning til Høyre. Denne gruppen på kanskje bare 20 – 30 personer utgjorde ”makta” bak de to sentrale politiske partiene. Denne gruppen av høvdinge har selv sagt fornyet seg gjennom årene, noen har forsvunnet ut mens andre har kommet til. I første omgang trakk de opp de store og viktige linjene for Norges sikkerhetspolitikk i etterkrigstiden. Men det skulle bli mer etterhvert.

HVA ER DET SÅ SOM HAR PREGET NORGE GJENNOM DISSE VEL 60 ÅRENE SOM HAR GÅTT?

Den kalde krigen er sentral, hvor Norge har vært i en fremskutt og svært utsatt posisjon på vestens side i en spent og fastlåst situasjon. Oppbygging av tyngre industri i Norge, herunder kraftproduksjon og skipsbygging er sentral. Det samme kan en si om handelsflåtens globale rolle med hensyn til frakt av både utstyr, materiell og olje. Oljevirksomhetens inntog i Nordsjøen, oppbygging av norsk kompetanse, norske selskaper og den norske stats deltakelse i denne virksomheten, er sentral. Handelskrigen mellom Norge og England på 1970 og 1980 tallet er lite omtalt, men den var tildels et skittent spill fra begge sider, som landets høvdinge i vår sårbare øko-

nomiske situasjon kan ha definert som en betydelig nasjonal trussel.

E-tjenestens operasjonelle enhet, som gikk under navnet ”Stay Behind”, ble etablert på slutten av 1940-tallet. Den var bl.a. engasjert i overvåking av kommunister, samt bestod av paramilitære grupper etablert på strategiske steder utover i landet. Disse skulle danne basis for en motstandsorganisasjon i tilfelle ny okkupasjon. Frakt på norske skip på verdenshavene ble overvåket systematisk av rederne, for tidlig å kunne oppdage større ansamlinger av krigsmateriell. De gamle høvdingene holdt seg godt orientert om utviklingen. Norge skulle ikke bli tatt på senga en gang til.

Denne gruppen av høvdinge, eller deler av gruppen, opererte gjerne autonomt i henhold til egne interesser og sympatier, utenfor sfæren til landets ledere og de demokratiske systemene, også i sentrale spørsmål. En kan for eksempel se dette av at Norge var sentral i å skaffe Israel atomvåpen på 1960-tallet, samt at vi i det skjulte bygde og overleverte fem MTBer til Israels krigføring i Midtøsten, tidlig på 1970 tallet. Til og med i dagens situasjon vet en at CIA har benyttet norsk luftrom og norske flyplasser for sine menneskerettighetsstridige transporter av fanger til f.eks. Guantanamo. Gamle avtaler uten begrensninger fra en svunnen tid ser ut til å ligge i bunnen. De fleste som kjenner litt til disse hendelsene har en klar følelse av at landets politiske ledelse ikke verken hadde kontroll eller kjennskap med alt som skjedde. Vi skjønner lett at selvbevisste og mektige personer i det norske samfunn står bak. De spurte ikke noen om lov, og de visste at de hadde politisk ryggdekning fra høyeste hold uansett hva de gjorde.

Norges vanskelige økonomiske situasjon fra slutten av 1960-tallet frem mot slutten av 1980 tallet er vel kjent og hadde flere årsaker. Tankbåtmarkedets kollaps med mange båter i opplag langs kysten, er vel kjent. Det samme kan en si om verftsindustriens omstilling fra fartøysbygging til offshoreoppdrag. Staten sto som garantist både for bygging av fartøyer som gikk i opplag, og for

borerigger som bare måtte ha stadig nye oppdrag. Samtidig ble en kostbar sosial reform presset igjennom, samt at staten måtte trå til med store investeringer som sin del av kostnadene ved utbygging av petroleumsfelt med tilhørende infrastruktur. Midt oppe i dette utviklet det seg altså en handelskrig med UK om oppdragene i Nordsjøen. Britene følte at nordmennene forsynte seg grovt i deres marked, samtidig som vi beskyttet vårt hjemmemarked mot utenlandsk konkurranse ved f.eks. å benytte altfor strenge sikkerhetskrav på norsk sokkel.

I denne situasjonen sto dykkerne lagelig til for å bli ofret. Britiske firmaer med stor lobbykapasitet ønsket å beholde sin store del av det norske markedet for undervannssveising og dykkertjenester. Norske myndigheter hadde lenge skjøvet problemet med å ta de riktige avgjørelsene og få den norske petroleumsrelaterte dykkingen under kontroll, foran seg. Kanskje myndighetene følte at en bør ble løftet av deres skuldere da de ga etter for det utenlandske presset. Dykkemarkedet, kontrollen med sikkerhet, alt ble sluppet helt fritt, ut av statlig kontroll. Det eneste staten hadde full kontroll på var desinformasjonen til publikum. De få varslerne i en liten, spesialisert og isolert yrkesgruppe sto helt alene og ble overkjørt på en arrogant måte.

Staten har siden gjemt seg bak de kommersielle aktørene i oljevirksomheten. Oljeselskapene, arbeidsgiverne, ja alle unntatt staten selv var ansvarlig. Men hvorfor skulle disse firmaene ta et slikt ansvar. Alle fikk jo tillatelse fra myndighetene til å gjøre hva de ville innen dykking, uansett hvilken kompetanse de hadde eller hvilket utstyr de ønsket å benytte. Nå har blåmandagen kommet, når det viser seg at en hel yrkesgruppe er blitt skadet. De gamle høvdingene benytter nå alle midler de har tilgjengelig, lovlige og ulovlige, for å holde dette skjult og motarbeider de som vil ha fakta på bordet.

Da Lossius-kommisjonen hadde levert rapporten ved årskiftet 2002 - 03, uttalte ansvarlig statsråd Victor Normann; ”Dykkerne må være fornøyd med at tre

av ti spørsmål blir belyst". Men uttalen viser også at han var klar over at jobben på langt nær var utført. Mandatet fra Stortinget var at alle spørsmål skulle granskes og belyses. Lossius selv sykemeldte seg like etterpå. Men for oss så han ut til å være frisk og rask nok, da han leverte rapporten tidlig i januar. Hva var grunnen til at han måtte sykemelde seg, og hvorfor var han sykemeldt så lang tid?

Han var faktisk sykemeldt i mer enn åtte måneder før han omkom i en drukningsulykke i USA den 11. september 2003. Det er unødvendig å si at mange dykkere finner omstendighetene omkring denne ulykken svært merkelig.

Selvsagt må det ha vært et slag i ansiktet for en fremadstormende lagdommer at konklusjonen om statlig objektivt ansvar i granskningsrapporten hans ikke ble akseptert av regjeringen som var oppdragsgiver. Rapporten ble derimot sendt til Lovavdelingen i Justisdepartementet hvor den ble gjennomgått av byråkratene. Noen måneder etter at rapporten hadde blitt avlevert, hadde man en alternativ konklusjon, hvor staten kun hadde et moralsk og politisk ansvar, sett dagens lys. Granskningsrapporten ble deretter sent over til Stortinget med to alternative konklusjoner. Stortinget kunne altså forsyne seg selv fra øverste hylle. Lossius selv fikk aldri oppleve Stortingets behandling av saken.

De borgerlige regjeringspartiene og Ap dannet deretter et stort og klart flertall som vedtok Lovavdelingens konklusjon. Lossiuskommisjonen fikk kun støtte av opposisjonen, herunder Frp, SV, SP, Kystpartiet, Rødt, etc. Den store koalisjonen i norske politikk hadde fått nok og tatt sine grep. "De gamle høvdingene" hadde brukt sine respektive partipisker, vist sin makt og talt sitt tydelige språk. Ofte kan en høre folk klage på at offentlige granskninger ikke avdekker hele sannheten om det som skal granskes. Det samme kan en si i dykkersaken, dykkernes oppfatning er at Lossius ikke offentliggjorde alt granskningen hans avdekket i kommisjonsrapporten. Men forsøkte han likevel å reparere det med, for skams skyld, å gi dykkerne en konklusjon om objektivt statlig ansvar, som ville gi full erstatning for yrkestapet og således kunne han slippe fra oppdraget med æren i behold, og en slags hederlig avrunding av oppdraget.

I så fall ble han grundig lurt av oppdragsgiverne. Som en ser går de ekstremt til verks og benytter virkemidler som ikke er vanlige i et demokratisk samfunn for å snu spillet til sin fordel igjen. Det er ikke mange granskningskommisjoner som har fått sine konklusjoner omgjort etter kun en rask og overfladisk saksbehandling i byråkratiet. At vedtak blir pisket gjennom til en en godkjenning av "den store koalisjonen" i Stortinget er kanskje mer vanlig dersom åpningen for dette er på plass. Men det kan ikke være tvil om at det er for mye alvorlig snusk i dykkersaken til at den kan forbli tildekket for all fremtid.

Lossius kommisjonen overså våre habilitetsinnsigelser, overså våre innsigelser om mangel på kompetanse, overså situasjonen blant de utenlandske dykkerne, unnlot å granske sentrale aktører som Det norske Veritas, forskningsinstitusjonene NUTEC og Sintef, etc. Den motstanden som konklusjonen i kommisjonsrapporten fikk, kom nok svært overraskende på Lossius selv. Høsten 2002, noen måneder før rapporten var ferdig, skrev han i et brev til en pionerdykker at kritikken mot granskningen som hadde kommet fra Nordsjødykker Alliansen var

som om vi slo inn åpne dører. Dykkerne kom nemmelig til å få full erstatning for yrkestapet, uttalte han. Men kort tid etter ble altså konklusjonen i rapporten hans omgjort og dykkerne fikk på nytt kun smuler. Denne saken viser klart det noen av oss har erfart lenge, en åpen dør er ikke alltid åpen, selv om det kan se slik ut.

Vi må tillate oss å spørre; kan det norske samfunn leve med slike granskninger, eller med slik offentlig saksbehandling, som dykkersaken avdekker?

Er ikke Norge snart moden for å kvitte seg med fortidens spøkelser og tvangsstyring fra gamle høvdinge? Er det ikke på tide å innse at utviklingen går fremover, og at vi står foran en ny tid med nye koster?

Når noe har gått galt, kan det være lurt å simpelthen starte på nytt. En god begynnelse er derfor at et nytt Storting tar nye grep, og starter med å etablere en ny kommisjon for granskning av pionerdykkernes arbeidsforhold. Mandatet er ikke oppfylt bare på grunn av at gamle høvdinge har blitt enige om det på bakrommet.

www.fffs.no

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

Norges største sjømannslegekontor har erfarne og autoriserte sjømannsleger klar til å ta imot for helseundersøkelser for: sjømann, offshore, fiskar, los, fritidsbåtfører, brovakt, førerkort

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

Tlf 55 54 40 30 - fax 55 54 40 31
post@sjomannslege.no

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

Legekontoret for sjømenn Bergen • Maritim Telemedisin AS
Strandgt. 18, N-5013 Bergen

Fastlønnsordning?

FFFS har fått mange henvendelser om fastlønn, noen seilende er pro mens andre er mindre entusiastiske.

Nå skal ikke vi ta stilling til saker som vi kjenner litt for lite til. Likevel ser vi at dersom sjøfolk med dette får innbakt alle tillegg i lønnen, har det også en fordel. Seilende vil da få sykepenger, pensjoner og så videre basert på det de tjener. Dette er på tide.

Når vi ser på praksisen med vanlig månedshyre, der vi har grunnhyre og tillegg som kommer utenom, er det på høy tid at noe skjer. Blir man for eksempel syk og har krav på sykepenger, blir trygden regnet ut fra grunnhyren. Det samme gjelder utregningen av pensjonen, når den tid kommer. Dette er et underslag, slik som vi ser det. Alle tillegg blir fjernet når man skal betale ut trygd eller pensjon.

Dette er en praksis som har vært brukt i alle år. Nå er det på tide å få en ærlig behandling, man må slutte å underslå penger fra de som har hatt sitt yrkesliv langt borte fra familien. Om man hadde forsøkt det samme på land, hadde det ikke tatt lang tid før LO/YS eller andre hadde vist makten sin.

Det rare er at LO/YS også er representert til sjøs, gjennom sine medlemsorganisasjoner NSF/DNMF. Vårt spørsmål er hvorfor har de ikke aksjonert mot en slik urett? Her blir vi svar skyldig, men vi tror at det ikke har vært så mye å hente av nye medlemmer. De underordnede sjøfolkene, og mange av offiserene var allerede medlemmer, eller ble allerede trukket i "tariffavgift". Med eller uten tvang. Hvorfor bruke tid og penger på folk som må betale uansett, og ikke har andre valg?

Nå er det heldigvis blitt en ny tid takket være FFFS; sjøfolkene har fått et reelt

valg, de er ikke tvunget til å være medlemmer noen steder, eller de kan melde seg inn i det forbundet som passer dem best. Dette medfører at de andre organisasjonene må legge seg mer i selen for å tilfredsstille de seilende. Det vi ikke forstår er at NSF vil nekte underordnede mannskaper fastlønn, når de går inn for at deres medlemmer blant offiserene bør få fastlønn.

Som sagt vet vi litt for lite om selve ordningen, men vi forstår heller ikke dobbeltmoralen oppi det hele.

LRV



Illfoto: Øyvind Hagen / StatoilHydro

Hva er det som gjør at norske politikere ikke ser hva Er det misunnelse

I disse krietider oppfordrer politikerne privatpersoner til å bruke mer, de overfører krisepakker til den landbaserte industrien, og her kommer paradokset: Samtidig krever de at rederinæringen skal betale 14 milliarder kroner i "restskatt", etter at det tidligere var inngått avtale om at dette var penger som skulle brukes i fremtidige investeringer i skipsfarten. Staten har igjen tydeligvis fullstendig oversett grunnlovens § 97, som setter forbud mot tilbakevirkende kraft.

Vi håper virkelig at næringen vinner frem i den forestående saken mot staten.

Per i dag står Norge for mer en 20 % av verdens transportbehov på havet, vi har verdens nest største offshoreflåte. Dette er tall som det er verd å merke seg. Så kan man spørre seg hvor stor den norske andelen av mannskaper er på alle disse skipene. Svaret er enkelt - langt under halvparten er norske.

Et annet spørsmål man bør stille seg er hvorfor det er slik. Er det fordi eierne av disse skipene kun tenker profit? Vi i FFFS tror ikke det, men tror forklaringen er at skal rederiene være i stand til å drive økonomisk er dette en dyd av nødvendighet. Det er ikke sikkert at rederne liker det, men må man så må man.

Hvorfor tenker politikerne slik? Vi tror at staten tenker ensidig på skatter og avgifter. Tar du den klarer du sikker den, som bonden tenkte da han lastet hesten. Han la på den ene sekken etter

den andre til bena knakk under hesten. Slik er det med staten også. Rederne og andre skattes til de knekkes. En slik tankegang liker vi ikke og ønsker derfor å gjøre noe med det.

Om vi gjør et stort hopp og havner i de store kornåkrene, enten det er i trønderylkene, på Jæren eller på Østlandet, så er fellesnevneren at bondestanden i Norge får så store overføringer at de kan leve godt. Enkelte meget godt. Naboene til disse bøndene er sjøfolk, de er i den motsatte situasjonen, de lever ikke godt. For det første har de et mye lenger årsverk enn andre i kongeriket, bare for å oppnå en industriarbejderlønn.

Når de politiske partiene SP, SV og andre snakker fint, varmt og lenge om distriktene, glemmer de at alle ikke er bønder. Da vi arbeidet med å få til nettolønnsordning, var vi i kontakt med alle de mer enn 330 ordførere/kommuneadministrasjoner i landet, alle kunne bekrefte at det var sjøfolk i deres kommuner. Dette forteller oss

som trengs for å drive skipsfart fra Norge? eller uvitenhet?

at distriktsarbeidsplassene er mye mer enn landbruk.

Hva er det som gjør at politikerne så rundhåndet deler ut til enkelte næringer og ikke til andre? En årsak kan være at sjøfolk ikke har hatt samme gjennomsnittskraft, de bor spredt og er borte halve året, samtidig har de forbund som ikke har tatt problemet på alvor.

En annen årsak kan være at enkelte partier mener at Redernes lommebøker er alt for tykke, det uttrykte nemlig SV da vi i møter med dem arbeidet for nettolønnsordningen. De har tydeligvis ikke forstått at tykke lommebøker er en forutsetning for langsiktig drift, og reinvesteringer.

Når det gjelder de andre organisasjonene har heller ikke de gjort en heltemodig innsats for sjøfolkene. Tvert imot har de gått på tvers av de seilendes interesser. De har gått langt utover sitt mandat og bidratt med å skaffe billige utlendinger jobb, på tross av medlemmenes ønsker.

