

Nr. 3 – 2004

3. årgang

DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING



Sosial dumping og myndighetenes troverdighet

Oljevernberedskap og statlig unnfallenhet

Interessante leserbrev



Alle gode ting er tre

Gjensidige
Avtalen

Det fjerde følger gjerne med



Nå kan du samle tre eller fire ulike forsikringer hos oss og få rabatt og mange andre fordeler.

Ta kontakt med ditt nærmeste forsikringskontor.
Tlf. 03100



Annonsepriser i Dråpen

1/1	side 4 farger	Kr. 6200
1/2	side 4 farger	Kr. 3700
1/4	side 4 farger	Kr. 2200

***SOF ønsker alle sine
lesere en god høst***





DRÅPEN

nr. 3 september – 3. årgang

Redaktør:

Leif R. Vervik

Adresse:

Slottsgt. 1, 5003 Bergen

Telefon:

55 96 23 80

Telefax:

55 96 23 83

Mobil:

90 89 70 73 / 41 65 62 92

Epost:

info@sof.no

Internett:

<http://www.sof.no>

Forside:

Northern Corona
Foto: Ø. Håland
Sola

Grafisk produksjon:

Scanner Grafisk AS

innhold

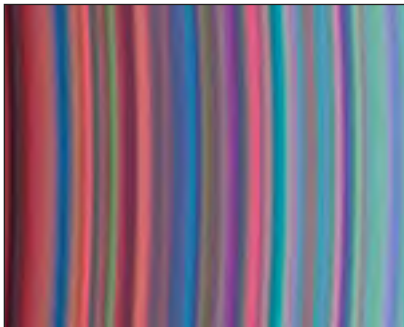
DRÅPEN NUMMER 3 – SEPTEMBER 2004



**Pirater og kristne
slaver** side 6



**Sjømannsforbundet
under falsk flagg** side 19

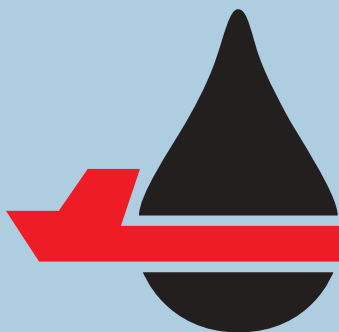


Fantastiske ringer
side 23



Oljevernberedskap?
side 25

Leder	side 4
Et oljeeventyr	side 5
Pirater og kristne slaver	side 6
Områdeberedskap enda en gang	side 10
Hva med oss?	side 11
Leserinnlegg	side 12
Sosial dumping	side 21
Se månen bli mørk	side 22
Fantastiske ringer	side 23
Oljevernberedskap	side 25
Tur - retur Shetland	side 27



Omflagging

Nettolønnen skal bestå, heldigvis for det, men vi har enda et stort problem som må løses: Maritimt Forum sammen med Sjøoffiserene og Sjømannsforbundet går inn for at NIS-registeret skal få utvide sitt virkeområde (leder i DNMF A. Muren informerte SOF om at de ikke gikk inn for det samme). Det betyr i klartekst at den av offshorerederne som vil, kan registrere sine skip i NIS. Alle som har seilt en stund vet hva NIS-registeret resulterte i da det ble opprettet i 1987: Ca. 18 000 norske sjøfolk forsvant nesten over natten, vi ble erstattet med filippinere, utdannet ved skoler på Filippinene, tildels støttet av våre egne organisasjoner. Nå går de samme organisasjonene inn for å gjøre det samme en gang til (se Dråpen nr. 2-02).

Hadde vi vært en organisasjon av sjøfolk i 1987 kunne vi kanskje forhindre det. Nå er det viktigere enn noen gang å samles i et forbund, fordi det er snart bare stumpene igjen av norsk sjømannsstand. Dersom vi kan enes i et forbund er vi sterke og kan være med på å bestemme over vår egen fremtid, det er nemlig den som står på spill.

Områdeberedskap

Da vi i februar i år var på Stortinget og snakket med formannen i Kontroll og konstitusjonskomiteen, Ågot Walle, ble vi lovet en snarlig tilbakemelding på vårt besøk. Det saken gjaldt var sikkerheten i Nordsjøen. Dette temaet har vi tatt opp gang på gang, men vår ekspertise viser seg å være mye svakere enn oljeselskapenes penger. Vi hadde med oss en 40 siders dokumentasjon på manglene angående beredskapen ved installasjonene. Som dere sikkert har lest i Dråpen eller på hjemmesidene våre, er vi svært opptatt av at vi skal ha en troverdig sikkerhet for de plattform/riggansatte.

Etter samtale med sjefen for det nyopprettede Petroleumstilsynet, kom det klart frem at grunnen til at det har kommet områdeberedskap på flere og flere felter ikke bare er grunnet effektiviteten, men økonomien spiller en stor rolle. Faktisk den største rollen. Når man vet at det står dårlig sikkerhetsmessig til med mange av de eldre plattformene, er det vanskelig å forstå og akseptere tankegangen der økonomi betyr mer enn arbeidernes sikkerhet.

“Faren for storulykke øker offshore” sjef for Petroleumstilsynet Magne Ognedal til PETROMagasinet 1-2004)

Leserbrev

I dette nummeret av Dråpen har vi en del tankevekkende leserbrev, heldigvis er det enda noen sjømenn som bryr seg. Etter å ha lest disse brevene, forstår vi godt at noe må gjøres både på den ene og den andre fronten. Når det gjelder troskapen til andre forbund overfor sine medlemmer, har vi lenge fått innspill på at så ikke er det aller beste, men les og døm selv.

Når det blir inngått avtaler mellom forbund og rederne midt i en avtaleperiode, uten at medlemmene er informert, da mener vi at det går for langt. Om man ikke kan stole på at en avtale skal gjelde ut perioden, må man jo begynne å lure på hvem forbundene skal representere. Denne gang gjelder det, avløsning nord eller sør for Brest (avtalen kan leses i sin helhet på våre hjemmesider, www.sof.no). Det andre gjelder lønnsplassing for kokker og servitører på “Color Fantasy” (se lenger bak i bladet).

Nytt navn?

Vi har i den senere tid fått mer og mer oppmerksomhet fra andre deler av flåten enn den vi tradisjonelt har henvendt oss til. På den bakgrunn har vi vurdert muligheten for å endre navn på foreningen, har du et godt og dekkende navn, mottar vi det med takk.

Landsmøte

I månedskiftet november-desember (dato er ikke satt), vil det bli avholdt landsmøte i Bergen. Om du, som medlem, har noe du ønskes behandlet på møtet, ber vi deg å sende inn forslaget i god tid. Samtlige medlemmer vil også få innbydelse til landsmøtet.

Vi i SOF vil ønske alle våre lesere en riktig GOD HØST.

Leif R Vervik
formann.



Et Oljeeventyr fra Nordsjødykker alliansen:

Det var en gang ...

Dette er eventyret om statsministeren som ingen kunne målbinde i saken om pionerdykkerne i Nordsjøen.

Stortinget sa til Bondevik:

– Bondevik, nå vil vi vite alt som foregikk i Nordsjøen i perioden 1967 - 90.

Vi vil spesielt ha gransket statens rolle og statens eventuelle ansvar overfor de mange døde eller mer eller mindre alvorlig skadete pionerdykkerne.

Bondevik sa til Stortinget:

– Det er greit.

STAKKARS PIONERDYKKERNE - NORGE ER DEM EVIG TAKKNEMLIG.

Bondevik sa til sin regjering:

– Det er vel best at Arbeids- og administrasjonsdepartementet som hadde ansvaret for ivaretagelse av sikkerheten offshore tar seg av dette. De får plukke ut en granskningskommisjon og styre granskningen så godt som mulig.

Jeg tror det er slik habilitetsreglene må forstås.

STAKKARS PIONERDYKKERNE...

Granskningskommisjonen sa til Bondevik:

– Nå har vi jobbet i nesten 2 år. Her er resultatet av våre omfattende undersøkelser. Vi mener at staten er erstatningsrettslig ansvarlig for det passerte. Det står her i NOU 2003:5. I tillegg har vi et omfattende materiale.

Bondevik sa til

Granskningskommisjonen:

– Tusen takk for vel utført arbeid.

STAKKARS PIONERDYKKERNE.

Bondevik sa deretter til sin regjering:

– Granskningskommisjonen har konkludert med at staten har et erstatningsrettslig ansvar. Det kan ikke staten "leve med".

STAKKARS PIONERDYKKERNE...

Bondevik sa derfor til sin statsråd i Arbeids- og administrasjonsdepartementet:

– Få Justisdepartementets lovavdeling til å etterprøve Granskningskommisjonens konklusjon om statens erstatningsrettslige ansvar.

Pass for all del på at lovavdelingen ikke får andre opplysninger eller dokumenter enn det som står i NOU 2003:5.

STAKKARS PIONERDYKKERNE...

Lovavdelingen sa til Arbeids- og administrasjonsdepartementet:

– Dere må selv vurdere om dere har sviktet jobben dere har hatt med sikkerhetsregulering og tilsyn med dykkervirksomheten i Nordsjøen. Dette er nemlig et mulig erstatningsgrunnlag og vi vet for lite om dette.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet svarte deretter Bondevik:

– Vi har vært kjempeflinke hele tiden. Derfor er vi enig med lovavdelingen i at staten ikke kan holdes erstatningsansvarlig.