Offisielt sier NSF at de vil aksjonere på vegne av medlemmene når det gjelder utflagging. Vi har selv lest hva Teekay skriver om innsatsen til NSF;

”De har blitt enige om en fremdriftsplan for utflaggingen”

Dette mener vi er å holde folk for narr. Hadde det ikke vært bedre om de gjorde det de skriver på frifagbevegelse.no, der sier de at de vil gå til aksjoner mot skip som er utflagget. Dette er bare prat for galleriet. Det blir bare mye skrik og lite ull, som å klippe grisen.

Vi vet hva de sa i stortingshøringen i 2004, da talte Maritimt Forum på vegne av de andre forbundene, og de ba stortingspolitikere om å utvide NIS registrets virkefelt (inn til kysten). Det ville betydd bort med nordmenn og inn med billige utlendinger

Vår oppskrift for å hjelpe næringen og de seilende, er å komme sammen i ett stort og slagkraftig forbund. Da

skal vi fortelle inkompetente politikere hva som må til for å redde næringen og arbeidsplassene. Sammen kan vi forlange og bli sidestilt med bøndene, med hensyn til overføringer, og sikre fremtiden for norsk skipsfart. Vi kan få rammebetingelser for næringen som er minst like god som de beste i Europa.

Vi snakker om ca. 100 000 arbeidsplasser. Hadde det samme antallet arbeidsplasser på land stått i fare for å forsvinne, vet vi at det hadde blitt ramaskrik. Nå gjelder det ”bare” sjøfolk og sjøfartsrelaterte arbeidsplasser, derfor er det en øredøvende taushet.

Om vi med din hjelp, gjør jobben riktig, kan det bli mange flere norske arbeidsplasser til sjøs. Norge trenger en sterk norsk skipsfart, oljen varer ikke evig, men frakt av varer og tjenester gjør.

FFFS tar sjøfolk på alvor.

LRV

Lovløshetens skipsregister?

Hvem har ansvaret for at seilende i NIS- registret har lovlige arbeidsforhold?

Vi har mottatt flere meldinger om at rederne som har sine skip i NIS- registret, tilsynelatende kan gjøre hva de vil med de sjøansatte.

For eksempel kan de seilende ikke bestille ferier. Er man så dum at man drister seg til å bestille en ferietur, basert på skiftplan, kan det være at man sitter igjen med skjegget i postkassen. Nå når det er sommertid og mange seilende har planlagt ferieturer med familien, et avbrekk fra hverdagen alle ser frem til. Saken er at så bestemmer arbeidsgiver at nå er det tid til å spare

noen kroner. Uten forvarsel kommer det inn en mail på PC-en som forteller at nå skal man forlenge turnusen ombord og hjemme. Fra den ene dagen til neste er man nå plutselig på en 5-5 turnus, ikke det man i lang tid har gått på, nemlig 4-4 turnus. Når man så gjør arbeidsgiver oppmerksom på at ferieturen er bestilt og betalt, får man beskjed om at det var dumt, og at de ikke kan gjøre noe, de har nemlig lov til å endre på ting uten forvarsel. Dette gjør de enten mannskapene liker det eller ikke. FFFS har mange ganger etterlyst en rettferdig og god mannskapspolitikk, men det ser ikke ut til å fungere likevel. NIS- rederne har inngått avtaler med organisasjonene, og forholder seg ikke til lovverket. Her

gjelder den sterkeste rett, og det vet man er rederen som er arbeidsgiver og lønnsutbetaler. Når avtalene er så svake at de ikke tar hensyn til de seilende, vet vi hvor det ender. Dette må da være et område Arbeidstilsynet, Sjøfartsdirektoratet eller LO kan gjøre noe med! Dette er skammelig behandling av arbeidstakere og deres familier. Det hadde vært morsomt å se hvordan arbeidstakere på land hadde reagert på slik behandling. Men dette vil vi selvsagt ikke oppleve, de har jo beskyttelse i Arbeidsmiljøloven!

Hvorfor har vi ikke den til sjøs? Sammen kan vi få den innført.

FFFS tar seilende på alvor.

LRV

Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

Sjømannshelseundersøkelser, bedriftshelsetjeneste, vaksiner, råd og resepter før reiser.

Lege Gunnar Hasle, spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin, autorisert sjømannslege.

Lege Bendt Fossbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo

Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)

Faks: 22 99 15 81

Epost: post@reiseklinikken.no

Nettsted: www.reiseklinikken.no

Reiseklinikken®



Er DNMF et forbund for sjøfolk?

Vi har i alle år trodd at DNMF er et forbund for seilende maskinister/teknisk personell, men på YS sine sider kan man lese at så ikke er tilfelle.

Om man går inn på linken under vil man se at DNMF nå har spredt sin medlemsmasse langt inn i "granskauen".

<http://www.delta.no/Lonn+og+arbeid/Tariff/Tariff+2009/Oslo+kommune/2069.cms>

Om DNMF ønsker noen som helst troverdighet overfor de seilende, mener FFFS at de skal holde seg til det de "kan", og ikke spre seg ut over hele fastlandsnorge for å få inntekter. Om de seilende får forståelsen av at forbundet ikke lenger eksklusivt arbeider for dem, vil også troen på at de kan hjelpe dem i sjøfartsrelaterte spørsmål forsvinne.

Vi kunne lese i Dråpen nr. 4-08 om hvordan maskinsjef Hermann Vinnes oppfattet valget av styre i Bergen maskinistforening; ingen av de som ble valgt var sjøansatte. Alle hadde sitt arbeid på land, som han selv skriver, parkeringsvakter, plenklippere, steinarbeidere, brannmenn, vaskedamer med flere.

Vinnes skriver også følgende: "Det foreligger en Grensedragningsavtale mellom KFO og DNMF som det ikke ble tatt hensyn til da ca. 700 ansatte i Bergen kommune kom inn som medlemmer. Videre foreligger det fra landsmøtet til DNMF i Geiranger 1999, et vedtak, en strategiplan om at det skal kun inntas medlemmer med maskinistsertifikat, land eller sjø".

Som man kan se er det langt fra Landsmøtevedtak til dagens praksis. Slik vi ser det, er det om å gjøre å få så mange medlemmer som mulig, enten det er seilende eller landansatte av alle kategorier.

Det som DNMF bruker overfor oss, er at de har forhandlingsrett for sine medlemmer, problemet er bare at om kort tid vil ikke forhandlerne en gang vite hva en propell er, langt mindre vite noe om forholdene til sjøs.

FFFS tar de seilende på alvor

LRV



Illfoto: Color Line

Noen har frekkhetens nådegave, eller skal vi kalle det for glemselens velsignelse?

I brevet fra NSF, sendt til Øyvind Knut Andersen 22.04.09, ser vi de har registrert at han er mønstret på en av deres avtaler, og at rederiet derfor har trukket tariffavgift fra hans hyre.

Hukommelsen er ikke lang der i gården. Det er ikke mer enn noen måneder siden at Andersen med flere vant over NSF i Høyesterett, nettopp i saken om tariffavgift. I denne saken fikk NSF beskjed om at praksisen er ulovlig. Likevel er de så frekke at de sender brev til Andersen om at nå er de i gang igjen.

HVA BETYR EN DOM I HØYESTERETT FOR NSF?

Ingen ting, ser det ut for. Om trekk blir gjennomført skal de vite at det blir nok en sak om samme tema. Forskjellen blir bare at denne gang blir NSF og rederiet som trekker ulovlig i andres hyrer, uten tilsagn, anmeldt for tyveri.

Om de leser dommen en gang til vil de se at de ikke har lov til å trekke noen som helst mot sin vilje. Enten de er medlemmer i FFFS eller ikke medlemmer noen andre steder, for den saks skyld.

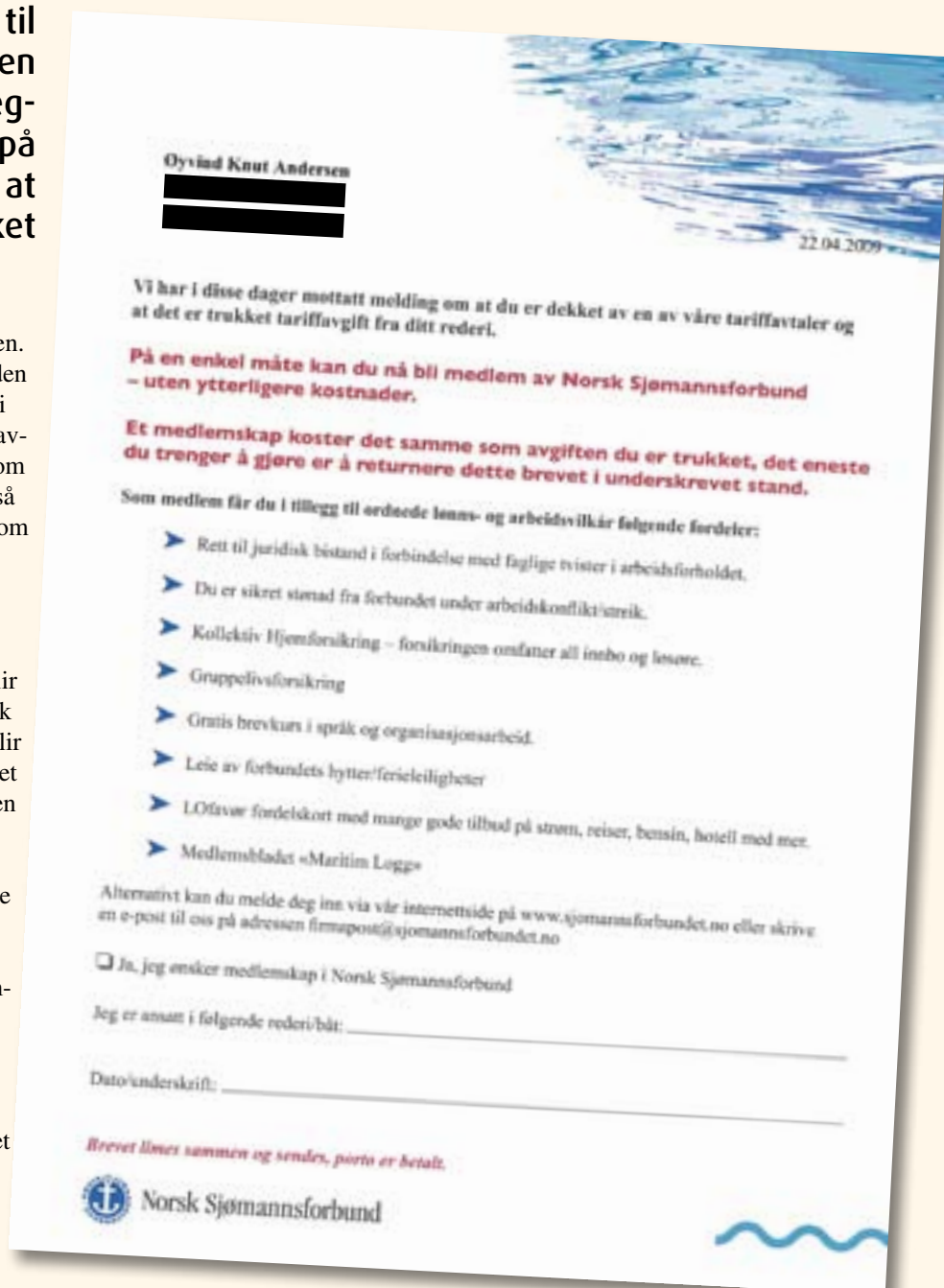
De skal få se at de ikke bare kan ture frem som de selv ønsker. Så vidt vi vet er det ingen andre enn kongen, som står over loven. Også det i begrenset omfang.

Dessuten kan man lese i brevet at som medlem i NSF, har du rett på juridisk bistand i forbindelse med faglige tvister i arbeidsforhold. Dette er en sannhet med modifikasjoner. 9. -10. juni hadde vi oppe en ankesak for Lagmannsretten i Skien. Saken gjaldt sjøfolks oppsigelsesvern ved fylte 62 år. Den ene av saksø-

kerne, Solveig Aarland, var medlem i NSF da hun ble oppsagt fra sin stilling i Nye Kystlink høsten 07. Hun fikk selvsagt ingen hjelp. Hun meldte seg inn i FFFS, og resten er historie. Her fikk hun hjelp.

Bare et lite råd til NSF. Les dommen fra Høyesterett en gang til, og spar dere selv og andre for mer vas.

LRV





FRIMERKE- SAMLING

Jo da, eg har selvfølgeligt samla på frimerker. E der någen gamle guttar så ikkje har det? Kver gang den nærmaste naboen vår, Røyvås, va på besøg så fekk eg ein konvolutt med flotte frimerker fra heile verden. Flotte dyr, fuglar, fly og statsmenn. Plutselig fekk eg heile verden inn i stuå. Eg limte frimerkene inn i ei skriveblokk, og eg brukte Karlsons lim. Eg huske der stod någe om et esel på tubå.

Seinare kjypte eg någe så hette hengsler, som eg limte inn frimerkene med. Då blei frimerkene ødelagde på ein heilt aen måte.

De fystsste åra va det viktigst å ha så mange frimerker så mulig. På det mesta hadde eg 20 000 frimerker, fra heile verden. Så va der ein idiot av ein kamerat så forklarte meg at det va umuligt å få heile verden komplett, og at eg måtte spesialisera meg. Eg spesialiserte meg. Adle samla på Norge, så eg samla på England.

Eg fekk ikkje England komplett, men teslutt mangla eg bare 60-70 av de eldste. Då gadd eg ikkje merr, då ville eg heller samla på tegneseriar og leketøy. Eg har regnt ud at eg har brukt ca. 100 000 kroner på de engelske frimerkene mine. I fjor ville eg selga de, for å betala litt ner på gjeldå vår. Eg fekk tilbud om 6 000 kroner. E det ikkje flott? Et tab på 94 000 bare. Eg klarte ikkje å selga de. De står ennå i hyllå og irriterer meg grønne.

For någen uger siden satt eg i flyet, hjem fra Oslo. Maen ved sidå av visste at eg e samlar, og fortalte at familien nettopp hadde fordelt arvå itte foreldrene hans. I 50 år hadde familien hørt historiar om den utroligt svære og sykt verdifodle frimerkesamlingå te faren hans. Derfor hadde de blitt enige om at den eina systerå sko få huset i Stavanger, den andra systerå sko få hyttå i Ryfylke, mens denne maen sko få faren si fantastiska frimerkesamling. Nå hadde han endeligt klart, i Oslo, å selga frimerkene. Han hadde, itte tri månars arbeid, og sykt med stress, klart å få, totalt, kr. 16 500. Der e rimelige grunn te å anta at huset i Stavanger, og hyttå i Ryfylke e verdt litt merr enn 16 500. Det e sjelden eg oppleve voksne mannfolk så grine, inne i et fly, og at eg må trøsta og klappa de. Han hadde prøvd å få systrene sine te å forstå at dette gjerna blei ei litt skjeive fordeling av arvå. Men systrene hans va plutselig blitt periodevis døde. Eg fekk han jaffal te å forstå, tror eg, at han, i det minsta, må ver glade for at han har to rige og lykkelige systre.

Ikkje samla på frimerker. Ver så snill. Der e nok trist og vondt i verden fra før av.

Per Inge.

NSF etter krigen



Ingvald Haugen

Ingvald Haugen hadde et stort talent som forretningsmann, og når han under krigen fikk samlet over 20 000 medlemmer under Nortraship med full kontroll over kontingentinnbetalingen for hver eneste mann, strømmet pengene inn til forbundets kasse som aldri før. Men dette var ikke nok for forretningsmannen Haugen. Under krigen var den vanlige seilingsperioden 6 måneder, og under friperiodene i land måtte de også ha både mat og losji. Som nevnt i forrige nr. av Dråpen drev forbundet hotellvirksomhet i havnebyene rundt hele Storbritannia, og ikke bare der, men også i New York. Selvsagt var dette nødvendig, og forbundet har da også fått anerkjennelse for denne "velferden".

Det som ikke er snakket så mye om er at dette selvsagt ble drevet som vanlig forretningsvirksomhet, hvor Haugen kunne investere kontingentpengene i hotelldriften, som gav ytterligere inntekter. Her ikke bare fra sine egne medlemmer, men også fra offiserene, til sammen 30 000 mann.

LO's virksomhet i London under krigen ble drevet av LO-sjefen Konrad Nordahl og Arbeiderpartiets opplysningssekretær Haakon Lie. Det som ikke nevnes er at LO sentralt ikke hadde et øre i inntekter under krigen, og at hele LO's virksomhet, bl.a. Haakon Lies omfattende opplysningsvirksomhet USA, ble betalt av Sjømannsforbundets kasse, som Haugen rådde over.