Bondevik informerte deretter Stortinget slik:

– Lovavdelingen har sagt at staten ikke har et rettslig ansvar. Men av rent menneskelige og politiske årsaker synes vi at Stortinget skal fastsette en kompensasjon til dykkerne. Men vi aner ikke hvor mye dette bør være.

STAKKARS PIONERDYKKERNE - NORGE ER DEM EVIG TAKKNEMLIGE.

Så fortet regjeringen Bondevik seg til Stortinget for å delta i debatten om kompensasjon. Dessverre måtte ansvarlig statsråd i Arbeids- og

administrasjonsdepartementet slutte bare noen timer før debatten skulle starte. Det syntes Bondevik var dumt for nå kunne jo ikke regjeringen få forklart Stortinget hvorfor Granskningskommisjonens konklusjon måtte strykes.

Men Bondevik hadde sikkert fått fortalt mye til sine kollegaer på Stortinget i KrF, H, V og AP. For de visste mye. Sikkert mye mer enn Granskningskommisjonens juridiske, dykkerfaglige, tekniske og medisinske ekspertise.

Mindretallet (FrP, SV og SP) sa i Stortinget:

– Gi dykkerne erstatning som om staten var erstatningsansvarlig. Følg Granskningskommisjonens innstilling og professor dr juris Jakhellns klare råd.

Flertallet (KrF, H, V og AP) sa i Stortinget:

– Lovavdelingen har sagt at staten ikke har et rettslig ansvar. Men av rent menneskelige og politiske årsaker synes vi at Stortinget skal fastsette en kompensasjon til dykkerne. Men vi aner ikke hvor mye dette bør være.

STAKKARS PIONERDYKKERNE - NORGE ER DEM EVIG TAKKNEMLIGE.

Flertallet "vant". Dermed klarte Bondevik å spare statens oljepenger samtidig som staten ble "frifunnet".

ÆDABÆDA - sa Bondevik til Granskningskommisjonen.

Arbeids- og sikkerhetsavdelingen i Arbeids- og administrasjonsdepartementet er nemlig flinkere til å vurdere eget ansvar enn Granskningskommisjonen.

- og snipp snapp snute så var ansvarligheten ute.



Fengselet for kristne slaver i Algier, gjengitt av en ukjent kunstner på 1700-tallet.

PIRATER OG KRISTNE SLAVER

- NY UTSTILLING PÅ BERGENS SJØFARTSMUSEUM

25 juni åpnet en ny utstilling på Bergens Sjøfartsmuseum. Tema er særdeles spennende, og omhandler sjørøveri på 16- og 1700-tallet. Det er ikke den klassiske karibiske sjørøveren - popularisert gjennom figurer som Kaptein Sabeltann og Captain Jack Sparrow i "Pirates of the Caribbean" - som vies utstillingsareal. Det er derimot sjørøveriet med forankring i de nordafrikanske sjørøverstatene, de såkalte Barbareskstatene, som er tema.

Pirater eller sjørøvere har til alle tider vært en plage for ferdselen på sjøen, og i enkelte tilfeller også for folk bosatt langs kysten. Den klassiske karibiske sjørøveren representerer bare en liten episode i sjørøveriets lange og blodige historie. Atskillig mindre oppmerksomhet har vært gitt de nordafrikanske og tyrkiske sjørøverne, til tross for at de i et par hundre år utgjorde den største trusselen for europeisk sjøfart. Barbareskstatene - Algier, Marokko, Tunis og Tripolis - var under tyrkisk overherredømme, og ble derfor ofte omtalt som "Tyrkiet".

Norsk skipsfart på Middelhavet var beskjeden før 1600. Det var andre nasjoners skip som foretok det meste

av fraktfarten mellom Norge og dette området. Først fra slutten av 1500-tallet er det registrert bergensskip i fart på Sør-Europa, men deretter økte Norges, og spesielt Bergens, andel i denne farten. Dermed økte også muligheten for å bli angrepet av sjørøvere, og et stadig økende antall danske og norske sjøfolk havnet i slaveriet. Både for Danmark-Norge generelt og Bergen spesielt kom sjørøvervirksomheten i Middelhavet til å skape frykt hos sjøfolkene og medføre store tap for redere og handelsmenn. I store deler av 16- og 1700-tallet var Bergen Danmark-Norges viktigste sjøfarts- og handelsby, og når skip last og mannskaper ble tatt av sjørøvere, rammet dette byen spesielt hardt.



Slavelivet

De som ble tatt av pirater ble ført til en av havnebyene ved Nordafrikas kyst. Ti til tolv prosent av slavene skulle statens øverste leder - deyen - ha. Videre kunne han kjøpe så mange han ønsket, og resten ble solgt på det lokale slavemarked. Her ble fangene behandlet som handelsvarer, og verdien vurdert. De som tilsynelatende kom fra fine familier kunne man kreve store løsepenger for, og disse var selvsagt verdifulle. Ellers var slavens arbeidskapasitet et viktig kriterium for pris.

Slavene i Barbareskstatene ble oftest brukt til arbeid som frie menn ikke ville gjøre. Typisk arbeid var å ro galeier, gruvarbeid, havnearbeid og bygningsarbeid. Det meste var hardt og tungt arbeid, og mange slaver mistet både førligheten og livet. Men slavene hadde svært ulike kår. Enkelte var heldige og ble behandlet godt, noen med mulighet til å tjene egne penger til senere frikjøp. Noen klarte seg også svært bra ved å konvertere til islam. De fikk da ofte mindre hardt arbeid, og i noen tilfeller muligheten til å gjøre karriere, f.eks. innen militæret. Andre slaver ble tvunget til å konvertere av sine herrer.

Vi kjenner også til enkeltpersoner som fikk en svært behagelig slavetilværelse, som for eksempel bergenser Christian Børs. Han ble tatt til fange av algirske sjørøvere i 1769, og var blant dem som havnet i kongens tjeneste. Børs ble kaffeskjenker for kongen og hans hoff, en høyt betrodd stilling. Hans slavetilværelse ble også forholdsvis kortvarig. I 1772 fikk han friheten tilbake, og reiste tilbake til hjembyen. Han tok med sitt flotte arbeidsantrekk, og drakten kan i dag ses utstilt på Sjøfartsmuseet.



Muslimske pirater sett med kristne øyne Beretningene vi i dag kjenner om muslimske pirater og livet som slave i muslimske stater, må ses i lys av fiendebildet som kirken ønsket å skape i forhold til muslimene. Kirken gjorde store anstrengelser for å hindre at kristne slaver og folk i middelhavsområdet konverterte til islam. Derfor var det viktig å skape et bilde av muslimene som ondskapsfulle umennesker, en dirkete motsetning til den fromme kristne. Dette skulle vekke avsky og angst, og forhindre at kristne konverterte. Bilder av kristne slavers lidelser kunne ofte være en del av utsmykningen i kirkene. Dette for å advare mot islam, men også for å appellere til folks barmhjertighet, slik at kirken fikk inn penger som skulle brukes til frikjøp av slaver.

Dette skremmebildet kirken ga av muslimene, førte ofte til at hjemvendte slaver ble mistenkeliggjort av lokalsamfunnene etter hjemkomsten. Hadde de konvertert og blitt muslimer i løpet av slavetilværelsen? Sympatiserte de med islam? Mange måtte slite i lang tid for på nytt å bli akseptert i sitt gamle samfunn.

Tiltak mot sjørøverne og slaveriet Dansk-Norske myndigheter søkte ulike løsninger for å forhindre at sjørøvere skulle ødelegge den viktige farten på Sør-Europa. Skipene fraktet fisk og korn sørover, mens de hadde med frukt, vin og ikke minst salt i retur. En fart myndighetene var svært interessert i å opprettholde.

Til forsvar mot sjørøverne ble det på 1600-tallet innført en ordning med armerte handelsskip som kunne benyttes som orlogsskip i krigstid, såkalte defensjonsskip. Dette var kostbare skip, og for å oppmuntre til bygging av slike, ble rederne belønnet med reduserte avgifter. Ordningen førte blant annet til en kraftig vekst i Bergens handelsflåte, og i 1676 hadde byen 16

defensjonsskip. Armerte handelsskip hadde en mulighet til å slå tilbake ovenfor sjørøverne, og i mange tilfeller fungerte det. Men dette løste ikke hele problemet, og mange danske og norske sjøfolk havnet fortsatt i slaveriet.

Frikjøp av slaver var et virkemiddel som nyttet. Men det var dyrt. Velstående familier kunne betale for frikjøp av familiemedlemmer som hadde havnet i slaveriet, men folk flest hadde ikke penger til dette. Private fikk tillatelse til å drive pengeinnsamling til slike formål, og i noen tilfeller påtok myndighetene seg ansvaret for å kjøpe fri en slave. For å skaffe penger til slike frikjøp, ble det i 1653 lagt en avgift på enkelte sjøfolks hyrer. I 1715 ble det opprettet en slavekasse i København, hvor inntektene ble hentet fra ofringer i kirkene, fra avgift på last og fra en utvidet avgift på sjøfolks hyrer. Det ble utbetalt store summer fra slavekassen, og myndighetene søkte stadig etter nye og bedre løsninger på problemet.