Haugen er ikke mye omtalt i denne sammenheng, men selvsagt skaffet pengene Haugen makt i den indre sirkelen i London. Denne klikken hadde altså en haug med hemmeligheter med hjem etter krigen, som fortsatte å være hemmeligheter også lenge etter krigen, noe Einar Gerhardsen må ha blitt nødt til å akseptere – men kanskje ikke for all tid. I årene etter krigen ble det klart at Gerhardsen og Lie var på vei i hver sin retning, og denne splittelsen kom klart for dagen på landsmøtet i partiet i 1967, da Gerhardsen i sin tale åpent gav uttrykk for at han ville bli kvitt Haakon Lie. Dette slo ned som en bombe for landsmøtedeltagerne, som ikke forsto hva som lå bak. Og det som lå bak må ha vært en årelang irritasjon hos Gerhardsen over Lies samrøre med USA, noe nok ingen av de andre møtedeltagerne kan ha vært like godt innsatt i, som Gerhardsen. POT (Politiets overvåkningstjeneste) burde ha vært klar over dette, og da burde også statsministeren vært orientert. – Det skulle jo ikke annet til enn å avlytte noen telefoner. Da krigen var over satt Haugen med store konti i pund og dollar i Storbritannia og USA. Hvor store vet ingen. Haugens regnskap var hemmelig, og ingen vet i dag hvor store inntekter som ble bokført på Sjømannsforbundets forskjellige konti under krigen, og stikk i strid med de strenge valutabestemmelsene etter

krigen, ble sannsynligvis disse pengene smuglet hjem til Norge via hemmelige kanaler utenfor Norges Banks kontroll, og mye tyder på at en god del av disse midlene havnet i arbeiderbevegelsens krigstomme kasse. – Her kan man altså snakke om virkelig velferd. Ellers gikk alt etter planen, Haugen kom inn på Stortinget ved valget høsten 1945 (hvor han satt i en periode) og dessuten fikk han et annet viktig oppdrag: Da krigen var over sto mye arbeid igjen for Nortraship, bl.a. et omfattende forsikringsoppgjør for tapt tonnasje. Uten tvil hadde Haugen imponert mange under krigen også når det gjaldt det økonomiske, for nå ble han ansatt som forretningsfører for Nortraship. En jobb han beholdt til sin død i 1958. Tre lønnede stillinger, som forbundsleder, storingsmann og i Nortraship samtidig, var ingen sak for Haugen. Jobben i Nortraship kan ha hatt med statlig representasjon å gjøre, altså å ivareta regjeringens interesser overfor rederne, og med Haugen som regnskapsfører kunne nok regjeringen føle seg trygg.

Medlemmene i forbundet hadde naturligvis ingen anelse om hva Haugen drev

med. Heller ikke da ”Medlemsbladet” hyllet ham på 60-årsdagen i oktober 1954 ble hans ansettelse i Nortraship nevnt.

Når det gjelder antallet krigsseilere som kom hjem etter krigen, er tallene usikre; det kan ha vært 15 – 20 000 mann av de ca. 30 000 som seilte i Nortraship. (Herunder også ca. 3000 utlendinger). At forskjellen i antallet på de som var ute og de som kom hjem var så stor skyldes ikke bare at så mange omkomne i krigsforlis, men også at mange døde i sykdom og ulykker, og at en stor gruppe ble igjen utenlands, der de hadde stiftet familie under krigen. Antallet norske sjøfolk i handelsflåten som omkom under krigen, inkludert de som døde i sykdom og ulykker, var i runde tall 4500 mann. (I tillegg kom marinens omkomne og utlendinger i handelsflåten)

FONDET

I innlegget i forrige nr. var vi kommet til at fondet etter krigen ble plassert under Handelsdepartementet. Da ryktene om fondet begynte å sirkulere blant sjøfolkene våren og sommeren 1945, kom det henvendelser fra alle hav, både til

Sjømannsforbundet og regjeringen om fondet og fordeling av midlene. Noe svar på slike henvendelser fikk de imidlertid aldri.

Etter krigen ble det omveltninger både her og der.

Mest oppsiktsvekkende var det skillet som dannet seg mellom de som hadde vært ute og de som hadde vært hjemme. I Sjømannsforbundet, der nå det gamle styret fra før krigen tok over, dannet det seg et klart skille mellom de to gruppene, der det gamle styret møtte krigsseilerne med en nærmest fiendtlig innstilling. Befolkningen hadde stort sett liten kjennskap til krigsseilernes innsats og hva den hadde å bety for de alliertes seier til havs. De andre gruppene i forbundet, hjemmeseilere, fiskere og fangstmenn, ville ikke vite noe om det. De hadde selv hatt sine problemer under krigen, og hadde nok med det. Ja, tendensen var heller den, at man mente krigsseilerne var heldig som ”slapp unna krigen”; de hadde tjent gode penger, hatt rikelig med god mat og ditto drikkevarer og kom hjem iført fine klær, som de hadde kjøpt i Amerika.



Illfoto: FFFS

Det første landsmøtet etter krigen ble holdt i februar 1946. Før dette landsmøtet hadde Haugen dannet et utvalg med seg selv og en representant, fra hver av de tre andre forbund, for å utarbeide en innstilling om fondet. Selvsagt kom Haugen, nå også med stortingsmannens pondus, til utvalget som regjeringens budbærer. Dette var noe han kunne, og han fikk det som han ville. For øvrig engasjerte heller ikke offisersforbundene seg i fondsstriden. I innstillingen, som naturligvis var nedskrevet av Haugen selv, heter det at:

”Utvalget er samstemmig kommet til det resultat at de midlene det her er snakk om, er avsatt til et ”fond” som ikke kan betraktes eller behandles som tilbakeholdte krigstillegg. Det er en erkjenning fra BMS og den britiske regjeringens side som skal komme sjømannsstanden til gode på den måten fondets styre bestemmer.”

Så vel forbundsstyre, som hadde godkjent innstillingen, som delegatene på landsmøtet hadde altså kun Haugens egen framstilling å holde seg til, og den ble også godkjent av landsmøtet. Dette

skulle mange av dem bittert angre den dagen sannheten om fondsavtalen ble kjent. Dermed kunne Haugen komme tilbake til regjeringen med et vedtak fra Sjømannsforbundets landsmøte som fratok krigsseilerne retten til fondet. Med dette som grunnlag nedsatte så Handelsdepartementet i september 1946 en departemental komité med Arne Sunde, som var forsyningsminister og skipsfartsminister i Londonregjeringen, som formann, og med bl.a. selvsagt Ingvald Haugen som medlem.

Etter som tiden gikk og nye mannskaper kom og avløste krigsseilerne begynte store grupper av dem å vende hjem, og mange av disse tok seg jobb i land, bl.a. ved skipsverftene, og der mange krigsseilere ble samlet ble også fondet diskutert.

Til slutt tok en gruppe i Fredrikstad initiativet til en protestaksjon. Dette spredte seg så til Oslo, og flere og flere hjemvendte krigsseilere sluttet seg til. Her ble det dannet et styre, som fikk navnet ”Hovedaksjonsutvalget” (heretter utvalget). Det ble startet en underskriftskampanje og underskriftene fikk utvalget inn ved

en imponerende og omfattende kampanje ute i flåten og med reisevirksomhet landet rundt. Når det gjelder antallet underskrifter er tallet 11 000 oppgitt. Et ukjent antall av disse var offiserer. Aksjonen fikk støtte fra den kommunistiske gruppen på Stortinget.

Sommeren 1947 tok representanten Randulf Dalland (NKP) opp spørsmålet i Stortinget om fondets stilling. Handelsminister Lars Evensen opplyste da at fondet nå inneholdt 46,5 millioner kroner, og at det tenktes brukt ”til gagn for norske sjøfolk som seilte med norske og allierte skip”. Altså ennå et tillegg. Fondet var jo opprinnelig opprettet for dem som seilte i Nortraship og ingen andre. Ellers hendte ikke mye fra regjeringens side før i november 1947. Da kom den departementale komiteen med sin innstilling, hvor det programmessig heter at: ”Et slikt krav har ingen juridisk begrunnelse, og ville være direkte i strid med forutsetningene for den ordning som ble truffet med Ministry of Shipping. Denne ordning forutsatte at midlene skulle innbetales til et fond som skulle komme den norske sjømannsstand til gode etter krigen. Det kan med sikkerhet sies



Illfoto: Hurtigruten Group

at Nortraship ikke ville oppnå disse utøvelser fra Ministry of Shipping dersom forutsetningen hadde vært at midlene skulle fordeles blant sjøfolkene.” Fram til denne tid hadde ikke krigsseilerne sett et eneste dokument om fondet. Men noen dager etter at denne innstillingen kom, kom også Lorentzens korrespondanse med Hurcomb fram i lyset. Hvem som sørget for dette er noe usikkert, men det var en av aksjonistene, som i de første par år etter krigen var ansatt som redaksjonssekretær i Sjømannsforbundet, som kan ha fått tilgang til avtalen. Hans navn var Leif Vetlesen, kommunist og medlem i utvalget. Vetlesen seilte under krigen, der han utmerket seg som tillitsmann, og i 1944 hentet Haugen ham til hovedkontoret i London og ansatte ham som redaksjonssekretær i ”Medlemsbladet”. Denne stillingen beholdt han etter krigen – men det skulle ikke vare så mye lenger. Det kan aldri ha vært verken Haugens eller regjeringens mening at denne avtalen skulle bli kjent blant krigsseilerne. En kvalifisert gjettning er at det må ha vært Vetlesen, som hadde tilegnet seg kopi av avtalen på forbundskontoret, og som nå ble klar over at de var blitt ført bak lyset av Haugen på landsmøtet, der Vetlesen var med på å godkjenne innstillingen.

Selv skriver ikke Vetlesen noe om dette, annet enn at han i november 1947 i en tale på et krigsseilmøte henviser til ”en rekke nye opplysninger” som var kommet til etter landsmøtet i 1946, hvilket jo var en anklage mot Haugen for å ha tilbakeholdt opplysninger på landsmøtet. Dette ble for mye for Haugen, og Vetlesen ble umiddelbart suspendert fra stillingen som redaksjonssekretær. Det er også klart at forbundets landsstyre ikke fikk noen orientering om avtalen før etter at Vetlesen hadde holdt denne talen. Imidlertid var jo (som nevnt i forrige nr.) ikke Lorentzens avtale lenger gjeldende. Nå var det kgl. res. av 15. november 1940 som gjaldt, men alt tyder på at denne resolusjonen forble ukjent for krigsseilerne og at den aldri ble nevnt i noen sammenheng under hele fondsstriden. Altså ble krigsseilerne ført bak lyset enda en gang. For eventuelt nye lesere tar jeg også her med et utdrag av resolusjonen:

”Forsyningsdepartementet finner f.t. ikke å kunne fore slå at det opprettes et fond av de midler som kommer inn eller som blir til overs etter at ovennevnte tillegg

er be talt (økede krigstillegg, f. a.). Det mest praktiske vil være at midlene inntil videre innbetales til Nortraship og inngår på en særskilt konto i Nortraships regnskap, og at Forsyningsdepartementet gis fullmakt til å bruke midlene til dekning av tillegg som ovenfor nevnt og til andre formål, som direkte eller indirekte kommer de sjømenn til gode som seiler i de farlige soner.”

Forskjellen på Lorentzens avtale og resolusjonen er at den første kun var en ”gentlemens agreement”, forhandlet fram i all hast i noen kaotiske dager i London sommeren 1940, mens den siste var en vel gjennomtenkt regjeringsbeslutning med kongens underskrift. Hvorfor ble resolusjonen da ikke nevnt? Det kan ikke være for annet enn at den var forfattet av den høyt respekterte Trygve Lie, som fra 1945 til 1953 var FNs første generalsekretær, og at den hadde den enda høyere respekterte kong Haakons underskrift. En slik beslutning var hevet over enhver diskusjon, og dessuten var resolusjonen, som også Lorentsen avtale, hemmeligstemplet. Hvor lenge etter krigen dette hemmelighetskremmeriet varte er usikkert, men dette bidro utvilsomt til å føre krigsseilerne på villspor i fondsstriden. Ikke fordi resolusjonen kunne hjelpet dem i striden, snarere tvert imot, men fordi de først med kjennskap til den ville hatt det rette grunnlaget for en riktig vurdering av saken.

Spørsmålet som må stilles er om krigsseilerne, som vel må ha vært av de som respekterte kong Haakon aller mest, så kort tid etter krigen overhodet ville ha forfulgt saken hvis de var blitt gjort kjent med denne resolusjonen. Men i stedet for å informere om dette betraktet regjeringen kynisk krigsseilernes bestrebelser og lot tiden gå og konstruerte for sikkerhets skyld påstanden om

at det var Sir Cyril Hurcomb som hadde satt betingelsen om at midlene i fondet ikke skulle gå til ekstra bonus til krigsseilerne. Det er i alle år etter krigen blitt rettet kritikk mot regjeringen Gerhardsen at krigsseilerne ikke fikk sin vel fortjente bonus etter krigen, men det er grunn til å spørre om ikke dette, at de ikke ble verdiget en forklaring på det virkelige grunnlaget for regjeringens standpunkt var det største sviket. (Meg bekjent er dette første gang betydningen av denne resolusjonens er offentlig nevnt). I november 1948 la Finans- og tollkomiteen i Stortinget fram en innstilling, og det ble bare verre. I denne innstillingen heter det bl.a. at: ”Flertallet er av den bestemte oppfatning at et fond er en med betryggende form en fordeling og bruk av den enkelte.”

Det som står mellom linjene her er at det ikke hadde noen hensikt å gi slike folk penger; de ville bare drikke dem opp i alle fall. Denne ydmykelsen skapte stor bitterhet i utvalget, som besto av redelige og pålitelige familieforsørgere.

I desember 1948 kom endelig saken opp i Stortinget, og det ble enda verre. Her



BIO-PROTECT 2

en sikker vinner i kampen mot **DIESELDYR!**

Maritim Consultants AS utviklet Bio-Protect 2 i 1985, og har siden den gang produsert og solgt dette vel anerkjente produktet, som fullstendig bryter ned den totale mikroflora i diesel og diesel-/vann blandinger. Bio-Protect 2 løser seg totalt både i diesel og vannfasen, og er ikke skadelig for motorer eller maskineri.



Bruksområde: Alle diesel-drevne farkoster, parafin og fyringsolje. Vi lagerfører flasker á 100 ml., 250 ml og 500 ml., alle med barnesikker kork, og kanner á 25 liter. Andre kvanta kan leveres etter avtale. Bio-Protect 2 er meget drøy i bruk, og har ubegrenset holdbarhet.

Dosering: Kun 1:5000 ved forebygging av Dieseldyr og 1:2000 ved bekjemping av Dieseldyr.

Eksempel: En flaske med 500 ml. er nok til hele 2500 liter diesel. Ved en pris på kr. 250 utgjør kostnaden ved forebyggende bruk av Bio-Protect 2 kun 10 øre pr. liter diesel, og da er du beskyttet selv om du bunkrer infisert diesel. **Dieseltester:** Vi kan også tilby Dipstick Combi for egenkontroll av diesel



Spør etter Bio-Protect 2 hos din lokale forhandler, eller ta kontakt med Maritim Consultants AS.

MARITIM CONSULTANTS AS

P.O. Box 83, NO-5346 Ågotnes, Norway Tlf: +47 56 31 17 60, Fax: +47 56 31 17 61, E-mail: post@maritim-consultants.no - www.maritim-consultants.no

henviste sakens ordfører, Oslos mest prominente borger på den tiden og stortingsmann for Høyre, Rolf Stranger, til et departementalt forslag til nye vedtekter for fondet, hvor det bl.a. heter at fondet burde anbringes "etter de samme regler som for umyndiges midler eller med departementets samtykke på annen betryggende måte". Ingvald Haugen, som da satt på Stortinget, og som nå tydeligvis ble regnet som ekspert på fondet, forsikret i sin tale til forsamlingen om at: "Hvis det hadde vært meningen at midlene skulle gått til ekstraordinært krigstillegg til de hyrer norske sjøfolk mottok under krigen, kunne han helt sikkert si at Lorentzen ikke ville fått en øre".

Stortinget stemte selvsagt for departementets forslag. Et mindretall, bestående av de 11 kommunistene som da satt på Stortinget og en handfull borgelige, stemte imot. I april 1949 ble så "Nortraships Sjømannsfond" opprettet. Men Haugen slapp ikke taket i fondet med det. Han ble medlem i styret og en av hans underordnede i forbundet ble ansatt som kontorsjef i fondet. I de endelige vedtektene het det bl.a. at formålet var å yte bistand til sjøfolk som seilte på norske og allierte skip, ved sykdom og invaliditet, til pårørende og etterlatte og til utdanning og omskolering – hvilket betyr at det også kunne ytes bistand til offisersutdanning. Her må nevnes at også utvalget hadde lagt fram sitt eget forslag til fordeling av midlene, som foruten å foreslå utbetalingen fordelt på antall fartsmåneder, også hadde et sosialt innslag, i det omkomne sjøfolk med hensyn til de etterlatte ble tilgodesett med full fartstid under hele krigen. Nå ble det i stedet slik at de som ønsket bidrag måtte søke, og det ble da styret som avgjorde hvem som skulle få. Ellers kunne de utslåtte som opphølt seg i Oslo få en rekvisisjon på kontoret for å skaffe seg det aller mest nødvendige.