Flere store sjøfartsnasjoner inngikk fredsavtaler med sjørøverstatene, spesielt med Algier som ble ansett som den farligste av dem. Betalingen til sjørøverstatene var gull, sølv, kanoner, kuler og krutt. Noe som gjorde oddsene for dem som ikke hadde inngått fredsavtaler enda dårligere. Etter mislykkede





forhandlingsforsøk i 1738 og 1742, fikk Danmark-Norge endelig inngått en avtale med Algier i august 1746. I henhold til denne skulle algirske sjørøvere respektere det danske flagg på alle hav. Liknende avtaler ble senere inngått med Tripolis (1752), Tunis (1752) og Marokko (1753). Gjennomføringen av avtalene ble for en stor del finansiert gjennom Slavekassen, og trusselen for sjørøverangrep var til tider liten. Den blusset imidlertid opp igjen i perioder når det kom til brudd i avtalene.

En virksomhet med flere tusen års tradisjoner



16- og 1700-tallets sjørøvere var på ingen måte pionerer. De var engasjert i en virksomhet med tradisjoner tilbake til oldtiden. Vi vet blant annet at Julius Cæsar ble tatt av sjørøvere som ung mann rundt år 75 f.Kr., og på dette tidspunkt hadde

sjørøvervirksomheten i Middelhavet allerede vært et problem i mange hundre år. Eksempler fra mer hjemlige farvann er vikingenes herjinger i perioden 800-1000 e.Kr., som i mange tilfeller hadde klare trekk av sjørøveri. Også vikingene tok fanger som senere måtte tjene som slaver eller trelle.

Også i dag er sjørøveri et problem for skipsfarten, og angrep skjer over store deler av verden. "Weekly piracy report", som publiseres over internett, gir opplysninger om utsatte områder og de ferskeste sjørøverangrepene. Her kan man nesten daglig lese om nye overfall. I 2003 ble 21 sjøfolk drept i sjørøverangrep og 71 sjøfolk og passasjerer var i januar 2004 fortsatt savnet. Et utviklingstrekk er at piratene tar besetningsmedlemmer som gisler og krever løsepenger for dem. I Weekly Piracy Report for perioden 17.-23. august 2004 kunne man lese følgende advarsel:

Vicinity of Midai island, Indonesia / South China Sea: Two serious and brutal incidents have been reported within 30 nm radius of lat 02:45N - long 108:00E during the night of 20.08.04. Group of seven pirates with guns and knives are targeting and attacking ships. Ships are advised to take extra precautions in this area.

Sjørøveriets form, piratenes fremgangsmåter og hvor de opererer endrer seg stadig. Men vi kan nok konkludere at så lenge det fraktes verdier på havet, vil sjørøveriet sannsynligvis aldri ta slutt.

Av Lilli M. Ingvaldsen,
Bergens Sjøfartsmuseum



Bergenseren Christian Børs ble tatt til fange av algirske sjørøvere i 1769. Børs ble kaffeskjenker for kongen og hans hoff, en høyt betrodd stilling. Hans slavetilværelse ble forholdsvis behagelig og kortvarig. Den flotte drakten han benyttet i sitt arbeid kan i dag ses utstilt på Sjøfartsmuseet. På bildet er det hans tip-tip-tip-oldebarn som bærer drakten.

.....
info@sof.no
.....

Høstsesongen 2004 på Bergens Sjøfartsmuseum

Høsten er vanligvis en spennende tid på Sjøfartsmuseet, så også i år. Det står et variert program på menyen. For de aller fleste arrangementer gjelder vanlige inngangspriser, dvs. voksne betaler kr. 30,- og barn har gratis adgang. Nedenfor er programmet kort skissert.

Søndag 12. september kl. 11-14
"Barnas Båtverksted". Her kan barna snekre sin egen båt. Vi stiller med alt nødvendig materiell og utstyr. Båten kan til slutt prøvekjøres i vårt basseng.

Tirsdag 21. september kl. 18.30
inviterer vi til Maritim Byvandring på Nordnes i Bergen. Dette er et gratistilbud, hvor museets amanuensis Arild Marøy Hansen loser publikum gjennom en bydel med svært mange forbindelser med sjøen og sjølivet. Turen starter kl. 18.30 ved uterestauranten på USF (Georgernes Verft).

Søndag 26. september kl. 12.30
vises filmene VESTAVER I og VESTAVER II. Om motstandskampen og nordsjøfarten under krigen. Med fokus på det lokale engasjement i områdene rundt Bergen. Prosjektleder for filmene, Johs. Fosse, gir en kort introduksjon før visning. I kafeen spanderer vi kaffe med enkelt tilbehør.

Søndag 3. - søndag 10. oktober
inviteres alle barn til høstferieaktiviteter. Alle dager (ikke lørdag) kl. 11-14. Skattejakt, "premie" til alle, film (hver halvtime fra kl. 11.30), matpakkespising, mm.

15.-16. oktober
inviterer vi sportsdykkere til kurs i marinarkeologi. Intensivkurs med innføring i marinarkeologi og skipshistorie. Besøk i museets magasin. Felles dykkebefaring på kulturhistorisk lokalitet. Kursavgift kr. 500 + utgifter til dykkebåt. Påmelding tlf. 55 54 96 08/02 eller til lilli.ingvaldsen@bsj.uib.no

Onsdag 6. oktober kl. 19-21
blir det Hurtigrutekveld. Vi gjenar fjorårets suksess, og i samarbeid med Hurtigruten salg OVDS byr vi på kåseri, presentasjon av Hurtigruten, konkurranse med reise i premie, enkel

bevertning og besøk om bord på M/S "Midnatsol". Dette er en ypperlig anledning til en trivelig og lærerik kveldsstund på Sjøfartsmuseet.

Helgen 6.-7. november
inviterer vi til Maritime Familiedager. Begge dager kl. 11-16. For niende år på rad avholdes dette svært populære arrangementet. Programmet blir tett og variert, med blant annet kåserier og lysbildeforedrag, underholdning, aktiviteter, sang og musikk, konkurranser, gratis kafé, mm.

For den som vil vite mer om høstens program på Sjøfartsmuseet, viser vi til museets nettsider: www.bsj.uib.no. Her går du inn via førstesiden og klikker på kategorien hva skjer, hvor høstens program kan leses i fulltekst. Her kan du også finne utfyllende informasjon om alle museets utstillinger og ulike publikumstilbud.

Vi ønsker alle hjertelig velkommen til en spennende og lærerik høst på Bergens Sjøfartsmuseum.

Besøksadresse: Bergens Sjøfartsmuseum, Haakon Sheteligs Plass 15, 5007 Bergen.

SOF ønsker alle sine lesere en god høst



Områdeberedskap

enda en gang

Leser i avisene 18.08. at beredskapen i norsk oljevirkksomhet er betydelig skjerpet etter 11. september 2001. Det merkelige er at mens beredskapen skjerpes på land, får vi flere og flere oljefelter med områdeberedskap. De skjerpelsene som er foretatt er gjerder i de forskjellige havner og oljebaser på land. (I havnen i Bergen, som vi faktisk har utsikt til fra foreningskontoret, kan man spasere rundt gjerdene, eller legge til med hvilken småbåt man vil). Det eneste man har oppnådd er å gjøre jobben vanskeligere for de som har legitime oppdrag på havnen.

Når man snakker om høyere terrorfare på sokkelen er det litt av et tankekors at man ikke har et beredskapsskip ved hver plattform/rigg. Om vi får et

terroranslag mot oljeindustrien er sannsynligheten for at det skjer til havs mye større en at det skal skje på land. Derfor mener vi at det er helt uforsvarlig med områdeberedskap.

I Aftenposten stod følgende; "Norge har tradisjonelt vært et lavrisikoland for internasjonal terrorisme. Dette kan være i ferd med å endre seg fordi verden er blitt mer globalisert enn før, og også på grunn av framveksten av al- Qaida, skriver forsker Åshild Kjøk i rapporten Motiver for terroranslag mot oljeindustrien."

Norges rolle som USAs nære allierte og oljeeksportør gjør oss utsatt for angrep fra globale terrornettverk!

I nevnte artikkel står det videre:

"Informasjonssjef Kristoffer Hetland i Statoil bekrefter at selskapet har foretatt en full revisjon av sine sikkerhetsrutiner etter terrorangrepene i USA for tre år siden. Det har resultert i en skjerpet beredskap med inngierding og bedret adgangskontroll på selskapets baser."

Det er godt å se at noe blir gjort. Samtidig er evakueringsmulighetene betydelig redusert på offshore-installasjonene fordi det er innført områdeberedskap! Forstå det den som kan!

Vi i SOF mener at det er en skammelig måte å sikre oljearbeiderne på sokkelen.

LANDSMØTE SOF 2004

Det vil bli avholdt Landsmøte i Bergen i november 2004.