Allerede i januar 1948, nesten et år før saken ble behandlet i stortinget, tok utvalget ut stevning mot staten ved Handelsdepartementet, og etter mer en tre og et halvt år, i september 1951, kom saken opp i Oslo byrett, der så vel Haugen som Hysing Olsen og Lorentzen vitnet mot krigsseilerne. Deretter gikk saken

direkte til høyesterett, hvor den kom opp i februar 1954, med tap der også. Under rettssaken er det tydelig at motparten hadde tilgang på mer informasjon enn utvalget hadde, i det førstvoterende dommer, Holmboe, i Høyesterett hevdet at: "Det er brev som er vekslet mellom Nortraship og BMS, som ikke er beregnet på å forelegges, og ikke har vært forelagt for sjømennene." Dessuten må – i alle fall regjeringsadvokaten – ha kjent til resolusjonen. Som nevnt var ingen brev mellom Nortraship og BMS i utgangspunktet beregnet for sjømennene; alt dette var jo hemmelig. Det Holmboe sikter til må være andre brev enn de som ble vekslet mellom Øyvind Lorentzen og BMS etter at Lorentzen dro til New York, og da var det Hysing Olsen som skjøttet korespondansen for Nortraship – og hva han mente om saken har vi jo allerede sett.

Etter dommen var også utvalgets advokat, Johan B. Hjort, enig i at krigsseilerne ikke hadde noe rettskrav på midlene i fondet, og at saken således sto "utenfor domstolenes område".

Krigsseilerne hadde nok allerede tapt saken før de kom i retten, hvilket etableringen av sjømannsfondet med kontor, personale og det hele i april 1949 gir en anelse om. Det var jo da over et år siden utvalget hadde tatt ut stevning mot departementet. Sett fra de tilgodesettes side var etableringen av fondet ikke en dag for tidlig. De hadde jo da ventet i nesten fire år på denne hjelpen, så det synes ikke å ha vært noen høyt prioritert sak for staten. Undertrykkelsen av resolusjonen, og øvrige for saken relevante dokumenter, må tas som nok et eksempel på de krenkelser krigsseilerne ble utsatt for etter krigen. Det hører også med til historien at utvalget aldri under hele fondsstriden ble verdiget svar på sine henvendelser til departementet.

Grunnen til den nedlatende og ofte krenkende holdning mot krigsseilerne må til dels ligge i at det var kommunister med i aksjonen. Kampen om fondet gikk parallelt med den politiske kampen under den kalde krigen, og Arbeiderpartiet med "Arbeiderbladet" i spissen utnyttet dette for alt det var verd til å mistenkeliggjøre

utvalgets arbeid, noe som førte hele aksjonen inn i en håpløs situasjon. Et annet problem var at så mange krigsseilere kom i en ren misere etter at de kom hjem. De var ikke forberedt på et vanlig liv, de led av sosial angst og depresjon og store skadevirkninger etter årene i krig til havs. Det er ikke til å legge skjul på at alkohol også hadde med misereen å gjøre. Ja, ja, og hva så?

Sjøfolkene har alltid vært utsatt for denne faren, ikke minst krigsseilerne, som gikk i konstant angst i år etter år, og som så vel behøvde noe å fordrive angsten med. Det eneste stedet de kunne slappe av var i hyggelig selskap i barenes lune atmosfære. Selvsagt måtte dette sette spor – og selvsagt måtte mange av dem gå til grunne. Sjøfolkene måtte betale en høy pris for den nådeløse krigen til havs, så vel i antallet omkomne som i ødelagte liv for de som kom hjem.

Etter rettssaken falt krigsseilerens organisasjon sammen. Også Krigsseilerforeningen, som da hadde Leif Vetlesen som formann, ble nedlagt, og alle gikk hver til sitt. Men det var ennå en mann som ikke hadde sagt sitt. Hans navn var Thore Hovde. Han var pensjonert admiral og hadde tjenestegjort i marinen under hele krigen, og han hadde sett krigsseilerens innsats på nært hold. Da han ble pensjonist, fikk han tid til å sette seg grundig inn i saken, og han kom fram til at krigsseilerne var blitt urettferdig behandlet, og at det med den dokumentasjonen som forelå ikke hadde vært noe i veien for at fondet hadde kunnet fordeles blant krigsseilerne. Slik utvalget hadde foreslått. Hovde førte nå saken gjennom alle instanser fram til Stortinget, hvor den kom opp i 1972 under Per Bortens regjeringstid. Og her fikk så krigsseilerne endelig sin vel fortjente oppreisning og en bekreftelse på at striden om fondet etter krigen hadde vært rettferdig. De fikk nå utbetalt en bonus tilsvarende omtrent den de ble fratatt under krigen, da de kom hjem. Etter dette kom også Krigsseilerforeningen i gang igjen, nå med Hovde selv som formann.

KOMMUNISTJAKTEN.

Etter krigen (i januar 1947) ble POT gjenopprettet og fikk da Asbjørn Bryhn

info@fffs.no – www.fffs.no

som sjef, og Ingvald Haugen gjenopptok da samarbeidet med POT. Politimester Kristian Welhaven, som Haugen hadde samarbeidet med før krigen, og som var i tysk fangenskap under krigen, fikk tilbake stillingen som politimester i Oslo etter krigen.

Som nevnt pågikk samtidig, med kampen om fondet, også en politisk kamp. Det var i den kalde krigens tid, og kommunistspøkelset hang tungt over hovedstaden. Blant de hjemvendte krigsseilerne var som nevnt også en gruppe kommunister, som hadde gjort seg gjeldende som tillitsmenn under krigen. Blant dem var det både folk som var blitt begeistret for Komintern før krigen og "krigskommunister", krigsseilere som ble kommunister under krigen, hvorav noen også meldte seg inn i kommunistpartier i Storbritannia. De leste Karl Marx og drømte om bedre tider etter krigen, og da de kom hjem, satte de straks i gang med å sette sine ideer ut i livet. Det første var å danne en egen kommunistisk sammenslutning i Oslo (Landssentralen av NKP) for å spre budskapet til sjøfolkene, men de var imidlertid fortsatt medlemmer i Sjømannsforbundet. En av disse var Leif Vetlesen, som var 23 år i 1945, og som nevnt var redaksjonssekretær i Sjømannsforbundets blad, "Medlemsbladet", og han hadde sin daglige jobb på forbundets hovedkontor på Grev Wedels plass. Han var ikke blant initiativtakerne til aksjonen, men ble med i Hovedaksjonsutvalget da aksjonen

spredte seg til Oslo. Med sitt engasjement og talent både i det muntlige og det skriftlige kom han snart til å spille en ledende rolle i kampen om fondet. På denne tiden begynte det også å bli bråk ute på skipene. Medlemmene var misnøyd med forbundets standpunkt i bl.a. de første hyreforhandlingene etter krigen, som endte med tvungen lønnsnemnd, og at det ennå ikke var innført arbeidsledighetstrygd i utenriksfarten. Nå begynte det å strømme inn brev fra skipene med krav om Ingvald Haugens avgang, og de hadde den nye kandidaten klar.

Leif Vetlesen var kjent på hvert eneste skip etter sin tid som redaksjonssekretær, og nå ville sjøfolkene ha ham som formann i forbundet. I mars 1948 ble så Vetlesen og de tre andre kommunistene i landssentralen ekskludert fra forbundet, hvilket ville si at de også var ekskludert fra LO.

For de tre betydde dette også at de heller ikke kunne få noen ny jobb. Ikke kom de til sjøs og ikke fikk de jobb i bedrifter som var tilsluttet LO, så de befant seg nå utstøtt fra samfunnet, og de måtte pent gå i årevis å tigge Haugen om tilgivelse, før de slapp inn i LO igjen – ettersom det var han som satt med denne myndigheten.

Det er verd å minne om at dette skjedde samtidig som Haugen satt på Stortinget, og samtidig som han var ansatt som

forretningsfører i Nortraship og hadde mer makt i partiet en noen gang. I denne tiden må også partiets planer om å rense handelsflåten for kommunister tatt form, og dette arbeidet skulle naturligvis overlates til Haugen. Det første han da gjorde var å innbille regjeringen at det i gjennomsnitt var 2-3 kommunister på hvert eneste skip. – I virkeligheten kan det neppe vært flere enn et hundretall til sammen. (Det finnes i dag bra dokumentasjon om dette). Til sin hjelp hadde Haugen politiet landet rundt, og selv sto han for føring av listene, og de som sto på listene ble "svartelistet" (nektet hyre). Haugens neste skritt var å gå til den amerikanske ambassaden for å tilby sin tjeneste i kampen mot kommunismen. Resultatet ble at ambassaden i brev til Washington fremhevet Haugens initiativ i svært positive former. Dette brevet, som ble gjengitt i en artikkel om saken i bladet Vi Menn 17. november 1992, levner ingen tvil om hvem som var den amerikanske etterretningsorganisasjonen FBIs fremste mann i Norge, er så viktig at det fortjener å bli gjengitt i sin helhet på originalspråket:

"I have the honour to report that Ingvald Haugen, Chairman of the Norwegian Seamen's Union, and labour party member of the Norwegian Storting, has made a suggestion to one of the Embassy's officers that an appropriate member of one of the United States' security agencies be instructed to establish contact with the New York office manager of the



FFF.S ønsker alle sine lesere en
riktig god sommer

Norwegian Seamen's Association Mr. Einar Johansen, 156 Montague Street, Brooklyn, New York, for the purpose of receiving such information as he may obtain as to the identity of Communist carriers and agents onboard Norwegian Ships calling at American ports. Establishment of such liaison (forbindelse, f.a.) is one of the highly confidential phases of the Norwegian Trade Union movement's anti-communist campaign. Mr. Johansen has been instructed by Mr. Haugen to cooperate with whatever authorized American official makes contact with him." (Fra artikkel i ukebladet Vi Menn i november 1992).

FBI-bossen J. Edgar Hoover var på den tiden USAs mest populære mann – og verken Haugen eller Johansen kunne vel unngå å kjenne en viss stolthet i å tilhøre hans agentnett. (Nå etter omfattende avsløringer om Hoover's hemmelige liv er han mer beryktet enn berømt). For øvrig betoner altså Haugen the Norwegian Trade Union, altså LO, og ikke arbeiderpartiregjeringen som driver av den antikommunistiske kampanjen, hvilket betyr at LO-sjefen, Konrad Nordahl, holdt en lavere profil og lot Haugen gjøre grovarbeidet.

FBI SLÅR TIL I NORGE

På Amerikalinjens gamle passasjerskip, Stavangerfjord, hadde kommunistene etter krigen skaffet seg et godt etablert tillitsmannsapparat. Hovedtillitsmannen, Reinhardt Paulsen, og tre andre tillitsmenn var kommunister. De tilhørte de mest forbitrete motstandere av Haugen, og som ikke la skjul på det. Men nå hadde Haugen skaffet seg det våpen han trengte for å bli kvitt dem, og alt han behøvde å gjøre var å sende sin liste med navn til FBI, så tok amerikanerne seg av resten. Selv kunne han lene seg tilbake og betrakte det hele på avstand.

I april 1950 kom det første tilslaget mot Stavangerfjord. Da kom det beskjed fra den amerikanske ambassaden til rederiet mens skipet lå i Stavanger, klart til avgang, om at visumet til de fire tillitemennene var inndratt, og at de måtte sendes i land før skipet kunne gå til amerikansk havn. Ingen protester hjalp, og fra Haugen kom det ikke et ord, annet enn at han syntes saken ikke var så alvorlig "som den søkes oppblåst til". Dermed var de fire også svartlistet. Noen hjelp fra forbundet fikk de selvsagt ikke. Det var imidlertid ennå en tillitsmann ombord, som var blitt valg som var tillitsvalgt for lugarpikene. Hennes navn var Lilly

Gjertsen, og hun protesterte høylydt mot handlingene av de fire, hvilket skulle komme til å koste også henne jobben. Men dette måtte Haugen klare uten hjelp fra FBI, og dermed ble det organisert et komplott ved hjelp av Haugen-tilhengere ombord, som gikk ut på at hun ved en anledning skulle ha vært "beruset i tjenesten". Denne gang brukte Haugen Anders Birkeland, som fremdeles var mønstringssjef i Oslo, som budbærer. Da skipet kom til Oslo 31. mars 1952 troppet han opp ombord med hele sin autoritet som mønstringssjef og gav henne sparken etter sjømannsloven § 16, og med svartlisting som følge, og selvsagt førte heller ikke hennes klage til forbundet noen vei. Lilly Gjertsen gav seg imidlertid ikke med avslaget fra forbundet. Hun tok saken i egne hender og gikk rettens vei, både mot rederiet for oppsigelsen og mot staten for svartlistingen. Saken gikk gjennom både Oslo byrett (nå Oslo tingrett) og Lagmannsretten og hun vant mot dem i begge instanser. Men saken hadde da tatt flere år, og belastningen underveis gjorde at helsen sviktet, og lugarpikene Lilly Gjertsen kom aldri til sjøs igjen.

Det hører også med til historien at kommunistene på Stavangerfjord ble be-



Illfoto: Redningsskøytene



Illfoto: Eirik Ask - www.bergenships.com

skyldt for å være involvert i spionering til fordel for Sovjet. Nå hadde FBI, Haugen og POT fått for seg at det ombord på Stavangerfjord var en kommunistisk celle, som smuglet militære hemmeligheter over Atlanteren og overleverte dem til den sovjetiske ambassaden i Oslo. Og det var ikke snakk om hvilke hemmeligheter som helst – men detaljerte opplysninger av den amerikanske atombomben! Denne spionsaken fikk mye oppmerksomhet i sin tid, men det ble aldri sagt noe om at papirene ble smuglet over Atlanteren av underordnede norske sjøfolk, som selv heller ikke hadde en aning om at de var satt i forbindelse med den største spionsak som noen gang er blitt avslørt.

Mot slutten av 1950-tallet begynte også Haugens helse å svikte, og han døde i 1958. Etter dette var det fremdeles en viss kontakt mellom forbundsstyret og POT, men alt tyder på at man nå hadde fått betenkeligheter med den behandlingen medlemmene var blitt utsatt for av Haugen. For Haugens egen del førte hans prioriteringer etter krigen til at han fikk et dårlig ettermæle blant sjøfolk.

UTFLAGGINGEN

Med nyrekrutteringen til handelsflåten etter krigen og et vel utviklet tillitsmannsapparat kunne forbundet føle seg trygg på varige gode kontingentinntekter, men rederne hadde andre planer. Det stundet nye tider med utflagging og sterk reduisering av norske bemanning til fordel for utenlandske sjøfolk, spesielt filippinske.

Innledningsvis kom det en del protester fra NSF – men det stilnet snart når det gikk opp for NSF hvilken sentral rolle forbundet var tiltenkt av rederne. Rederne fikk et jo et problem, og det var hvordan man skulle sikre seg fast rekruttering av filippinske sjøfolk. Man ble klar over at det behøvdes en organisasjon og et arbeidskontor i Manila, og at driften ville koste penger. Løsningen for rederne var like enkel som genial. Man henvendte seg til NSF med et forslag forbundet ikke kunne si nei til. Konturene i avtalen er klart synlige uten dokumentasjon. Den må ha gått ut på at forbundet med en startkapital fra rederne skulle ta seg av rekrutteringen av filippinske sjøfolk og at forbundet skulle få innbetalt fast månedlig ”kontingent” fra

rederne for hver enkelt sjømann. Hvor mye denne kontingenten ligger på i dag er usikkert. Som nevnt ovenfor har gode inntekter alltid vært viktig for forbundet, ja, det kan synes som om inntektene iblant har vært viktigere enn hensynet til norske sjøfolk. Utflaggingen går jo ikke ut over forbundets inntekter, idet forbundet med hver ny utflagging er sikret sine kontingentinnbetalinger, som de nye mannskapene betaler inn.

Av John N. Omark

Kilder

Zachariassen Aksel. ”Fra trellekår til frie menn”. Tiden 1950.
Vetlesen Leif. ”Reis Ingen monumenter”. Gyldendal 1981.
Gjeltnes Guri. Bokverket ”Handelsflåten i krig”. Grøndal Dreyer 1995.
Bergh/Eriksen. ”Den hemmelige krigen” Cappelen 1996.
Borgersrud, Lars. ”Fiendebilde Wollweber”. Forlaget oktober 2001.
Diverse offentlige dokumenter.

Lange ben og liten plass mellom flysetene

Dette lar seg vanskelig kombinere

Dette er en oppfordring til rederier som sender sine ansatte ut på lange flyreiser.

Vi har fått en del henvendelser fra folk som har arbeidsplassen sin langt borte fra hjemstedet. Dette medfører gjerne lange flyreiser, 6-7 timer eller mer. Vi oppfordrer rederiene til å bestille plass på business class, da hadde de seilende kommet seg både ut og hjem uten store plager. Vi vet at det kan være ganske risikabelt for enkelte å sitte i ro så lenge, man vet blant annet at det er fare for

blodpropp. Andre kan ha store problemer på grunn av gikt, dårlig rygg eller andre ting.

Om rederiene hadde fokusert like mye på å ta vare på sine ansatte som å spare på reisekostnadene hadde det vært mye enklere. Man hadde hatt mannskaper som kom frem i god form, istedenfor som i dag, da mange rett og slett er slitne og i elendig forfatning etter mange timer i et trangt flysete.

Det rare er at om noen fra rederikontoret skal ut på tur, er det nesten alltid på businessclass de reiser. Dette til tross

for at de som regel bare skal på en kort tur, og ikke på en flere ukers jobbtur. De trenger ikke å tenke på at de skal rett ut i en anstrengende og tøff jobb.

Sørgelig og si, men livet er ikke likt for kong Salomo og Jørgen Hattemaker. Dette er derfor en oppfordring til rederier som sender sine ansatte ut på lange flyreiser; ikke spar penger på flyreisene. Rederiene bør ta problemstillingen på alvor, da vil de få mer fornøyde og opplagte mannskaper, som gjør en bedre jobb ombord.

LRV

Illustrasjon: SAS

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

Helseerklæring for sjøfolk
Offshore helseerklæring
Helseerklæring for dykking
Helseerklæring for flyvere
Bedriftshelsetjeneste
Leggekonsultasjoner

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Sverre Reinertsen,

Spesialist i kirurgi

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

Spesialist i indremedisin

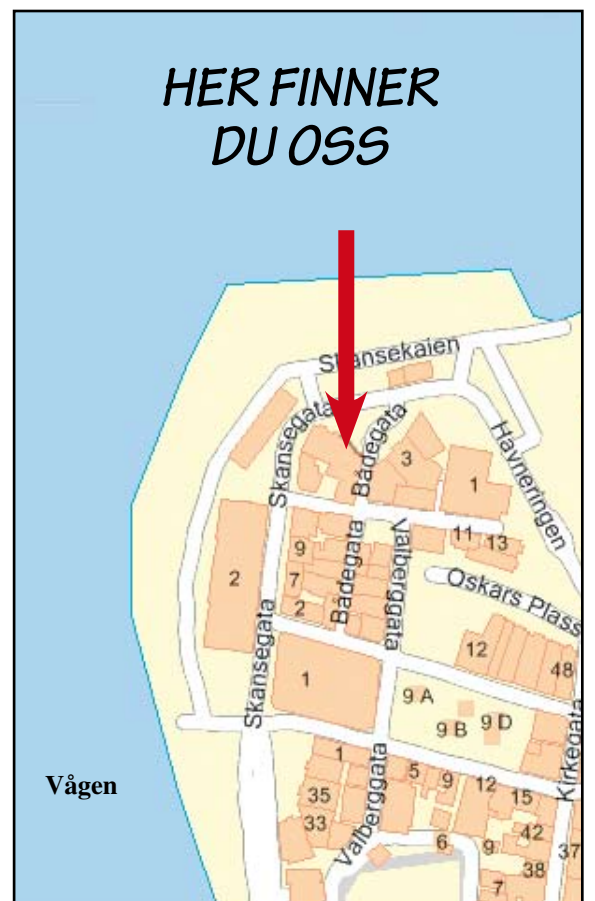
Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no

HER FINNER DU OSS



NOEN AV DE SAKENE FFFS BRENNER FOR

Sakene er ikke nødvendigvis i prioritert rekkefølge.

Områdeberedskap og sikkerhet i Nordsjøen:

Områdeberedskap er en altfor dårlig løsning på beredskapen. Områdeberedskap vil si at det kun skal ligge et beredskapsfartøy i midtposisjon på et oljefelt. Det skal betjene alle plattformene/riggene, og skal ikke ligge lenger unna enn at det skal nå det fjerneste punktet på feltet innen 45 minutter. Alle som har vært i Nordsjøen en vinterdag, vet at dette er alt for lang tid. Samtidig vet vi at helikoptre ikke er en så stor sikkerhet som det blir hevdet, de har for mange svakheter. I det siste har det vist seg at heller ikke livbåtene er i den stand de skal være. Minimum beredskap må være et fartøy ved hver installasjon.

-Arbeidsmiljøloven må innføres til sjøs

Slik loven praktiseres i dag, er den til for redere og forbund. Med loven i hånd kan redere si opp sine mannskaper ved fylte 62 år. Dette kan ikke gjøres på land. Med hjelp av sjømannsloven praktiserte de andre forbundene tvangstrekk av seilende i NIS registret. Noe vi heldigvis har fått satt en stopper for, med dommen i Høyesterett i november i fjor. - Seilende i NOR- registret blir også automatisk trukket for kontingent/tariffavgift, selv om de ikke er medlemmer, men i NOR registret kan man reservere seg mot dette skriftlig. Automatikken i dette må fjernes. Som en konsekvens av det ovenstående, arbeider FFFS for større demokrati og frihet med hensyn til fagforbundstilhørighet. Ikke alle ønsker å være tilsluttet en organisasjon, derfor skal de også slippe. Den negative retten er også en konsekvens av dommen i Høyesterett. Betalingen avspeiler arbeidstiden/årsverket. Slik situasjonen er i dag arbeider en sjømann 2184 timer i snitt, for de med 12 timers dag. Man har ingen ferie. Når man er hjemme avspaserer man bare opptjent fritid. Om man regner lønn omgjort i timebetaling, kommer man langt under det regjeringen sier er minstelønn for arbeidsinnvandrere, nemlig kr 132,50. pr time. En matros med alle tillegg har under 100 kr. pr. time.

Sjømannspensjonen er alt for lav

Etter FFFS sitt syn skal pensjonen avspeile noe av det slitet og savnet vedkommende har hatt for å oppnå sine 360 måneder fartstid som skal til for å få full pensjon. Dessuten

mener vi at seilingstid utover 360 måneder må gi tilleggsutbetaling på pensjonen, noe som ikke er tilfelle i dag.

Vikarpraksis innen fergetrafikken

I dag driver mange fergeselskap med en utilbørlig bruk av vikarer, noe som gjør livet veldig usikkert for dem det angår. Vi har selv møtt mannskaper som har vært vikarer i mer en 12 år. I noen tilfeller har vikaren vært vikar for en vikar. Dette må det bli en slutt på. Det må bli orden på arbeidsforholdene, har man vært i et rederi i mer en seks mnd, skal man bli fast ansatt.

Dispensasjoner fra lovverket

Om man tar en tur på brua på et skip i dag, vil man se at alle skottene er behengt av dispensasjonssertifikater. Det er dispensert bort fra alle mulige ting, og i de fleste tilfeller er det for å spare penger. Hva skal vi med en sjøfartslov, når man hele tiden kan omgå den med dispensasjoner? Dette må det gjøres noe med.

Utdanning/rekruttering

For at vi Norge skal være i stand til å ta vare på den kompetansen vi er i ferd med å miste, må myndighetene i mye større grad legge forholdene til rette slik at ungdom vil satse på en fremtid til sjøs. Dette kan gjøres ved at eksisterende skoler/institusjoner får bedre rammevilkår og tilgang til de midlene de selv mener er forsvarlig. Ikke som i dag hvor det sitter en del politikere og gjør vedtak uten at de vet hva det fører til. Snakk med de som sitter med kunnskapen. Sjømannsykket må også oppgraderes sosialt, man må ikke ha den holdningen at man bare er sjømann. Politikere må heller ikke skjelle hverandre ut med at de bruker penger som fulle sjømenn. Bruk heller tiden med å etablere bedre forhold for næringen.

Rammebetingelser for sjøfarten

I årtier har sjøfarten vært et salderingsobjekt i alle finansdebatter, dette må det bli slutt på. Nå må næringen få forhold som tåler sammenligning med de beste internasjonalt. Dette har staten Norge råd til. Om man ser på hvor mange som er sysselsatt innen sjøfarten, og hvor mye den seiler inn av utenlandsk valuta, skulle man nesten tro at bestemmende politikere er analfabeter og underlagt Janteloven. Rammebetingelsen må nedfelles i lov og bli langsiktige.

Samle alle seilende i et forbund

For at seilende selv skal kunne påvirke politikerne, må vi samles i et forbund. På den måten kan vi tvinge politikerne til å åpne øynene for norsk skipsfart. I dag har vi organisasjoner som tenker mest på pampene på toppen, og ikke tar hensyn til konsekvensene som oppstår av slik tankegang. Skal vi ta sjøfolkene på alvor må vi arbeide for dem på en ærlig måte. De må få innsyn i hva som foregår i de skjulte rom for å få forståelse av hva som skjer.

Hjelp enkeltpersoner og løse enkelt-saker

FFFS har fra vi startet løst mer enn 600 saker, og forbundet har til enhver tid 20- 30 medlemssaker til behandling. Beklageligvis må mange av sakene innom advokat før de får sin løsning. Det tar tid og krever mye penger, men så langt har vi bare en uløst sak, men den er nå behandlet av lagmannsretten i Skien. Dommen kommer mest sannsynlig i august. Vi skal vinne den også, men taper vi i lagmannsretten, anker vi til høyesterett/Strasbourg. Tre andre stevninger er også levert rettsapparatet.

Behandle folk med respekt

FFFS tar alle seilende på alvor, derfor øker vi også i medlemsmassen, og blir selv tatt på alvor. Selv redere har fått øynene opp for at vi er seriøse i det vi driver med. Vi lager ikke bråk bare for bråkets egen skyld. Må vi bråke så gjør vi det, men vi liker best å ordne sakene på en diplomatisk måte.

Forhandlingsrett

Sist men ikke minst må vi arbeide for at FFFS skal få forhandlingsrett. I følge uskrevet Norsk lov, har alle fagforbund rett til å forhandle på sine medlemmers vegne. Dette har vi så langt blitt nektet av de forskjellige rederiforbund. Dette kan vi ikke finne oss i lenger, derfor er det ekstremt viktig for oss å få dette på plass. Det kan vi også få til, om tilstrekkelig mange sjøfolk tør å ta konsekvensen av det de mener, og melder seg inn i FFFS.

I tillegg til nevnte saker arbeider vi selvfølgelig med mange andre saker også.

FFFS tar de seilende på alvor.

LRV

Referat fra styremøte 28. mai 2009

Tilstede ved styremøte var: Leif Vervik, Harald Prytz, Atle Rusten og Bjarte Helland. Reidar Bale ble forhindret pga sykdom.

VELKOMST

Leif ønsket velkommen og vi fikk en oversikt over hva som skjer vedrørende saksmengde og den daglige driften. Han viste til at man har passert medlemsnummer 1834 og at vi ser en bedring i økonomien til forbundet. Saksmengdene har dessverre økt, men det viser at vi tar saker på alvor og at mange av våre saker er fra medlemmer som melder seg inn og har med seg en sak som de trenger hjelp til å få løst, som gjerne de andre forbundene har avvist. Saksnummer er ca 180 hittil i år.

REGNSKAP

Her er det dessverre litt etterslep som per øyeblikket ikke er ført, det gjelder spesielt inntekter/kontingent fordi vi skiftet regnskapsbyrå ved årsskiftet, de har hatt litt problemer med å overføre datafilene våre fra i fjor, til sitt eget system.

STATISTIKKER

Vi ble forelagt medlemsutviklingen og vi kunne se at det er en god økning som vi håper fortsetter.

TI ÅRS JUBILEUM FOR FFFS

I anledning av at vi har 10 års jubileum til høsten neste år, ble det vedtatt at det blir utgitt en kalender for 2010, som blir sendt medlemmene og samarbeidspartnere.

MEDIA

FFFS har i det siste vært flinke å markere seg i media med tanke på Pensjons-saken, Secora og i de mye omtalte utflaggingssakene. Vi har fortsatt mange gode

saker vi kjemper for, og skal prøve å bli enda mer synlig ovenfor allmennheten i fremtiden.

ARBEIDSMILJØLOVEN

Arbeidet med denne er fortsatt høyt prioritert, men det er en lang og tung vei å gå, FFFS vil fortsette å jobbe for å få denne innført til sjøs. Enstemmig vedtatt i styret.

MEDARBEIDER TIL KONTORET

Styret vedtok å ansette en person på deltid på kontoret for å ta seg av føring av regnskap og annet forefallende arbeid. På sikt ser vi fordeler ved å ha egen regnskapsansvarlig, da vi kan lettere føre kontroll med innbetalinger. Vedkommende kan på sikt også delta i den daglige driften av kontoret. Her ser man på muligheten for å bruke vedkommende til registrering av saker og nye medlemmer, med andre ord forefallende kontorarbeid. Dette vil være en stilling som ikke vil bli utlyst innen forbundets egne rekker, da vi trenger en person med regnskapsbakgrunn, og stillingen utgjør ikke heltidsjobb. Målet er at vi innen januar 2010 kan føre eget regnskap.

DATASERVERE

Styret vedtok å gå til innkjøp av server, med mulighet til å utvide det til å gjelde en ekstern server i tillegg. Vi vil ikke kjøpe denne tjenesten fra nettleverandører da vi vil slippe billigere fra det, ved å lage et eget system.

INFORMASJONS CD ELLER DVD

Her skal vi få fortgang i jobben og håper at denne kan bli klar så snart det er mulig. Vi skal se på forskjellige løsninger på å få denne produsert.

KONTAKTPERSON- NETTVERK

Bjarte Helland har påbegynt arbeidet med etableringen av kontaktnettverk i

Sartor, Olympic, North Sea Shipping og de andre. Skal jobbe videre med dette, vi skal også få lagt det til rette slik at vi kan få regions kontakter for bedre å kunne nå ut til de forskjellige landsdelene. Videre vil man lettere kunne få lokalkunnskap, som kan være nødvendig i enkelte saker. Regionpersonene skal kunne bistå kontaktpersonene i rederiene slik at man kan samarbeide for å finne de beste løsningene. Vi har allerede kontaktpersoner i Hurtigruten, Color Line, Redningsselskapet med flere.

BRUK AV DEBATTFORUMET

Når det gjelder forumet skal vi lage til egne "private forum" for de enkelte rederier, slik at man bare har diskusjoner innen rederiet, uten at andre kan lese eller skrive i dette. Dette vil være en møteplass for meningsytring og erfaringsoverføring innen det enkelte rederi. Kontaktpersonene vil ha Moderator status innen det spesifikke privatforumet. Dette for å kunne drive aktiviteten lettere ovenfor alle medlemmene innen det private forumet. Det blir skrevet et innlegg i Dråpen av Bjarte Helland slik at man kan få oppdatert e-postadresser til medlemmer og en oppdatering om hvilket rederi de er tilknyttet.

Møte ble avsluttet i god tone, og vi ser frem til den tiden som kommer.

Bjarte Helland

info@fffs.no – www.fffs.no



*Steinar Gullvåg.
Foto: Arbeiderpartiet*

Endelig en politiker som har skjønt det

I Dagsavisen.no 28.04.09, kan vi lese om stortingsrepresentant Steinar Gullvåg, som virkelig tar bladet fra munnen og synger ut. Dette er på høy tid. Han mener at StatoilHydro, som delvis statseide selskaper driver sosial dumping. Klarere kunne vi ikke sagt det selv.

I forbindelse med utflaggingen som vi har sett i den senere tid av bøyelastere og andre, mener Gullvåg at det er StatoilHydro sin soleklare plikt å bruke nordmenn, eller utlendinger på norske vilkår som mannskap på skipene. Dette sier ledelsen i StatoilHydro at de ikke har tatt stilling til. Da mener vi i FFFS at det er på tide at myndighetene gir StatoilHydro beskjed om at nå skal de ta stilling til problemet. Hvis ikke må staten gjøre som Gullvåg sier; nekte dem tilgang til nye oljefelter i Norskehavet, Lofoten og andre steder.

Det minste vi kan forlange av statlige bedrifter er at de går i bresjen for å redde norske arbeidsplasser og gi alle verdige vilkår, ikke det motsatte.

Dere kan lese hele artikkelen her;

www.dagsavisen.no/innenriks/article413005.ece

LRV

NÅR SKAL DEMOKRATI OG MENNESKERETTIGHETER INNFØRES TIL SJØS?

24. november i fjor ga Høyesterett beskjed gjennom dommen mot NSF om at automatisk trekk av "tariffavgift" var og er ulovlig. Likevel fortsettes det med denne ukulturen.

Praksisen med automatisk trekk av kontingent av folk som mønster ut, eller mønstrer om fra et rederi til et annet, er også ulovlig. Dommen i Høyesterett slår også fast at retten til ikke å være organisert, er like sterk som retten til å være organisert. Dette betyr i praksis at det er ulovlig og automatisk å trekke noen for kontingent, uten at vedkommende først har blitt spurt om dette, eller personlig melder seg inn i et forbund.

Den praksisen som rederiene/forbundene fører i dag er med andre ord ulovlig.