Alle medlemmer inviteres herved til å møte.
Samtlige medlemmer vil også få invitasjon i posten når dato er bestemt.

Samtidig ber vi de av dere som har noen problemstillinger eller tema som dere ønsker behandlet på landsmøtet om å ta kontakt snarest mulig.

.....

www.sof.no

.....

Hva med oss?

Leser i avisene at Marianne Lid i NR (Norsk Rederiforbund), vil ha lavere skatter og avgifter for rederne. Samtidig sier Olav Akselsen AP, at nå må det bli slutt på det lave skattetrykket for de samme rederne.

Rederne vil ha de samme vilkår som resten av næringen i Europa, ellers blir det masseutflagging igjen. Akselsen på sin side mener at nå må norske politikere snakke med politikerne sentralt i Europa, for å skjerpe skattetrykket der, for å få like forhold.

Hvem av dem som får det som den vil er ikke godt å spørre, men i mellomtiden svekkes den norske sjømann. Allikevel kan vi lese at økonomien innen næringen er bedre enn noen sinne. Bergens rederne alene seilte inn godt over seksten milliarder kroner i fjor.

Med det i bakhodet, mener vi det er uansvarlig fra begge parter.

Hvem er det som har bygd opp den norske kompetanse? Vi som seiler vet svaret.

Mens rederne og politikerne begge krangler om hvem som skal bestemme, forvitrer den norske sjømannsstand.

Hvor lenge skal den norske sjømann holdes som gissel?

Hadde det ikke vært en idé å ta en avgjørelse snart? Da hadde vi i alle fall vist hvor vi sto.

Det hadde ikke vært nødvendig norske ungdommer å satse på noe de allikevel vil bli lurt for. Hva er hensikten med å utdanne seg til ledighet.

I dag er det ingen annen Norsk industri som har så mye uvisse, angående sikkerhet for arbeidet, som de seilende. Rederne skremmer med utflagging, og politikerne svarer med unntakelighet. I midten sitter den norske sjømann å biter negler i redsel for hvor denne farsen vil ende.

Løsningen kjære politikere er vel først å legge rammene på samme nivå som resten av Europa. Når det er gjort, får dere heller begynne å harmonisere skattetrykket over det hele. Jo da vi ser problemet, dere mener at da vil rederne sammenligne seg med andre deler av verden. Vi vet jo at mye vil ha mer og Fanden fler, osv....

Stopp farsen og få noe gjort!

Proteksjonisme; fremmedord eller virkelighet?

I Norge har vi alltid trodd på rettferdighet, men blir det med troen?

Virkeligheten slik sjøfolk kjenner den er i alle fall langt fra rettferdig. Proteksjonisme blant sjøfolk er et fyord, det er vi også enige i. Men virkeligheten er den at mange av de stedene norske skip opererer, forlanger fagforbundene og/eller lovene i landet at et stort antall av landets egne sjøfolk skal ha jobb om bord.

Blir dette forlangt i norske områder? Nei da, selvfølgelig ikke. Vi er ikke udelte enig i en slik ordning, men dersom det er det som er nødvendig, må vi gjøre som andre land. Enten for å få slutt på denne praksisen, eller for å ta vare på norske arbeidsplasser.

I dag har vi massevis av norske offshore skip i Australia uten, eller med et minimum, av nordmenn om bord. Det samme er tilfelle i hele Sør-Amerika, Asia og andre steder. I Nordsjøen og langs kysten har vi til enhver tid mange utenlandske skip, men nordmennene om bord glimrer med sitt fravær også her.

Skal beskyttelse av arbeidsplasser bare gjelde noen utvalgte, eller skal den gjelde alle?

Vi bare spør.

Legal Eiendom AS
Norges ledende Spania-megler



Vi legger i disse dager ut nye og meget attraktive boliger for salg i Torrevieja og La Manga. Stort verdistigningspotensiale!

Vi formidler også utleie av boliger.

legal EIENDOM
Slottsgt. 3, 5003 Bergen.

Ring oss for mer informasjon.
Tlf. 55 21 28 05
bergen@legal-eiendom.no
www.legal-eiendom.no



leserinnlegg



O hoy, sjøfolk!, hvordan står det til? O hoy, medlem, eller om du ikke er det, så se til å bli det! Det mener jeg, og grunnen er enkel. Du leser nå i et blad hvis spirit og pågangsmot hos ledelsen mangler sidestykke i Norsk fagforening på årevis. NOEN KJEMPER VÅR SAK, endelig!

Den som skriver er en (les VAR en) konservativ liberaler som trodde på frie markedskrefter.

Så ikke lenger. Neste høst blir det SV for alle penga. Det eneste partiet som nå taler vår sak. Heretter er det slutt på å stemme blankt, etter mange år med FRP og Høyre. Jeg innrømmer det, JEG TOK FEIL. Enda godt at jeg ikke har kjempet for det. Det skal jeg først nå, men det blir for EGEN sak. Jeg trives nemlig som sjømann.

Aldri før har jeg egentlig trodd på fagforeningsarbeid, men endelig er jeg blitt voksen. Nå tror jeg som bare det, og DRÅPEN er min "bibel". Takk kjære formann, du har åpnet mine øyne, så jeg kan se. Takk for dine to besøk på arbeidsplassen vår, og for ditt omfattende arbeid for OSS. Takk skal du "jammenmegha" for din belysning av arbeidsforhold i byssa (NR. 1-04). Endelig er det en som vet.

Jeg lover å skrive mer. Formann Leif R. Vervik har nemlig gitt meg "troen" tilbake, og den er høyst seriøs. Det handler om troen på at det nytter å kjempe. Kjempe i mot frie markedskrefter som kun ser kyniske løsninger for å få MER MAMMON! Koste hva det koste vil, for begge parter.

O hoy, sjøfolk. Stand bye, kast loss, det er DIN arbeidsplass det gjelder! Og det, det er halve livet det.

MVH
Kokken på Geco Scorpio

LESERBREV

Protokoll datert 19.mars 2004 i Oslo angjeldende lønnplassering for servitører og kokker på Color Lines nye skip "Color Fantasy" som settes i trafikk fra ultimo 2004.

Undertegnede tillater seg å komme med noen synspunkter og spørsmål angjeldende avtalen.

Først etterlyser jeg de demokratiske prinsipper ved en så omfattende avtale, som opprettelse av forhandlingsutvalg, høringer og avstemninger.

Det jeg kan lese av protokollen, er at den går langt ut over hva som var hensikten med forhandlingene "lønnplassering for servitører og kokker". Den omfatter også en rekke katastrofale inngåtte avtaler;

Arbeidstiden er økt pr døgn med 1,5 timer som omregnet utgjør ca 2 månedesverk mer arbeid pr år. Dagens avtale på 10.5 timer er blitt til 12 timer.

I tillegg er det innført en ensidig fleksitid som rederiet styrer. Dvs at man kan pålegges å arbeide mellom 8 og 14 timer med et snitt på 12.

I tillegg til det igjen skal man kunne beordres til å jobbe i alle mulige andre arbeidsområder bare med den klausul at de er kunderelatert. Nesten alle yrkeskategorier ombord er rettet mot kundebehandling.

Det må være første gang i Sjømannsforbundets historie at man har inngått en avtale som innebærer at fagutdannet personale kan bli beordret til å arbeide i andre fagområder.

Det ser ut til at Sjømannsforbundet har en nedlatende holdning til servitørfaget.

Sjømannsforbundet har brutt med vel innarbeidede tradisjoner med å innføre fast lønn for servitører. Det har alltid vært sedvane med en del "fast lønn" og en "prosentlønnen" del.

En minstelønnsgaranti er den normale løsningen som ville fange opp usikkerhet rundt nye etableringer.

I tillegg til dette igjen er det gitt rom for at andre mannskapsgrupper/fagområder skal kunne omfattes av denne avtalen. Dvs at eks lugarpersonalet skal kunne benyttes som servitører osv.

For meg virker det som om Sjømannsforbundet har byttet side. I stedet for å arbeide for medlemmene som betaler forbundsansattes lønn (mer eller mindre frivillig) løper NSF rederens ærend. Om Sjømannsforbundet har benyttet utro tjenere som rådgivere, burde en så erfaren mann som forbundslederen er, forstått at dette er ikke i medlemmenes interesser og tatt nødvendige skritt for å opprettholde respekten for forbundet. Og forhandlet for medlemmenes interesser.

Som medlem av Sjømannsforbundet forventer man at forbundet forhandler for fremskritt og ikke tilbakeskritt.

Denne avtalen innebærer; Fast lønn, mindre lønn, lengre arbeidstid og ikke spesifikke arbeidsområder- eller arbeidstider, om rederiet finner dette formålstjenlig.

Undertegnede vet at det ble stilt spørsmål til hovedtillitsvalgte på Prinsesse Ragnhild, Tom Skaar, så sent som i juli i år om han visste noe - eller kunne informere om noe - om forhandlingene som pågikk mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund. Svaret var negativt. Han visste ingenting.

En av rederiets sjøansatte sendte den 30.12.03. en forespørsel til Sjømannsforbundet med 7 konkrete spørsmål relatert til overgang til nytt skip.

Spørsmål 7 lød som følger;

I tilfelle Color Line søker å utarbeide lønssystemer som avviker fra de nåværende, hva må da til? Jeg tenker da på forhandlingsutvalg etc. Hva må til for at besetningen(e) kan få mulighet til å kreve valgt et forhandlingsutvalg etter demokratiske prinsipper? Kan NSF bistå med dette? Dette er selvfølgelig under forutsetning om at det er behov for et slikt utvalg.

Svaret fra NSF var;

Avvikende lønssystem for de provisjonslønnede på det nye skipet har vært diskutert innad i rederiet i noen tid. Bakgrunnen for dette er bl.a. at det skal ansettes mer enn dobbelt så mange servitører på det nye skipet som på de gamle. Det vil i så fall bety at omsetningen må mer enn doubles for at provisjonen skal bli like stor som før. Det er usikkerhet rundt spørsmålet om det er mulig, - i hvertfall til å begynne med. Et av forslagene for å motvirke dette er å innføre et fast provisjonsbeløp. Imidlertid er dette spørsmålet ennå ikke løst. Andre avvik er ikke kjent. Avvikende lønssystemer vil i så fall bli avtalt mellom NSF og Rederiforbundet som avtaleparter. TVU vil bli rådført.

Som tidligere nevnt har hovedtillitsvalgt på Prinsesse Ragnhild blitt forespurt om forhandlingene og vedkommende bekreftet at han ikke visste om forhandlingene. NSF har derfor gått vekk fra lovnaden om å rådføre seg med TVU. TVU består av de hovedtillitsvalgte i rederiet. Det fremgår at Harry Danielsen har vært med på forhandlingene, samt Tommy Wedel.

Harry Danielsen er fullverdig medlem av TVU, mens Tommy Wedel er koordinator. Han skal formidle hva majoriteten av de øvrige medlemmene mener. Han skal forøvrig være nøytral da han ikke er tillitsvalgt.

Det har vist seg at Tommy Wedel har tatt seg til rette og inngått avtaler og underskrevet disse som blant annet "hovedtillitsmann ansatte skip", Se kopi datert 16.oktober 2000. Se også kopi av Wedels korrespondanse med mannskapssjef Per Andersen datert 9.mars 2001. Det må settes spørsmål ved habiliteten til denne mannen. Han ble valgt inn i rederistyret for 2 år i juni 1997 mot

lovnad om å tre tilbake fra koordinatorvervet. Så skjedde ikke. Heller ikke har de ansatte fått mulighet til å velge ny styrerepresentant etter dette. De siste 5 årene har Wedel sittet i styret i rederiet, men ikke som ansattes representant. Er et styremedlem fra rederiet den ideelle rådgiver for forbundslederen?

Vi regner med at det også er som styremedlem Wedel fritt kan reise med rederiets skip og sende restaurantregningene til "hotellsjefen". Senest i juli i år fikk hotellsjefen på Ragnhild en slik restaurantregning fra styremedlem Wedel.

Man spør seg jo hvor Tommy Wedels lojalitet ligger.

Majoriteten av de ansatte på skift B på Prinsesse Ragnhild ba Tommy Wedel stille sin stilling til disposisjon i et skriv av 25.11.00.

Brevet ble ignorert og han sitter ennå. Ytterligere en grunn til å betvile hans intensjon hva gjelder de ansattes beste.

Vedlagt ligger også et skriv stilet til NSF v/ Erik Bratvold datert 12.01.04., underskrevet av 56 medlemmer som ber NSF forhandle om "Fremskritt og ikke Tilbakeskritt".

Hvorfor er ikke medlemmene blitt hørt!

Norsk Sjømannsforbund toner flagg med en slik avtale.

Slik jeg ser det ønsker Sjømannsforbundet å sette den norske sjømann langt tilbake både lønsmessig, arbeidsmessig eller muligens på land.

Forhandlingene startet i januar 2004 og pågikk til den 19.mars. I et brev fra tillitsvalgt Helge Angell-Petersen datert 25.01.04. og stilet til NSF v/ forbundsleder Erik Bratvold, forutsetter han å bli tatt med på samtaler angjeldende tariffavtale og ansettelsesvilkår for den nye Color Fantasy.

Det står videre å lese at det ikke ønskes en avtale som blir gjort høyt over våre hoder. Men derimot en avtale hvor vi som homogen gruppe blir ivaretatt. Som gjenspeiler den avtalen vi i dag lever med. En avtale og vilkår som vi enstemmig kan si Ja til.

Jeg sender kopi til LO sentralt ved Gerd Liv Valla og ønsker foruten en tilbakemelding fra Sjømannsforbundets leder også et synspunkt fra LO-lederen om hun kan si seg tilfreds med Norsk Sjømannsforbunds saksbehandling.

Dette er en sak av allmenn interesse - sett i lys av rederiets alle andre særavtaler - og av den grunn vil media bli informert når svar foreligger. Senest 8. september.

Oslo, 23.august 2004
Med hilsen

Jørgen Nødset
Harald Solbergs v. 12
1064 Oslo

Vedl.

Kopi sendt; Gerd Liv Valla
NSF's regionledere
Skipene

Kjære Formann

"Maten, den er fortsatt halve fø'a"

I bladet Dråpen 1/04, side 7, leste jeg en interessant artikkel om "Bemanningen i Byssa". Jeg tror det er første gang jeg ser at noen setter fokus på akkurat det, og jammen er det sant. Skjønner - igjen - at jeg nå er medlem i et forbund som ser, og tenker helhetlig.

Samtidig er det ikke ubehagelig at vi får det stilig, og noe større rundt oss. Fra før har disse "supply-båtene" jammen vært noe trange greier. Mange redere bruker i dag masse penger på trivelig innredning, og det skal dem ha ros for. Selv om det blir langt større flater å holde rent, for hver i sær. På mange båter jeg har sett, er det benyttet materiale som er lett å holde rent med mopp på skaft. Ingen grunn til å ligge på knærne å skure lister da.

Men, det er noe annet som er skjevt. På de fleste fartøy i offshore flåten, ROV, kabel-, seismikk og rørleggere unntatt, må mannskapet holde lugarvask og køystrekk

selv. På den tid denne ordning ble innført, ble det samtidig gitt et tillegg til hyra, ca kr 600,- mener jeg å huske, nettopp for denne jobben, i og med at rederen sparte messe- og lugarmann. Der jeg seiler i dag, Seismikk Supply, finnes ikke dette tillegget, og jeg lurar på; er det slik hele veien rundt? Og, er det i så fall riktig? Stuerten, eller også kokken fikk derimot ingen ting for også å bli messemann. Har du forresten tenkt over at; Det er fint å se at, han som lager maten, som tar i pålegget og brødskiva di, også vasker gulvet der alle trækker. Noen med sko, noen barbeint. Har han egnet sted til å "vri opp moppen", eller skjer dette i byssa? Der fisken renses og pålegget kuttes. Jeg bare spør, og sammenlign med andre produksjonssteder for mat! Prøv den vrien på land! MATEN ER halve fø'a, eller, er det jobben din som er det?

Apropos stuerten. Hvordan kunne Sjøfartsdirektoratet la denne stillingen opphøre? Med hvilken hjemmel, i hvilken lov? Hvordan - ikke hvorfor -, HVORDAN kunne de sanere en ledende stilling i et departement og degradere "på dette viset"??? Tenk deg det samme i maskin. 1. maskinist og ingen chief.!! Utenkelig! Kanskje skipet kan

seile uten kaptein. Kun overstyrmann. Det blir fint. Eller??
Legg altså merke til at det er kun i byssa at
DIREKTORATET mener at en ikke trenger en person med
lederutdanning og helhetlig kompetanse innenfor skipets
innredning. Kokken i dag, har på tre stillingsinstruksjer jeg
har sett, i ulike rederi, både matroser og lærlinger som
underordnede i hierarkiet. Jeg får det unikt travelt - som
lærer - hvis jeg vet at ELEVEN på VK 1 kokk, skal ut til
DEG, etter skolen og avlagt fagprøve, PÅ LAND! Det har
jeg ikke samvittighet til, nei vet du hva!
DU har tross alt KRAV på langt mer HELHET. Helhet, hver
dag.

Men, tilbake til stueren, eller forpleiningssjefen, som det
ble utdannet til de siste årene skolen hadde slik under-
visning. Utdannelsen er NEMLIG borte etter Reform -94 i
videregående skole. Og da er det jeg tenker, hva kan en
kokk om stuarbeidet?

Jeg vet han kan matlagingsbiten. Vel, han kan den bedre
og bedre etter hvert, i af fall. (dialekt). Han kan også noe
om renhold, men vesentlig om oppvask. I fagområdet
mikrobiologi i forbindelse med matforgiftning og mat-
infeksjon, har han bra kompetanse.

I dagens utdanning til kokk er det lite om proviantering
for lange reiser. Det er fortsatt mange skip som gjør annet
enn å gå att og fram i Nordsjøen. Jeg er på en av dem og
vi befinner oss akkurat nå på vei til Walvis Bay i Namibia.
Tre dager igjen. Ank 30.07.-04. Herlig.