Om ikke rederiene slutter med automatikken, og tar dommen fra Høyesterett mer på alvor enn avtalen de har med de andre forbundene, kommer vi til å gå til politianmeldelse av et eller flere rederier. Denne praksisen må vi få en slutt på.

Når FFFS snakker om demokrati mener vi det på alvor. Er den negative organisasjonsfriheten like sterk som den positive, skal den også håndheves. Man kan ikke uten videre gå inn i en annens lommebok og uhemmet forsyne seg. Dette har Høyesterett slått fast en gang for alle. Nå er det på tide at loven praktiseres. Den beste måten å gjøre dette på er å spørre de seilende ved påmønstring/ommønstring om hvem de vil betale kontingent til, eller om de ikke skal betale til noen. Det har de nemlig full rett til.

Rederiene må være klar over at hver gang de trekker noen i kontingent/tariffavgift, uten å først å ha innhentet tillatelse fra den som trekkes, bryter de EMK art. 1 prot. 1. FFFS tar de seilende på alvor.

LRV



Informasjon om kontaktnettverket i FFFS

Jeg vil med dette oppfordre alle våre medlemmer om å sende oss en oppdatert informasjon som inneholder:

- hvor du er ansatt
- mail-adresse eventuelt andre relevante endringer

Årsaken til at vi trenger dette, er at vi omorganiserer litt for å kunne støtte våre medlemmer bedre. Vi vil etablere et kontaktnettverk med personer som påtar seg oppgaven med å være FFFSs representant i de forskjellige rederi.

Vi ønsker derfor kontakt fra de personene som er interessert i å forme fremtiden for sjøfolk. Vi trenger folk med litt tid til overs og som ønsker å bidra. Vi vil og ha kontakt med medlemmer som ønsker å drive oppsøkende virksomhet, eller kunne tenkt seg å delta i regions arbeid. Vi lever i et langstrakt land, og ønsker oss medlemmer fra hele landet, som har litt ekstra tid å avse.

Hvis noen av våre medlemmer har forslag til gode kandidater så send det gjerne inn til oss, vi trenger ildsjeler som kan representere oss på en god måte.

Det vil komme ytterligere informasjon om kontaktnettverket og hvordan vi legger opp til informasjonsspredning blant de enkelte nettverkene. Dette vil bli tilknyttet vårt diskusjonsforum og alle medlemmer vil bli tildelt en konto med egen kode, det vil da være private forum for de enkelte rederi. Vi ønsker å sende ut mest mulig elektronisk, og håper derfor at alle kan opplyse oss om E-postadresser, som vi kan sende ytterligere informasjon til.

Mvh

Bjarte Helland
Sekretær FFFS



Europeiske vet hvilke

Ta med deg Europeiske Reiserforsikring og du kan føle deg trygg på reisen. Vi har oppdatert oversikt over mer enn 60.000 sykehus og leger i hele verden, og vi sørger for at du kommer til den rette hvis du trenger hjelp.



Din trygghet - i hele verden

europaiske.no tlf. (+47) 214 95 000

Føler seg sviktet av eget forbund

Det er en vond følelse når man i mange år har betalt kontingent til forbundet DNMF, for så å oppdage at man ikke får den hjelpen man forventer.

Slik følte Tønsberggruppen mot nedbygging av sjømannspensjonen det, da de kontaktet forbundet og ble nektet hjelp.

I flere år har gruppen kjempet for å få den pensjonen de ble lovet, og som de trodde var avtalefestet, men som med et pennestøk ble fjernet i 2001. Gruppen har kontaktet forbund, Storting, sentrale og lokale politikere, men ingenting har hjulpet. I grunnlovens § 97 er det slått fast at ingen ny lov kan ha tilbakevirkende kraft, likevel blir mange pensjonister frastålet deler av pensjonen sin nettopp på grunn av dette.

Den eneste utveien for Tønsberggruppen er rettssak, men det skorter på penger. Likevel sier Leif Jørnsen og Arne Christophersen i Tønsberg Maskinistforening at de ikke tenker på å gi seg.

I Tønsberg Blad 09.06.09 kunne man lese hva de selv mener om støtten de får fra eget forbund. Dere kan selv lese hele saken på følgende link;

<http://tb.no/article/20090609/NYHETER/123844766/1011/NYHETER>

LRV



Leserbrev



Fagforeningskontingent eller tariffavgift?

Dette er noe som mange av oss blir trukket for, mot vår vilje, og gjerne når man begynner i et nytt rederi. Her er det viktig å understreke at man ikke skal bli trukket i sin lønn uten samtykke, dette ble bestemt i Høyesterettsdommen av 27. november 2008. For å gjøre dette enkelt for den som ikke vil leste alt her:

Legg sammen den summen som er urettmessig innkrevd (gjelder etter rettskraftig dom 27. november 2008)

Send følgende melding til e-post mottaker:

jacqueline.smith@sjomannsunion.no
Jeg(ditt navn og personnummer+ arbeidsgiver) krever herved tilbakebetalt kr: (den summen som er urettmessig innkrevd) blir tilbakebetalt til konto nr. (din konto nr). Grunnlaget for denne innbetalingen til NSF, DNMF eller NSOF er ikke lovlig, da høyesterett har fastslått at man IKKE kan kreve innbetaling av kontingentavgift/ tariffavgift med mindre man AKTIVT har meldt seg inn i et av disse forbund. Betalingsfrist settes til 14 dager fra mail er sendt, bruk leserbekreftelse eller be om bekreftet mottak av e-post.
Underskriv

Dette gjelder om man har valgt å stå forbundsløs, medlem i FFFS, eller i andre forbund. Jeg opplevde selv å bli automatisk trukket da jeg skiftet rederi, at det feilaktig ble innbetalt tariffavgift/ medlemskontingent til Sjømannsforbundet. Rederiet hadde dessverre ikke fått denne autotrekken ut av regnskapssystemet, som igjen resulterte i at jeg ble trukket. Ut ifra min kunnskap om at man ikke kan bli avkrevd hverken tariffavgift eller medlemskontingent AUTOMATISK, tok jeg derfor kontakt med Sjømannsforbundet. Her kom jeg først til en saksbehandler i

Ålesund som mente at dette hadde de lov til, da det har med tariffavgift å gjøre.

Det som jeg har, og stiller et stort spørsmålstegn ved, er hjemmelen til å kunne kreve opplyst av min arbeidsgiver mine personalia, her gjelder alle 11 siffer, og hvor jeg jobber. Jeg har tatt dette opp med Datatilsynet og de var avventende med reaksjoner på dette. Vilkårene for å kunne kreve TARIFFAVGIFT må være at man skal kunne få alternativer vedrørende vilkår for ansettelse, dette er ikke automatisk mulig pr dags dato, da Norges Rederiforbund ikke vil forhandle med andre for øyeblikket. Dette har jo resultert i at vi i FFFS har direkte avtaler med rederiene, og ikke har en som gjelder alle rederier automatisk. Det vil komme men det tar tid, når man må ta dette den lange veien. Man kan derfor IKKE kreve avgift for en avtale som det ikke finnes alternativ til, for man får ikke mønstre uten avtale om lønn og arbeidsforhold.

Etter å bli galant avfeid av en innkompetent saksbehandler i Ålesund, som ikke har kunnskap til rettslig praksis tok jeg kontakt med Jacqueline Smith, som er leder for NSF. Jeg spurte om hvorfor man fortsatt blir trukket kontingent. Hennes svar var da at dette var Tariffavgift. Dette viser at man fortsatt tror at man kan trekke bare man kaller det noe annet, dette stemmer ikke i henhold til rettskraftig dom fra Høyesterett. Hun begynte da å trekke fram NIS avtalen og at det gjerne var derfor jeg hadde blitt trukket. Jeg opplyste henne om at den båten jeg seilte på, for tiden ikke er registrert hverken i NOR eller NIS. Videre opplyste jeg henne om at arbeidsgiver ikke fikk tilbakebetalt den feilaktige innbetalingen. Det var mange argumenter for at dette er gyldig praksis, mot norsk høyesteretts avgjørelse.

Slik man skal tolke dommen er at det ikke kan trekkes for en avgift som ikke er legitim. Det var årsaken til at høyesterett fant at man kan ikke bare kreve inn samme beløp, som man betaler som medlem, uten at man kan dokumentere noen som helst plass, hvilke utgifter det påfører dem i å forhandle avtaler. Videre kunne de ei heller dokumentere noen regnskapsmessige forskjeller i føring av utgifter til medlemmer og til dem som man "bare forhandler for".

Det er derfor slik at man kan anmelde NSF for å innkreve avgift, mot rettslig kjennelse, noe som igjen er, etter mitt syn, BEDRAGERI. For NSF og de andre forbundene som nyter godt av at man automatisk blir trukket beløper dette seg til millionbeløp. Det blir derfor å betegne som et GROVT bedrageri. Dette var ting som jeg nevnte for NSF sine representanter.

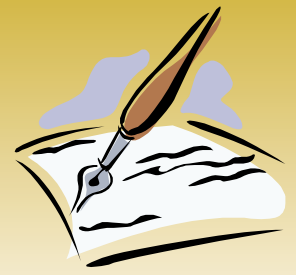
Jeg fikk derfor beskjed fra Jacqueline Smith om å sende den mailen som jeg har nevnt ovenfor, så skulle hun få ordnet en tilbakebetaling til meg. Dette tar jeg som en innrømmelse fra NSF om at de opererer på kanten av loven og rettslig praksis, men at de føler at hvis de bare betaler tilbake til dem som klager høyt nok, så sitter de igjen med en gevinst. Dette igjen er grovt bedrageri med overlegg, som en interesseorganisasjon bør finne seg for god til.

Jeg håper at mange gjør som meg og krever tilbakebetalt alt som er urettmessig innkrevd. Om dere ikke får gehør, send meg en mail så skal jeg ta meg av saken, da bedrageri ikke kan tolereres.

Bjarte Helland



Leserbrev



Hei til Dråpens lesere

Jeg var ute på ett vikariat i Trico Supply, nå etter nyttår (februar), hvor jeg fikk meg litt av en overraskelse da første lønning kom. Her var jeg nøymelig trukket for kontingent til Det Norske Maskinistforbund.

Jeg tok omgående kontakt med rederiet for å klage både på lønna som var helt feil, og på dette med tvangstrekk av fagforeningskontingent. Fikk da til svar at de var pålagt å trekke oss for kontingent MEN at jeg kunne skriftlig melde meg ut av denne ordningen. Noe jeg gjorde omgående. Og svaret fra rederiet kan dere lese nederst på siden.

Spørsmålet mitt i denne sammenheng er: Hvem i h... er det som har pålagt Trico å foreta tvangstrekk? Eller er det bare noe de tar seg til rette med av egen fri fantasi. Det er første gangen jeg har opplevd dette på en NOR registrert båt. Jeg har tidligere blitt trukket på lignende måte, men det var i NIS. Dette oppstår nå i 2009, bare noen

måneder etter at Høyesterett har avsagt dom i nettopp slike saker. Dvs. forbundene har ikke lov å trekke andre enn sine egne medlemmer. Når Trico driver med tvangstrekk av fagforeningskontingent, kan årsaken være at de er presert av Maskinistforbundet for å inndrive mest mulig til forbundskassa????

Kanskje det er litt bukken og havresekken opplegg???????

Så medlemmer i FFFS, vær på vakt. Dobbelsjekk lønnslippen
Svein Aase

Hei Svein
Eg har snakket med mannskapssjefen, og vi er pålagde å trekke fagforeningskont, med mindre noe annet skriftlig foreligger. Eg treng en skriftlig bekreftelse på at du ikkje skal trekkast i fagforening
Best regards
Mariann Skorpen Berge
Payroll & Crew Coordinator

Hallo

No e æ lei av denne ulovligheten som foregår i norsk sjømannsforbund, bli trekt for kontingent om æ glemme å si fra te rederiet, dette er rent tyveri. De e heller ikke nå hjelp å få når du trenger det, kontingenten vi bli trekt for flere tusen i året, som enkelte i styr å stell der fester bort, vi som trenger hjelp å støtte får ikke det vi har krav på.

Meldte mæ ut for flere år siden, da æ ved to saker trengte hjelp å ikke fikk det. No e det nok. Har sagt fra til mine kolleger på sjøen. **" MELD DERE UT AV SJØMANNFORBUNDET, DI ER TYVER, SOM STJELER AV HYRA DI."**

Alle norske sjøfolk burde melde seg ut, Sjømannsforbudet jobber ikke for oss norske sjøfolk, vi bare betaler.

Stopp dette tyveriet nå, jeg er rasende.

Vi må si fra hvis vi ikke skal trekkes, det skal være omvendt, vi skal si fra hvis vi vil trekkes. Hør alle mine kolleger og venner på sjøen, følg med å se hva som foregår, la ingen stjele av hyra deres.

Hilsen Laila

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM,
ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Leserbrev



Like forutsetninger til å handle fornuftig

Det som er innlysende er at vi alle har samme forutsetninger til å søke å forbedre oss, på den ene eller andre måten, men det er noen som ikke bruker mulighetene, men isteden ser fremtiden som et instrument til å øke egen formue, manipulere andre og ikke opptre etter forventninger.

Et norsk firma, et "Bio Selskap" (som utvinner Bio Brensel), hugde ned nøttetrær i Ghana. Trærne ble benyttet til Bio brensel. Nøttene fra trærne ble tidligere benyttet av lokale innbyggere som hovedinntektskilde. Dette rakk til å finansiere skole og mat, og det meste som gikk med av fornødenheter. Firmaet så vel et problem her, og re plantet nøttetrærne. Ja faktisk så plantet de dobbelt så mange som de hadde høstet. Det er bare det at det tar ca 20 år før trærne bærer frukter igjen.

NSF frukter vil jeg karakterisere som "nedfallsfrukt". Når en ser på NSF's høsting av kontingent, som høyesterett nå har slått fast har vært en ulovelig praksis i alle år, så vil jeg anslå at 20 år er alt for lite for NSF til å bære "friske frukter". Takket være FFFS har nå sjøfolk muligheten til selv og velge fagforeningstilhørighet, stå utenfor, eller gjøre akkurat som man selv ønsker. Det er litt skremmende og tenke på at man måtte vente helt til 2008 før dette var en realitet. Realiteten hadde latt vente på seg kanskje i mange år ennå, om det ikke hadde vært for "FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK".

FFFS beviser nok en gang at: "DE ER DER FOR SJØFOLKAS SKYLD, OG PÅ DERES PRIMISSER". De lytter, respekterer, er ydmyke, men samtidig handlekraftige.

Tvungen alderspensjonering

Nå arbeider FFFS sterkt for å få opphevet 62 års tvungen alderspensjonering. Dette må ikke misforstås dit hen at de som ønsker å gå av med pensjon ikke kan gjøre det, men intensjonen er å få like rettigheter for sjøfolk og landansatte, slik at det er individet selv som bestemmer, og ikke arbeidsgiver. Jeg sendte min første offisielle henvendelse om å få endret pensjonsalder på frivillig basis gjennom tillitsverket i NSF den 19. februar 2006. Det ble et negativt svar. Jeg purret så til Forbundsstyret /NSF direkte den 18. juni 2006. Svaret ble som sedvane ikke særlig godt motatt, og ikke søkt gjennomført.

Ved min henvendelse og inntreden i FFFS ble henvendelsen tatt særdeles godt i mot. Det arbeides kraftig i sakens anledning, både med lokal ekspertise og ekstern juridisk hjelp. Man har søkt rettens hjelp, men så langt uten positiv dom. FFFS går hele veien, ja til Strasbourg om nødvendig. Det er det man har fagforbund til.

FFFS strekker seg hele veien. Det være seg i små eller store saker. Jeg føler stolthet ved å tilhøre et slikt forbund. For arbeidstakere på land har det også vært ønske om å forlenge lovbeskyttet

rett til lønnet arbeid, fra 70 til 72 år. Dette går ikke på retten til selv å søke førtidspensjonering, eller gå av med AFP, men for de som selv ønsker det, og hvor helse og øvrige forhold ligger til rette for det, ble det søkt om forlengelse av lovbeskyttet rett til å stå lengre i lønnet arbeid.

Loven er ikke stadfestet ennå, men det heter seg for ansatte f, eks. med kjøreseddel, følgende.:

Sitat:

«Med bakgrunn i den antatte forstående endring av øvre aldersgrense for kjøreseddel, har Samferdselsdepartementet besluttet at det kan åpnes for en lempeligere praksis om individuelle dispensasjoner fra regelverket inntil en lovendring er på plass. Det kan således nå gis fritak for 70- årsgrensen dersom det i tillegg til tilfredsstillende helseattest vedlegges en bekreftelse fra transportselskap, drosjesentral eller en løyvehaver om at det er et behov for å kunne benytte en sjåfør som har fylt 70 i løyvepliktig virksomhet. Ytterligere dokumentasjon anses etter dette ikke nødvendig.»

Sitat slutt.

Det er en del ting til å lese rundt dette, men jeg avslutter her. Dette skulle vel være klart nok. Man kan oppsummere det slik.: En kokk / kelner / matros etc. anses for gammel til å utføre sitt virke til sjøs, ved fylte 62, mens en 72 år gammel bussjåfør anses skikket til å frakte en fullastet buss med f. eks. skolebarn,



Leserbrev



på all slags føre, med det ansvaret det medfører, mens en Barkeeper ikke ansees skikket til å servere en drink på åpent hav.

Dette arbeider FFFS for å endre på, mens NSF ikke hevet en finger for å fremme forespørselen.

Hva kan være årsak til at det fortsatt er medlemmer igjen i NSF?

Jeg spør meg om og om igjen.

En årsak er at man ikke har fått med seg at det ikke lenger er tvunget medlemskap. (Man kan altså, når som helst stoppe ufrivillig tvunget fagforbundsstrekk.)

En annen årsak kan være eksemplet nedenfor.

Jeg traff helt tilfeldigvis, en for meg helt fremmed mann forleden. Vi kom i snakk om fagforbund. Hans argumentasjon for å bli i LO var:

Andre firmaers tjenester. Slik som innboforsikring og LO-favør fordelskort med gode tilbud på strøm, reiser, bensin, hotell med mer. Dette var hans argumentasjon. Jeg tror andre gjør som ham. Klamrer seg til andre firmaers tjenester. Når jeg så fortalt ham hva som ble trukket av hans medlemskontingent for disse tjenestene, og at hans kone også ble trukket for innboforsikring i hennes LO-medlemskap, men at kun en innbetalt forsikringsdel, dekket innboet ved skade, så ble vedkommendes syn endret. Mine undersøkelser viser også at man som enkeltkunde i et forsikrings-selskap, kommer bedre ut i de fleste tilfeller enn ved LO's innboforsikring. Et fagforbund skal i utgangspunktet beskjefte seg med det - det har satt seg som mål, være til for medlemmene, ta dem på alvor og seriøst søke å heve

arbeids og lønnsnivå, sosiale og juridiske rettigheter. Det er etter mitt skjønn **kun** FFFS som gjør dette.

Man ser klart at NSF ikke har fulgt opp. Mine henvendelser gjennom 37 år har aldri ført frem. Du som leser det her og er medlem av NSF, spør deg selv, hva gjør NSF for deg.

Prøv deg med en henvendelse som f. eks. Hvorfor er sjømannspensjonen lavere enn folkepensjon. Om du venter med å ta ut sjømannspensjon til du er 62, så får du ikke etterbetalt de 2 årene fra 60 til 62, om du utnytter muligheten til å stå i lønnet arbeid til sjøs, frem til fylte 62. Sjømannspensjonen blir innbetalt av sjømannen selv, slik at det er ens egne penger som blir tilbakebetalt, men det er tak på full opptjening, 30 år. Jeg har totalt betalt kontingent i 37 år. 7 år over maksimum grensen. Når jeg i tillegg arbeidet til jeg fylt 62, så mister jeg altså 9 år innbetalt avgift. Eller med andre ord, etter at du har seilt inn 360 måneder, får du en ekstra skatt. Sjømannspensjonen er mildt sagt elendig. Jeg har derfor sett meg nødt til å ta meg lønnet arbeid på land. Dette blir jeg straffet for, slik at en allerede lav pensjon blir trukket med ca 20 %. I vedtektene for sjømannspensjon av 1948 heter det at.: «**Sjømannspensjonen skal ikke under noen henseende være lavere enn folkepensjon.**»

Min sjømannspensjon er ca 100 000,00 kroner under folkepensjonen jeg ville fått på nåværende tidspunkt. Jeg er svært så interessert i å få vite svaret du får, om du retter en henvendelse (forespørsel) til NSF. Om hvorfor det er slik som beskrevet ovenfor.

Forsikringer.

Når sjøfolk får de samme rettigheter som andre nordmenn så er det en vesentlig ting som FFFS kommer til å se nærmere på, og det er forlengelse av forsikrings lengde, i takt med lengre lovbestemt frivillig arbeids og aldersgrenser.

Jeg tror at man bare kan drømme om at forsikringsselskapene frivillig vil heve øvre utbetalingsgrenser, men etter som vi blir eldre og kan arbeide lengre mener jeg, og FFFS at det er naturlig at også forsikringer følger de nye normer som kommer.

I dag har man for eksempel, gruppelevs-forsikringer hvor avtalen går ut på at ved død utbetales til de etterlatte, 1000 000 kroner.

Nedtrapping av summen begynner ofte allerede ved fylte 51 år, med kanskje 50000,00 kroner i året.

Opphør av forsikringen er da i mange tilfelle 67 år, men for sjøfolk mange år før. Bruker man dette som eksempel er det da naturlig ved hevet lovbeskyttet frivillig aldersgrense, at nedtrapping blir hevet fra f. eks. 53 år, og slutt utbetalingsdato blir 69 år.

Dette er et problem som FFFS vil arbeide med når forlengelsen for rett til lønnet arbeid er den samme til sjøs, som på land.

Problemet gjelder ikke bare ordinære forsikringsordninger, men også " Loss of Licens " m.m.

Tarifforhandlinger

Hadde det ikke vært naturlig og samlet alle sjøfolk i et forbund, slik at vi hadde fått tilnærmet like forhold for alle, i ste-



Leserbrev



det for at 3 forbund forhandler på hver sin kant. FFFS mener det, og jeg med. Under FFFS ledelse ville vi ha forhandlet med Arbeidsmiljøloven (når den blir innført) i bakhånd, og vi ville fått likhet for loven, både på land og sjø.

FFFS øker sterkt i medlemsmasse, men vi trenger flere medlemmer. Gjør deg og kommende generasjoner en tjeneste, meld deg inn.

Sjøfartsdirektoratet, kontra arbeidsmiljøloven

Man ser klare forskjeller hele veien, og det som bør være klart er at arbeidsmiljøloven er mer omfattende enn direktiver utferdiget av sjøfartsdirektoratet.

En meget vesentlig ting er at alt som sorterer under arbeidsmiljøloven, er offentlig, i Sjøfartsdirektoratet er det vedtektsfestet taushetsplikt, og man kan straffes med bøter eller fengselsstraff på opptil 6 mnd for brudd på bestemmelsen.

Et eksempel på dette har vi nylig i sementfartøyet "Crete Cement", som gikk på grunn ved Aspond innerst i Oslofjorden den 19. november 2008. Dagbladet skrev 6.12. 08 at Havarikommisjonen undersøker om losen hadde sovnet da sementskipet gikk på grunn. Dette skal være på bakgrunn av hva losen selv har forklart. Et stykke lenger ute i artikkelen kan man lese at det

Havarikommisjonen finner ut, ikke kan brukes i sivilsaker, eller straffesaker i etterkant.

Det er i slike tilfeller jeg spør meg selv om hvilke nytte vi har av slike kommisjoner. I våre naboland er all slik informasjon offentlig. Det er bare når inspeksjoner av forskjellig art finner sted som er hemmelig. I Norge er det motsatt.

De som tviler på dette anbefaler jeg å lese boken "Direktoratet" av John Nikolai Omark, utgitt på forlaget, Norske Bøker. Sjøfolk har i veldig mange (de fleste) tilfeller svært lange arbeidsdager. Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) slår fast i en rapport nylig at lange arbeidsdager øker risikoen for ulykker betydelig. Arbeidsdager på over åtte timer gir en økt risiko for ulykker med 50 %, og med 100 % når arbeidsdagen overstiger tolv timer. Lange arbeidsdager øker dessuten risikoen for psykiske plager, blant annet stress, og gir trolig høyere sannsynlighet for muskel og skjelettplager, hjerte og karsykdommer.

Natt og skiftarbeid øker også risikoen for ulykker, søvnforstyrrelser og nedsatt yteevne. Man antar også at man øker risikoen for mage og tarmproblemer, enkelte kreftformer, spontantabort, for tidlig fødsel og nedsatt fruktbarhet som følge av natt og skiftarbeid. Man konkluderer til slutt med at mange av de store ulykkene i vår historie, har skjedd om

natten, slik som Titanic og Exxon Valdes. Det er nå på tide at man drar veksler på den ekspertisen og lærdommen som er på området, for å dempe de negative virkningene ved skift, nattarbeid og lange økter.

For å opprettholde en god helse er det i følge en undersøkelse ved Stami konstatert at innflytelse på eget arbeid og støtte fra nærmeste sjef fører til mindre sykefravær på grunn av psykiske lidelser. **En god personalpolitikk er derfor helt nødvendig.**

Har man f. eks. en misbruker av droger eller annet stimuli, er det etter mitt skjønn urimelig og kaste vedkommende ut i arbeidsledighet og annen elendighet. En arbeidsgivers plikt bør være å forsøke å hjelpe, ta vare på mennesket og ressursen, istedenfor å feie problemet under teppet. Et godt eksempel på dette finner vi i vårt naboland Sverige. Der er det et hjelpeapparat for trengende, og arbeidsplassen står åpen for arbeidstager som har sagt seg villig til å bli hjulpet.

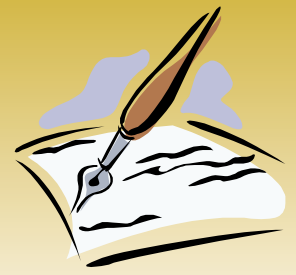
For å forbedre eksempler jeg har fremmet her mener jeg at det er kun arbeidsmiljøloven som er redskapet for å fremme dette, ikke Sjøfartsdirektoratet.

Mvh.
Per Hagerup.

FFFS tar de seilende på alvor



Leserbrev



Utflaggingen sett i perspektiv

Så er utflagging med utskifting av mannskap igjen på dagsorden, og midt oppi dette snakkes det om kvalitet, kompetanse, ekspertise osv hos mannskapet.

Da jeg reiste til sjøs i 1969 var det opplæring som stod i fokus, man begynte som dekksgutt, maskingutt eller byssegutt og ble lært opp i de forskjellige fasene innen det respektive departement. Var en normalt våken og tok til seg kunnskapen ble man belønnet med opprykk til jungmann, smører eller 2. nd. kokk. Det var en stor dag, da fikk man også en hundrelapp eller så, mer i hyre. Slik gikk det videre til man tilslutt var fullbefaren sjømann, noe som betyr at man kjenner til og kan alle funksjoner innen det respektive departement, samt litt innen de andre departementene også. Siden kunne man ta skoler for så å vende tilbake som offiser.

Men, det var den gangen det. I dag ligger vel ekspertisen på rederikontorene der det kjempes om å fylle mannskapslistene med de rimeligste alternativene.

I 14 år har jeg vært på seismikkfartøy, på dekk, der mannskapet var Indisk og siden Filippinsk. Greie folk med godt humør og flinke til å jobbe med renhold, vedlikehold osv, men det er jo en hel del andre ting en matros skal kunne, som kran, bom, davit og vinsjkyøring, tauverk etc. Stuing av ting og tang, plassering og surring/stemple av kolli osv, da står det ikke så veldig bra til. Så kommer vi til fortøyning, der en matros skal kunne sette ut fortøyning med tilnærmet rett valg av puller og visning på trossene, her står det heller ikke så bra til. Dette gjelder også styrmenn, som har en høy og god utdannelse fra maritime universiteter rundt om kring, men arbeidserfaring, det skorter det på.

Når det så i tillegg, av forskjellige årsaker, må gå raskt for seg, for å avverge en uønsket situasjon. Da går det i alle fall dårlig, da står man der alene midt inne flokken av vanskelige alternativer, og atter en gang må en gjøre alt selv, slik at jobben blir trygt utført.

Når rederiene ansetter billige utlendinger, med lite erfaring, sparer de i utgangspunktet noen kroner, men tenker de på liggetid på verksted, personskader og lignende?

Tenker de på forsikringer i forbindelse med HMS?
Neida de tenker rimelige alternativer, som allerede har vært kostbare for enkelte selskaper, og de neste, og kanskje enda rimeligere sjøfolkene, de blir nok noe bedre sånn rent negativt sett.

Hilsen medlem nr. 100907

Hvilke politikere kan man stole på?

Foto: Rune Kongsto



Kristin Halvorsen

Foto: Bård Gudim



Siv Jensen

Foto: CF Wesenberg / kolonihavnen.no



Erna Solberg

Foto: Arbeiderpartiet



Jens Stoltenberg

I forbindelse med at Teekay varslet at de ville flagge ut flere skip, ble det ramaskrik fra alle kanter. Regjering og forbund snakket høyt om at dette var en skandale. Alle ville gjøre noe, til og med gjeninnføre arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk i norske farvann. Man ville sågar innføre at utlendingene skulle ha norske minstekrav på sokkelen, i forhold til tariff.

Hadde dette blitt innført hadde ikke Teekay og andre bøyelasterederier hatt noe å tjene på å flagge ut.

Det er nå over to måneder siden saken

var på høring i stortinget, den var 24. april. Har noe skjedd?

Neida man gjør som andre politikere før dem, man holder ikke løftene sine. Man skriker høyt når sakene er i media, med en gang det stilner litt, glemmer man hele saken.

Det er heller ikke noe ønske fra Norges Rederiforbund at loven blir gjeninnført. De mener at om vi innfører loven, kan de bli utestengt fra andre lands havner/farvann.

Det er da ikke noe nytt, at man fjerner norske sjøfolk. Norske sjøfolk er allerede fjernet fra mange lands territorialfarvann. Hva med Brasil, New Seeland og USA med flere, de beskytter sine sjøfolk, og slipper bare norske mannskaper med spesialkunnskaper inn.

Hvorfor kan ikke vi beskytte våre seilende?

Dette må det ikke bli opp til rederne å bestemme, dette er et politisk spørsmål.

Ønsker man å ha norske sjøfolk må man ta noen grep nå. For eksempel å gjøre det man lover. Nå tar stortinget ferie, med andre ord vil det ikke skje noe nå heller. Etter ferien håper man at alt er glemt. Men FFFS glemmer ikke så lett.

Derfor tar vi med et stykke som sto i Dråpen nr. 1-03.

Den gang klarte koalisjonsregjeringen med Erna Solberg i spissen å fjerne den samme loven, som vi nå ønsker gjeninnført. Vi vet jo at hun og hennes kolleger på tinget tenker mindre på sjøfolkene, enn rederne.

Det er ikke for ingenting vi stiller spørsmålet; hvilke politikere kan man stole på?

LRV

Faksimilie fra Dråpen nr. 1- 2003

Sjøfolk trenger ikke arbeidstillatelse

Utlendingsloven påbyr utenlandske sjøfolk på utenlandske skip i norsk innenriksfart å ha både arbeids og oppholdstillatelse, siden denne loven trådte i kraft i 1988 har denne bestemmelsen ikke blitt håndhevet.

Nå har kommunalminister Erna Solberg besluttet at det ikke lengre skal kreves arbeids og oppholdstillatelse for disse mannskapene, Utlendingsdirektoratet ble varslet om dette på fredag den 13 des. Kommunalministeren vil også utforme en ny forskrift i utlendingsloven, som skal sendes ut på høring til våren.

Her ser vi hvor mye lovnadene fra Høyre betyr i praksis og de er med på å rasere arbeidsplassene til norske sjøfolk, i stedet for å håndheve loven som de selv var med på å vedta vil de helle bare kutte den ut, begrunnelsen for dette er at politiet ikke har resurser til å håndheve denne loven blir det oppgitt,

men da er det rart at politiet i Bodo klarer det, hvorfor klarer ikke resten av landets politi kammere det? Betyr det ingen ting for høyre og resten av regjeringen at det snart ikke er en eneste norsk sjømann igjen?

Høyre bryter sine lofter som vanlig, ved at regjeringen odelegger konkurransevilkårene for norske rederier som igjen medfører at det blir færre norske sjøfolk. Sjøfartsnæringen har blitt systematisk nedprioritert siden 70 tallet. Nå må regjeringen med høyre i spissen snart våkne og få gjort noe riktig for en gang skyld. Hvorfor ikke innføre like refusjonsordninger som andre nasjoner som det er naturlig å sammenligne seg med, som for eksempel Danmark. Danmark har hatt en markert økning i danske sjøfolk som mønstrer i utenriksfart og de har innført nettolønninger for flere

år siden som har gitt gode resultater.



Dette er noe Norge også burde ha innført for flere år siden og ikke la norske sjøfolk bli en salderingspost hver gang stortinget skal ha et nytt statsbudsjett.

Det er på tide at den norske sjømann igjen kommer til heder og verdighet.

Med hilsen
Peter Jacobsen
Demokratene



Sømandsskole uddannet knap 60 kadetter om året. Når de får hyre på fragt- og fiskeskibe ude i verden kommer deres løn til at udgøre et væsentligt bidrag til Tuvalus meget lille bruttonationalprodukt.