De lærer om innkjøp, men kan lite om oppbevaring.
Utdannelsen i dag, er basert på å utdanne til kokk
restaurant, eller kokk institusjon. I begge tilfeller gjelder
den forretningsmessige regel; Ha minst mulig på lager!
Butikken er tross alt like om hjørnet. Ergo, hvordan kan
de da vite om hvilke varer som ikke passer sammen på et
lager. Eks. eple og løk. Plasser disse i nærhet av
hverandre, og begge forserer modningsprosessen til
hverandre. Eller ta tomat og agurk. Følgesvenner på
bordet, men ulike trivselstemperaturer. Osv. Osv.

Altså, kokker utdannet etter Reform -94 kan IKKE
proviанtere for lengre turer. Hvor mye poteter trengs for
tre måneder? Eller varianter av fisk, og hvor meget? Hvor
lenge holder fersk melk? Og hva er "Long Life" for noe?
Dopapir i Russland? Har de det? Hvor mange "tørk" går
det per dag? Og på en rull? Har du husket kaffefilter?
Trenger jeg "så mange vannflasker da"?

Eller et eks. fra nåtid: 100 kg. wiener, 100 kg. grillpølse,
100 kg. medisterpølse. 5 kg. tomat, 10 kg. potet, 20 kg.
hhv. okse, gris og kylling. Mengder med Taco og pasta.
Dette var provianteringen for TRE måneder av kokken,
etter reform -94. Her er det, svart på hvitt. Vil du se?

De kan mye om menyskriving, og gjerne om hvilke viner
som passer til, men ikke mye om variert meny og
kostholdets sammensetting, variert og ernæringsmessig,
over lang tid. Dette lærer kjøkkensjefene i institusjonene
grundig på Høyskolen i Stabekk, og på Gastronomisk
institutt, GI, i Stavanger. Men, de folka kan velge og vrake
i jobber og gidder ikke å koke for 8 eller 13, til dårlig
hyre, samtidig som de må sove i annen manns seng. Eller,
har du egen madrass om bord??

Statens ernæringsråd setter årlig fokus på riktig ernæring.
Både i forbindelse med ungdom og gatekjøkkenmat/-
manglende skolemat, men også mot voksne og behovet
for variert kosthold, samt fettfattig, mineral- og fiberholdig
kost for å forebygge hjerte karsykdommer og andre
kostrelaterte sykdommer. Diabetes 2 er også raskt
voksende. Kampanjer som; "Fem om dagen", "Spis mer
fisk", "Husk salat til grillen", osv. er kjent. Men, dette er
for folk på land, ikke for sjøfolk.

Har vi - vi sjøfolk - som noen er om bord i 4, kanskje 3
måneder, noen i 9 uker, 8 uker, 6 uker, fem uker osv, har
VI rett til å få RIKTIG kosthold når vi er prisgitt en til å
lage det for oss. Eller, og det er det jo, nei, det har vi ikke,
for vi er SJØFOLK. Eller, SISTE NYTT: Lag maten selv!
Godt for kroppen tenker jeg, med pizza og greier. Hver
dag.

De kan heller ikke mye når det gjelder stripping og
boning, Eller, valg av vaskemiddel til ulike typer inn-
redningsmateriale. Hva er klor godt for, og hvor meget
kan du blande med salmiakk? INGEN TING! fordi det
utvikler KLORGASS og er GIFTIG! Men Ajax da, litt klor
der, er vel ikke så farlig, vel?! Prøv selv. Det er det kokker
etter -94 må lære. "Learning by doing". Bare synd det vil
få følger.

Og, grønnsåpe er UT. Ikke mye furu og trepanel på skip
lenger.

Hva med følger etter ensidig, eller mangelfullt kosthold?
Æææ, kan jeg få det, om bord??

EN gang overtok jeg proviant som bl.a. besto av; 14 kasser
Grandiosa, 1200 Tacoshell, 45 kg. hamburgere a 120 gram
med 23 % fett, 30 kg. spagetti, 120 bokser hermetisk
tomat, 120 flasker ketchup, 96 poser potetsuppe, en haug
med frosne grønnsaker og like mye grillpølser.
Ca. 200 brød i skiver av den lyse varianten, sikret god
avføring.

Det fantes nesten ikke en eneste frisk grønnsak, men det
var tolv visne epler.

Rett fra skolen, og om bord.

Kanskje en "philipino" kan like meget, et annet eksempel
er; 3 PALLER med Chips. Og litt annen proviant. Frysa var
full jo, før andre pall!!

En annen bestilte 20.000 egg. Det var i Port Said, og
skipshandleren kom om bord og sa; vel, vi kan levere,
men kan det tenkes at her er noe galt. Og det var det jo.
Skipperen reduserte den bestillingen til 10%. Med 43
manns besetning og 1,5 egg per mann per dag holder
dette i en måned. Det verste er likevel ikke han som
bestilte 16 PALLER MED DRIKKEVANN!

Etter denne "greia" tok rederen kontakt med et datafirma!
Så nå kan alt gjøres på data. Hvis en ser bort i fra praktisk
erfaring, da.

Dessverre. Vi er prisgitt økonomisk ensidig tenkende
personer i Sjømannsforbundet og i Sjøfartsdirektoratet,
som trer nye normer og nye regler ned i halsen på oss.
Helt uten mulighet for oss til å besvare med
"Høringsrunde" eller streikerett.

Skal vi ikke bare skru av, og se hvor det bærer. Følge strømmen og håpe på Fiji, Hawaii eller Walvis. Se hvor det bærer, slik direktoratfolket gjør med OSS.

Men, jeg vet hvor det ender. Når det ikke er flere kompetente kokker igjen, de med gamleskolen, og noen andre flinkinger, så hevder rederne at de må finne folk med slik utdanning andre steder. (tross alt så har de greid å avvikle Stuertskolen/Forpleiningssjefskolen her hjemme). Ikke for kvalitestens skyld, men for kvantiteten av penger sin skyld, tror de.

Og "slike", det finner de bl.a. på Filippinene. Der har Sjømannsforbundet, og rederne, lenge drevet slik utdanning. Klar til å overta, for å spare penger. Tror de. Ordet "Barber" får meg, og polakker her om bord, til å "puke". Jeg kaller det å "pisse i buksa, for å holde varmen".

Tross alt. Befraktere og operatører følger også med, og vet nøyaktig hva det koster å drive et skip. Resultat; Ratene går ned. Like mye som jeg vet at et godt skip, får god rate. Se på historien, la lommeboka ligge, lytt til kunnskap, hiv blårusen over bord! Sa jeg.

Hvordan vet jeg noe om Reform -94 og hva kokker lærer? Vel, jeg er lærer i videregående skole, også. Jeg er griseheldig. Jeg som har noe å falle tilbake på, når snart alle skip serverer ris og pommes frites. Kokte poteter som skal serveres halv seks, kokes kl. 2 og holdes varme i ovnen. Da må de skrelles på ny, men det er det du som må gjøre. Spør hvem du vil på seismikkskip som begynner med Geco eller Western.

Hei du, vil du ha det slik??

Og, kjære Formann, siden jeg nå har ordet likevel. Hva vet vi om vaskeritillegget? Jeg går dit, til vaskeriet altså, etter arbeidstid, i andre klær enn de som nyttes under matstellet. Ser ingen grunn til å putte brukt sengetøy inn i maskin med kokkeklær på. Har klart for meg at; sengetøy, = veldig privat. Lo-filteret i tørketrommelen forteller sitt, flekkfjerning er en annen ting. Men..

Og, jeg gjør det hver dag. Alltid noe å vaske, tørke, brette og holde i orden. For dette har jeg kr. 10,- per dag. Noen ganger er jeg der 3x10 min. Inn i vaskemaskinene. Ut av vaskemaskinene, inn i tørketromlene. Ut av tørketromlene. Hvis jeg "gidder" å brette det og legge i hyllene, ja da går

det lengre tid. Kanskje jeg venter til i morgen.

Andre ganger går det timer. Vi har inntil 42 passasjerer, men oftest bare to og fire. Likevel, de sover også i køye, med dynetrek og greier. (Vi har tolv stoler i messa, tror du det tar tid å "fore" alle, eller?, og, tror du vi har egen messemann, eller?). For dette, og mer til, har vi fast overtid på kr. 3.000,- per måned. Det rare er at det har alle, enda merarbeidet jo faller på kokken, og ikke maskinisten. Før første gang, siden jeg ble stuert i -77, tjener 1.maskinisten mer enn meg. Men, så er jeg jo bare kokk da. Og KOKK er som KJENT bare underoffiser. Kjent av oss, men ikke av Sjøfartsdirektoratet. Nyeste oppfinnelse derfra er Kokk med ledende ansvar. Kall nå en spade en spade og gjeninnfør stuert eller forpleiningssjef. Det handler IKKE om tittel, eller om posisjon. Det handler om ANSVAR. Ansvar, har jeg for meg, er noe som kjent IKKE kan delegeres!

I Stillingsinstruksen min står det:

"Kokken har det totale ansvar for Forpleiningsdepartementet."

Han er altså departementsleder, med ansvar, og med kokkelønn. Hallo; Kalle Anka, hur mår ni? Så, hvis det er flere - der ute - som tjener såpass bra på det de gjør om bord, så; "please tell me".

Men, kjære Formann, vi tar vel ikke dette opp med rederne? Jeg tror ikke de har råd til noen økninger i år. Ikke i år heller. Husker godt vaskeritillegget på M/S- Star Malmanger, på Milora, Grey Master, Colombus og på Campeche. Alle disse båtene var før 1983, men vaskeritillegget, det var kr. 300,-, og som nå; kr. 10 per dag. Lønnsglidning som ei gammel bikkje.

"Litt tung i sessen, men fin i pelsen, ja" Si det på trøndersk, og hold humøret oppe. Det hjelper.

Renslig hilsen; PeKo

PeKo
C/o Geco Scorpio

.....

www.sof.no

.....

LESERBREV

Undertegnede bladde tilfeldigvis igjennom Bergens Tidende den 22. mars d.å., hvor jeg ikke kunne unngå å se ett helsides innlegg av professor og søvnforsker Bjørn Bjorvatn ved Universitetet i Bergen.

Hver 20. nordmann bruker sovemedisin daglig, noe som Bjorvatn mener er for mye.

Han skriver en del om det å kurere søvnproblemer uten medisiner.

Bjorvatn deler dette inn i flere metoder som synest å virke bra.

Den første metoden går ut på å legge vekk uvaner og å lære å forbinne seng med søvn, og bare det. Pasienten får strenge instruksjoner: Arbeid, lesing, spising eller TV titting i sengen er forbudt. Sengen skal ikke brukes til annet enn søvn. Sex er det eneste unntaket og det kan dessuten i seg selv hjelpe på søvnvanskeligheter. Hvis pasienten ikke sovner i løpet av 15 - 20 minutter er behandlerne nådeløse: stå opp igjen og hold deg oppe til du igjen blir søvnig.

Den andre hovedmetoden kaller Bjorvatn "søvnrestriksjoner". Mange av dem som sover for lite, holder seg mye i sengen. Delvis er det håp om å sove, delvis for i det minste å få hvile litt. Dette fører til at søvnvanskene fortsetter. For denne gruppen vil søvnrestriksjoner hjelpe.

En tredje metode er avspenning. Dette kan virke på pasienter som er engstelige eller rastløse.

Jeg ser mange ting her som passer dårlig for oss som går sjøvakter. Vi har ikke mer enn 4,5 - 5 timer søvn i strekk, noe som gjør oss lite uthvilt. Ellers kjenner vi oss godt igjen i den andre hovedmetoden til professoren hvor han sier at mange som sover for lite, ligger der i håp om å sove eller for i det minste å få hvile litt. Vi er også i den situasjonen at vi bor på jobben, noe som medfører at man i mange tilfeller tar jobbforhold med seg i senga. På dagtid blir det heller ikke tatt mye hensyn til at folk skal sove, da skal det bankes, pikkes og skrapes. Kan ikke her unngå å si litt om å avvikle kurs ombord også (selvstudie). En sjelden gang når kandidatene må jobbe med vanskelige

temaer, primært sett på vakt men også på frivakt, vil temaene være vanskelig å koble bort når en skal prøve å sove. Redere bør legge kursing til friperiodene med henblikk på sikkerheten for de som er ombord. Også div. store og små personlige konflikter, ombord eller i hjemmet går ut over søvnen. Og heller ikke må vi glemme alle de gangene vi skal prøve å sove når det er dårlig vær, da er man utmattet når man går på vakt igjen.

Bjorvatn skriver videre **FARLIG Å VÆRE FOR TRØTT** Risikoen for å gjøre feil øker når vi er trøtte. Det kan være farlig. Ulykker som skjer ved såkalt menneskelig svikt kan ofte handle om at den som sviktet var søvnig. I USA regner man med at 100.000 bilulykker årlig skyldes trøtte sjåfører. Bilførere som sover er en av de vanligste årsakene til bilulykker i USA, viser statistikkene.

Bjorvatn skriver til slutt at å sove lite i perioder trenger ikke bety at du har søvnvansker som må behandles. I følge søvnforskeren er det et kriterium at du er påfallende trøtt på dagtid, så trøtt at du har problemer med å fungere. Ellers er det ganske normalt å være litt søvnig på ettermiddagen.

Håper noen av bladets lesere som kjenner seg igjen, kan skrive noen ord om gode og dårlige erfaringer eller historier. De fleste har vel sett en eller annen, som på vakta si er i samme situasjon som de amerikanske bilførerne som forårsaker mest bilulykker.

Det er også skremmende om hver 20. sjømann er bruker av sovemedisin.

Det hele bunner i trøtthet, vi er da bare alminnelige mennesker, men som jobber og bor på båt halve året. Det er vår HMS vi snakker om.

Etter å ha lest professorens avisinnlegg, tok jeg en prat med han på telefonen for å høre om han hadde forsket på sjøfolkenes trøtthet. Han hadde sett litt på offshore, men hadde ikke kapasitet og tid til å prate om emnet der og da. Vi kunne ta kontakt senere så kunne han holde forelesning i HMS sammenheng på eventuelle rederikonferanser.

Ett PS til redere og sjøfolk: Benytt dere av professorens viten om tretthet og søvnproblemer.

Med Vennlig hilsen
Medlem nr. 158

.....

info@sof.no

.....

Sjøfolk og alkohol - en historisk sannhet

Leste artikkelen med denne overskriften i Navigare no. 2-2004. Artikkelen er en reportasje fra Haugesundskonferansen og tar for seg alkoholproblemene i HSD og hos sjøfolk generelt. Det kan sikkert være på sin plass å ta opp dette, men maken til usaklighet og neddrakking av en yrkesgruppe basert på nesten ingenting skal man lete lenge etter. Slår man opp en slik artikkel må man i alle fall underbygge den med fakta, hvis de finnes.

Det faktum som artikkelen bygger på er 2 (hele to stk, tenk det) tilfeller av tjeneste i alkoholpåvirket tilstand i rederiet HSD. Dette er selvsagt beklagelig, men nesten verre er de omfattende konklusjoner som på bakgrunn av disse 2 enkeltstående tilfellene blir trukket om hele sjømannstanden.

Som Direktør Aga i HSD rosende uttaler om Sjøfartsdirektoratet. "Direktoratet gjorde ikke dette bare til vårt problem, men til næringens problem". Videre "HSD har neppe noe større problem med alkohol enn andre rederier". At ledelsen i HSD ser seg tjent med at deres problemer på denne måten blir overført til hele næringen er vel ingen overraskelse.

I Sjøfartsdirektoratet og dets talerør Navigare får de også til de grader oppbakking. 2 tilfeller av alkoholpåvirkning i tjenesten fører prompte til overskriften: Sjøfolk og alkohol – en historisk sannhet, omgitt av fine bilder av drammeglass for at leseren virkelig skal komme i den rette

stemning. Underforstått at sjøfolk har alkoholproblemer hele bunten.

Prøv den samme overskriften (les generaliseringen) neste gang en yrkessjåfør blir tatt i alkoholkontroll. ("Taxisjåfører og alkohol – en historisk osv.") og sjekk reaksjonene derfra. Eller neste gang du ser en skjenkt journalist; "Aviser bare fyllerør" osv...

Fortsettelsen på reportasjen er om mulig enda verre. Hr. Dr. Sommerfeldt-Pettersen drar historiske paralleller til den gang da brennevin ble delt ut på skipene grunnet dårlig drikkevann. Dette tok heldigvis slutt i 1938, men iht. den gode Dr. er vi ikke blitt helt edru ennå, for som han sier "det er jo ikke så lenge siden". Hvor han tok sin Dr. med. utdanning vet jeg ikke, men til hans opplysning, de fleste blir edru, og avvent, på 66 år.

Jeg har deltatt på Haugesundskonferansen selv uten å oppleve denne som avholdsbevegelsens høyborg. Sjøfartsdirektøren kan med fordel kvalitetssikre bedre de reportasjer som kommer derfra med tanke på at det å være påvirket i tjenesten er et like kjent fenomen blant kontorister og journalister som blant sjøfolk. Skal Navigare tas seriøst ombord, så forventes det en større journalistisk objektivitet fra Sjøfartsdirektoratets talerør.

*Mvh Ivar Reiten
Geco Scorpio - Vest Afrika*

Lei av å fryse på kurs?

• Hos oss kan du gå på kurs hele året

- Innendørs basseng
- Innendørs brannhall
- Flotte nye lokaler
- Sentralt – 10 min. fra Fiesland – 10 min. fra sentrum



NOSEFO Bergen AS
Nedre Nattveit 16
5238 Rådal
bergen@nosefo.no
55 11 70 00



- De fleste offshorekurs
- STCW kurs
- Alle typer førstehjelpskurs
- Industrivern

Sjømannsforbundet under falsk flagg

Jeg er ikke lenger sjømann og medlem i Norsk Sjømannsforbund. Jeg er derfor heller ikke ansatt i Color Line. En sjømann ansatt i Color Line er nemlig medlem i NSF. Det oppdaget jeg på den første lønningslippen. Norsk Sjømannsforbund har nok også oppdaget at 8 mill. i året i kontigenter uten å verve en eneste sjømann gir mange gode middager.