Tuvalus sømandsskole-ø

Intet land har procentvist flere sømænd end den lille østat Tuvalu midt i Stillehavet – ud af en arbejdsstyrke på godt 5.000 er 800 ansat på skibe verden over. Sømændene, hvis hyre udgør en femtedel af Tuvalus bruttonationalprodukt, bliver uddannet på Amatuka, en ø der bliver drevet som et skib. Information fik lov at komme ombord.



Af Rasmus Thirup Beck og Anders Birch (Foto)

23-årige Solomona Garrick Arun begyndte på skolen i december sidste år. Han søgte primært ind, fordi Tuvalus regering betaler hele uddannelsen, men efter at have lært mere om sømandsgerningen er han begyndt at glæde sig til at komme ud på de syv have.



Hver dag begynder klokken 5.30 med morgensvømning. Dernæst skal kadetterne gøre rent – eller klart skib som det hedder på øen. Klokken 7 er der morgensamling og klokken 8 er der morgensamling, hvor det tuvaluanske flag bliver hejst. Derefter er der undervisning til 16.30.

bliver drevet som et skib

Klokken runder halv 9 ganske kort tid efter, vi lander på Amatuka, en lille ø på knap en kvadratkilometer der ligger som en del af Funafuti-atollen i det ganske lille ø-rige Tuvalu midt i Stillehavet. På halvtimeslaget springer en ung mand i solafbleget matrosuniform ud af vagthyttens nede ved molen og slår på en stor klokke.

Det bliver han ved med hver halve time i alle de seks timer, vi besøger The Tuvalu Maritime Training Institute, Tuvalus sømandsskole. Alt her foregår nemlig, som var man på et skib.

»Vi driver stedet som de fragtbåde, gutterne skal arbejde på, når de er



Tuvalus sømandsskole er ved at blive grundigt renoveret. Når renoveringen er færdig, håber ledelsen på at det vil hjælpe dem i deres bestræbelser på at få lov til at tilbyde en officersuddannelse. Imens modtager kadetterne undervisning midt i byggerodet.

færdige her. Der er også derfor, at vi kun taler engelsk. Det skal de også, når de kommer ud i verden«, fortæller Lee Faiva Moresi, der er officer med administrativt ansvar på øen, mens han viser rundt i sin kridhvide uniform.

Og skibsdriften går igen i de mindste detaljer. Kantine bliver kaldt kabysen, det lille hospital er et infirmeri, de studerendes små rum er kahytter, og i samtlige samtaler stryger alle om sig med sømandsudtryk. Tavlen med godt 20 forskellige knob er bare prikken over i'et.

De knap 40 'kadetter' der går på skolen, samt de 20 der i fire måneder er ude på skolens båd, kommer, når de er færdiguddannede, til at slutte sig til verdens mest koncentrerede maritime arbejdsstyrke. Tuvalu har cirka 9.500 indbyggere, knap 5000 af dem udgør den samlede arbejdsstyrke, og af dem er rundt regnet 800 mennesker sømænd.

Intet mindre end en sjettedel af alle arbejdsdygtige Tuvaluanere arbejder altså i skibsbranchen. De fleste af dem får hyre på tyske skibe, men danske Mærsk har også nogle få stykker.

SINGLE OG UD PÅ EVENTYR

23-årige Solomona Garrick Arun går på skolens første del. Han var faktisk i gang med en universitetsuddannelse, men var nødt til at stoppe, fordi han ikke havde råd. Han betegner sømandsskolen, der er finansieret af den tuvaluanske regering, som sin »sidste chance« – men efter tre måneder på skolen har han også fået mod på sømandslivet:

»For os der er unge og single, er det fedt at komme ud og se lidt af verden. Det bliver lidt af et eventyr«.

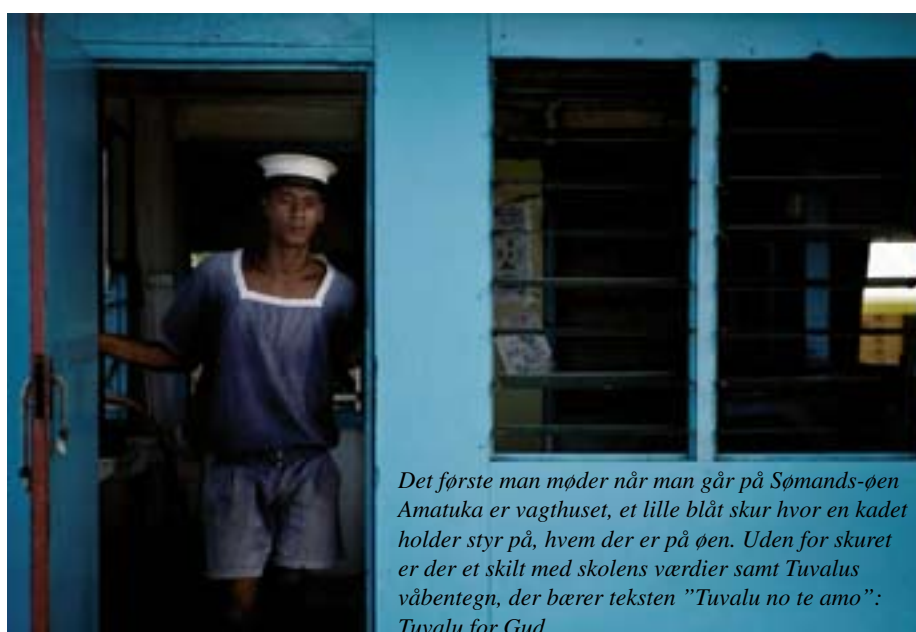
Salomonas endelige drøm er at spare op og så læse videre til officer på en skole i Fiji, når han har arbejdet de påkrævede 18 måneder. Det støtter Lee Faiva Moresi og de andre ledere fuldt ud, og de siger også, at



Kadetternes obligatoriske matrosdragter er født mørkeblå men slid og Polynesiens ubarmhjertige sol har med tiden bleget dem lyseblå. Stort set alle måltider på skole-øen består af friskfanget fisk.



Skolens udstyr til de mange praktiske øvelser er meget simpelt.



Det første man møder når man går på Sømands-øen Amatuka er vagtuset, et lille blåt skur hvor en kadet holder styr på, hvem der er på øen. Uden for skuret er der et skilt med skolens værdier samt Tuvalus våbentegn, der bærer teksten "Tuvalu no te amo": Tuvalu for Gud.

han er en af de bedste på sin årgang. Skolen arbejder selv på at få lov til at tilbyde officersuddannelsen. De skal have lov af IMO, den internationale maritime organisation, og får de det, betyder det ikke kun noget for skolen, men for hele Tuvalu. Den løn sømændene tjener, og som de i stor stil sender hjem til deres familier, udgør nemlig en hel femtedel af det lille lands bruttonationalprodukt på blot 81 mio. kroner.

»Og det er rigtige penge, som kommer til Tuvalu. Stort set alt det andet er penge, vi får, og som vi så bruger på f.eks. olie«, konstaterer Lee Faiva Moresi og uddyber:

»Vi har ikke nogle eksportvarer af betydning, så vi eksporterer arbejdskraft«.

De mange skibsansatte har også en stor del af æren for, at det lille isole-rede land er blevet en mere integreret del af det internationale samfund. Sømændene bringer nyt udefra – om alt fra ny mode til den seneste politiske udvikling – og når der er global krise, er Tuvalu også en del af den, for bare én fyret sømand kan mærkes på statsbudgettet. Som Lee Faiva Moresi udtrykker det:

»Sømændene bringer verden til Tuvalu«.



Der er trængsel om gryderne, når der bliver ringet ud til frokost klokken 12.30. Kadetterne flokkes til kantinen, hvor der næsten altid er friskfanget fisk på menuen.



Kadetterne på skolen skal som alle andre søfolk verden over naturligvis også kunne deres knob. En tavle midt på den viser, hvad der er på pensummet.



Kadetterne lærer om alt fra skibsdybder til signalering. Alle noter tages i hånden. Computere er et særsyn.



Lee Faiva Moresi har boet flere år i New Zealand, før han sidste år vendte tilbage til sit hjemland og fik job på skolen. Hans job som chefpurser er primært administrativt, men han underviser også lidt.

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

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 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

Vi har åpnet pratesider, eller såkalt chatteforum, på våre nettsider. Der har du mulighet til å si din mening, diskutere med andre og sjekke temperaturen på ulike saker som opptar deg. Her kan du chatte med likesinnede om ting som engasjerer deg. Det eneste vi ikke ønsker av temaer er ting som ikke er lovlig og som ikke passer inn på et forum som dette.

Har du tanker om arbeidet, hyrer, lover til sjøs, seilingstid eller hva som helst, har du mulighet til å dele dine tanker med andre. Er det bare chatting du ønsker, er det bare å gå i gang. Sidene er åpne hele døgnet. Hjertelig velkommen, la den engasjerte praten komme i gang! www.fffs.no

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

Nå kan du bestille kortermede tennisskjorter med logen til FFFS. Vi har skjortene i størrelsene fra S-XXXL, + diverse farger, med andre ord noe for enhver.

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.



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 menigsfylte 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 arbeidskamerater 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 navnet på de du verver, samt ditt eget.

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef	kr. 275,-
Styrmann, maskinist, stuert, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 265,-
Matros, kokk, rep, tømmerm, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmed arb, motormann fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 250,-
Lettmatros, kadett og smører	kr. 225,-
Lærling	kr. 50,-

Skoleelever, pensjonister, langtidssykemeldte over seks måneder, samt medlemmer som avtjener førstegangsmilitærplikt har kontingent fritak. Satsene er vedtatt av styret 21.10.2000.

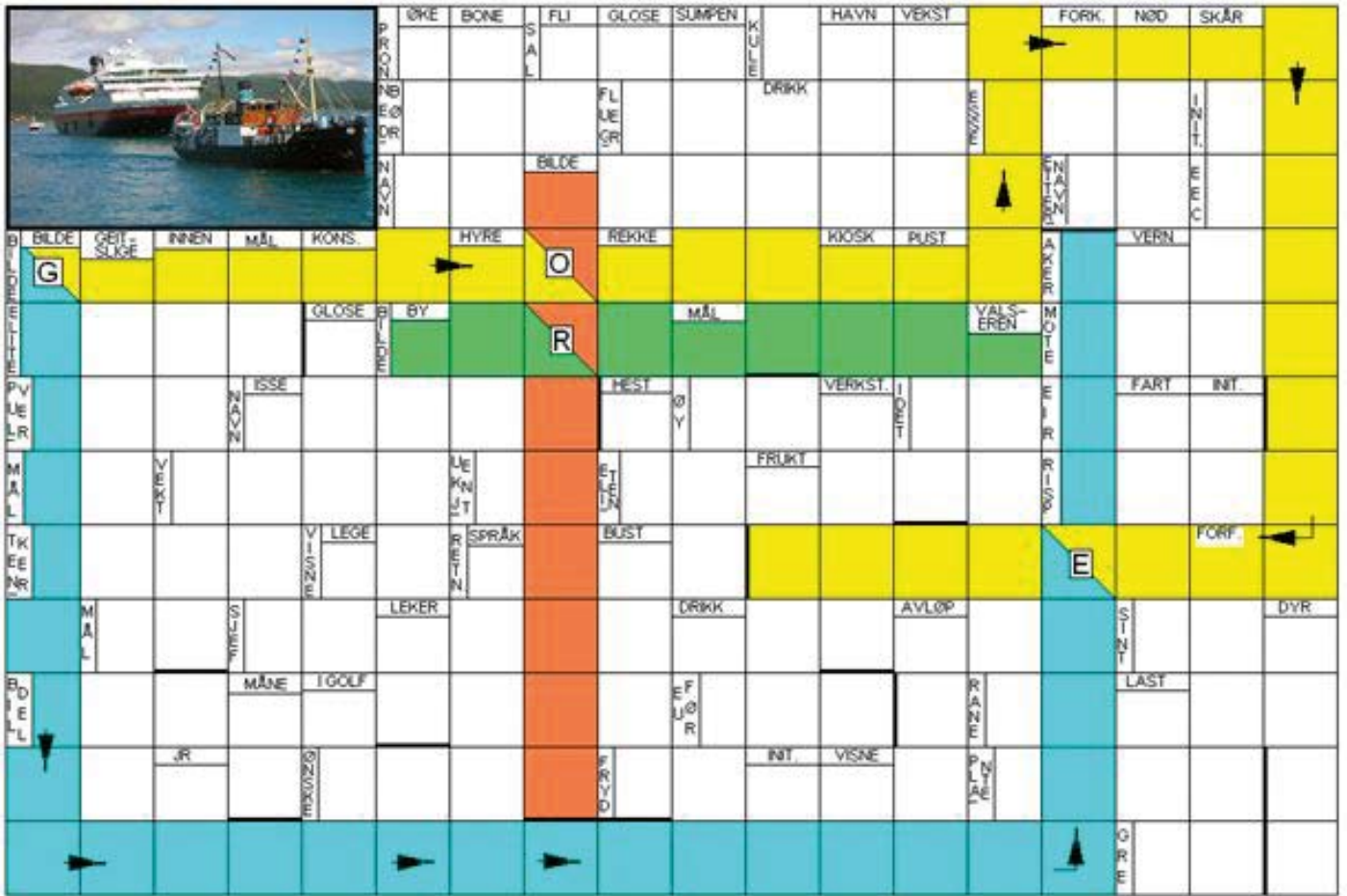
Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

Send dem til oss, hvert brukte bilde belønnes med 4 Flax lodd

Kryssord



De tre første riktige uttrukne besvarelses belønnes med 4 Flax lodd hver

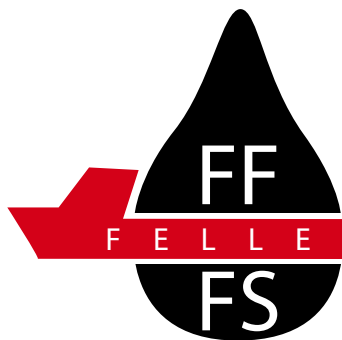


Riktig svar sendes innen 15.09.09 til:
FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg

NAVN:

ADRESSE:

*FFFS ønsker alle sine lesere en
riktig god sommer*



INNMELDING

F E L L E S F O R B U N D E T F O R S J Ø F O L K

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

(Meld fra til rederiet om å stoppe trekket til det forbundet du forlater).

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
Faks: 55 25 97 03

FULLMAKT

Jeg

i..... Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



FF

FS

E-post adresser

Vi vet at mange har PC hjemme, derfor henstiller vi samtlige medlemmer som har e-postadresse om å sende den til oss.
Dere kan bruke vår e-postadresse, info@sof, eller info@fffs.no.

Dersom vi har e-postadressene kan vi nå dere fortere om det skulle være nødvendig.

Som dere vet er vi en forening der dere skal være med å bestemme.

Derfor er det situasjoner der vi trenger deres råd og innspill fort, og den letteste måten å nå dere på er pr. mail.

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

Navn	Dato	Medlemsnr.
Adresse		
Tlf:	Fax:	E-Post:
Slip:	Rederi:	
Merk:		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

www.NetShop.no

PC - LYD & BILDE - FOTO & VIDEO - MOBIL & GPS

BEST PÅ MERKEVARER - BEST PÅ PRIS!



15.995,-
V.nr. 36508

46" Samsung UE46B6000 LED LCD-TV

- Anbefalt av DinSide.no!
- Helt utrolig sortnivå!
- Vannvittige 3 små cm tynn!
- Kommer med internett@TV!



www.netshop.no - raskeste vei til de beste prisene!



3.595,-
V.nr. 36696

Packard Bell Dot m Atom 520z

Stoken slim netbook på 11.6" med 6 cellers batteri. 1GB. 160GB. XP Home. Kun 1.3 kg.



950,-
V.nr. 35648

Maxtor Basic Portable 500 GB

Bilder, film og musikk lett lagret på en mobil harddisk du kan ha med deg over all!



850,-
V.nr. 37453

Creative Zen MX 8GB MP3 spiller

Musikk-, foto- og videospilleren ZEN MX er elegant, funksjonsrik og bærbar med 2.5" skjerm!



1.350,-
V.nr. 36791, 36792, 37536, 37534, 37537

Nikon Coolpix s220 Digital kamera

ultratynt 10 Mpix kamera med utrolig lett kamerahus i mange farger. 3x zoom og 2.5" LCD-skjerm!



5.990,-
V.nr. 34367

Epson EH-TW420 Projektor

Gjør sport og spill levende med krystallklare bilder i denne allsidige, HD-klare projektoren!



2.995,-
V.nr. 37499

Canon Powershot D10 Allværskamera

12.1 Mpix bade vanntett og støtsikkert og velegnet kamera til utendørsaktiviteter.

VI LEVERER OVER HELE NORGE!

Besøk oss på www.netshop.no eller ring 33 42 22 00

Priser kan endres uten varsel, ved uventede prisøkninger eller unormale valutavsvingninger. Prisene gjelder så langt beholdningen rekker. Alle priser er oppgitt inkl. mva. Vi tar forbehold om feil.