Det blir godt samarbeid av slikt. Men hvem betaler regningen? Selvfølgelig betaler sjømannen. Sjømannen betaler sin kontigent og han betaler med tapt stilling og tapt ære.

DETTE SKJEDDE MEG

Etter å ha vært ansatt i 5 år som cruisemanagerassistent, ble denne stillingen rasjonalisert bort. Jeg fikk tilbud om en stilling i TAX FREE butikken på m/s Color Festival som jeg aksepterte.

I november 2001 leverte jeg pengevesken med dagsoppgjøret mitt på 120.000. Til alt hell gjorde jeg dette sammen med en kollega fra en annen kasse. Innleveringen skjedde etter et selvbetjeningssystem hvor man selv signerer inn oppgjøret til en "drop-safe". Etter at man har gjort det har jeg erfart at man er prisgitt skjebnen og de som skal tømme/kontrollere safen.

Ingen videoovervåkning, ingen kontroll på nummererte plomber, ingen sikring av opptelte bager, osv. Dette var

ting jeg ikke bekymret meg over før jeg fikk beskjed av butikksjefen 8 dager senere om at mitt oppgjør var savnet etter oppstilling i den danske banken.

I ukene som fulgte ble jeg kjørt gjennom en vaskemaskin av interne forhør med innleid kompetanse på kjeltringer. Det nærmet seg torpedotilstander og rederiets hotellsjef ombord var etterforskningsleder. Det var jo ham som hadde lagt opp denne internkontrollen kunne han fortelle. Ola Stamsborg fra firmaet Pegasus hadde vært på TV og demonstrert hvordan man fanget kjeltringene så han fikk frie tøylere i sine forhørsmetoder.

Heldigvis greide jeg å reise meg en dag under et slikt forhør og be de ryke og reise.

Jeg var hjemme på fri når jeg fikk beskjed om å møte i skipsrett dagen etter i januar 2002.

Nå forsto jeg hvor det kunne bære og til min fortvilelse var min tillitsmann i utlandet på ferie.

Jeg ringte forbundsstyremedlem i NSF, Tommy Wedel. En mann med mange verv. Styremedlem i rederiet, leder av tillitsvalgutvalget (TVU) i Color Line og han hadde også sittet mange år i Rådet for arbeidstilsynet for sjømenn.

Jeg søkte råd. Tommy Wedel tilbød seg å bistå meg i skipsretten som tillitsmann.

Det undret meg nok at han ikke var interessert i å få min forklaring under den 2 timer lange kjøreturen inn til Oslo, men jeg fikk meg ikke til å stille spørsmål ved den store hjelperen.

Skipsretten gikk fort og greit. Ingen ville høre på hva jeg hadde å si. Tommy Wedel hadde fortsatt ingen spørsmål eller problemer med saken. Minutter senere sto jeg på



Ill. foto Colorline

land med en avskjed i hånden. Tyvstemplet. Avskjedeiget. Ferdig.

Tommy Wedel tilbød at jeg kunne få legge fram saken min for Sjømannsforbundets advokat Birger Mordt. Jeg bet på igjen. Ferden gikk videre denne dagen til en advokat på Grev Wedels plass som jeg oppfattet som enten veldig tunghørt eller veldig uinteressert. Han var sannsynligvis bare godt forberedt av Tommy Wedel. Spill for galleriet kalles slikt.

Ganske raskt konkluderte juridisk rådgiver Mordt at min sak "ikke var prosedabel". Siden dette har jeg lært at denne termen er mye brukt i enkeltmedlemmers saker. Birger Mordt har derimot god kompetanse på rådgiving til Tommy Wedel og Harry Danielsen om hvordan de kan få tak i kontingentpenger til private formål.

Jeg foreslo tidlig for rederiet at de burde politianmelde tapet av pengevesken. Det gjorde de ikke før de hadde konstantert at jeg var tyven. De mente å kunne dokumentere at jeg var tyven fordi det var gjort dokumentfalsk på innsjekkingslisten og fordi de mente jeg trang disse pengene.

Nå var gode råd dyre. Jeg hadde ikke råd, men måtte selvfølgelig skaffe meg advokat. Familien måtte trå hjelpende til.

Men jeg trang mer hjelp. Jeg trang hjelp til å forsøke å løse mysteriet med pengevesken. Det ble selvfølgelig Jane Issa. Hun er den som ulykksalige medlemmer i Norsk Sjømannsforbund har fått hjelp av. Ifølge Sjømannsforbund og rederiledelse en "forbannet kjerring". Det vet alle. Det har alle blitt fortalt. Takk for den "forbannede kjerringen!"

Hun lyttet til hva jeg hadde å fortelle. Kort tid etter hadde hun fått gjort endel undersøkelser og også fått hjelp selv av en kollega. Skrifteksperter fra Kripos ble engasjert til å analysere skriftprøver og beviset politiet hadde fått. Leif A.Lier ble engasjert til å kartlegge internkontrollrutinene på Festival og å innhente skriftprøver.

Jane Issa mobiliserte mange kollegaer til årsmøtet i regionen og sørget for 8 delegater til landsmøtet i Sjømannsforbundet. Her fikk de 8 forhindret gjenvalg av Tommy Wedel som forbundsstyremedlem. Ikke bare pga min sak men pga alle de mange sakene hun hadde sett seg lei på å få i fanget hvor Tommy Wedel hadde en finger med i spillet.

Hun satte igang kronerulling blandt kollegaene for å få penger til etterforskningen. Jeg sto fram i media med hele den begredlige historien. Vi demonstrerte og holdt apeller foran Sjømannsforbundets kontorer på Grev Wedels plass.

Foruten sjømannsforbundets egne medlemmer deltok fagorganiserte fra andre forbund i støttearbeidet for saken min. Tverrfaglig Samhold ble stiftet. En stiftelse som har som ambisjon å hjelpe medlemmer som blir sviktet av sitt eget forbund. Tverrfaglig Samhold kunne hatt hendene fulle bare med Sjømannsforbundet.

Nå ble presset for stort for Erik Bratvold og Sjømannsforbundet. "Etter å ha fått nye opplysninger i saken" ble de tvunget til å snu og gi meg økonomisk bistand. Disse "nye opplysningene" hadde de selvfølgelig fra før.

Mer enn ett år etter avskjeden kom saken endelig opp i Oslo Tingrett i mars 2003. Rederiet ble avslørt i sin elendige internkontroll, sin groteske form for intern etterforskning og som en arbeidsgiver uten tanke for rettsikkerhet for sine ansatte. De fikk en knusende dom og avskjeden ble kjent ugyldig. Jobben var min igjen og jeg var renvasket til de grader at den sannsynlige tyven ble navngitt i dommen.

Rederiet anket. Sjømannsforbundet surmulet. Rederiet ba om forhandlinger før ankebehandlingen. De ville kjøpe seg fri. Jeg hadde gått i nærmere 2 år med kjeltringstempel, arbeidsledig, syk og med en elendig økonomi. Veien til forlik ble da kort. Jeg sa opp selv. Fikk 250.000 i erstatning og oppreisning.

Norsk Sjømannsforbund tok velvillig regningen Olav Nils Sunde var dømt til å betale i tingretten; saksomkostningene mine.

Og det er ikke første gangen Sjømannsforbundet betaler regningene til Olav Nils. Det har skjedd før og det kommer sikkert til å skje igjen. Det gode samarbeidet mellom Color Line og Norsk Sjømannsforbund er godt sementert - med 8 mill i året og knebling av sjøfolkene.

Demokrati, rettsikkerhet og trygghet på arbeidsplassen? Glem det.

Bjørn Standal

***SOF ønsker alle sine
lesere en god høst***

Sosial dumping og myndighetenes troverdighet

Hva er sosial dumping?
Sosial dumping er blant annet det som skjer når noen arbeidere blir byttet ut med tilsvarende utenlandske arbeidere til en langt rimeligere lønn. Om NIS-registeret får lov til å utvide sitt virkefelt, vil den sosiale dumping av norske sjømenn være en realitet.

Årsaken og grunnen til den sosiale dumping vi er vitne til i norsk sjøfart er ganske enkelt den at det er mulig for eierne og aksjonærene av bedriftene å tjene mer. Men vi bor i verdens rikeste land, og har bankreserve på bok på ca. en billion kroner. Vi i SOF setter spørsmålsteget ved hvem enkelte politikere representerer?

I Norge har vi verdens tredje største handelsflåte i tonnasje, som sysselsetter ca. 60 000 sjøfolk i NOR og NIS-

registre. I tillegg kommer det titusenvis av sjøfartsrelaterte arbeidsplasser på land. Skal enkelte politikere på Stortinget, det vil si regjeringspartiene og SV, få lov til å fjerne alle disse arbeidsplassene for så erstatte norske arbeidstakere med langt billigere utenlandsk arbeidskraft?

3500 hotellansatte på utenlandsfergene vil miste jobbene 01.01.06 på grunn av at nettolønnsordningen skal fjernes. Argumentet fra Øystein Djupedal i SV, er at de er i konkurranse med hotellansatte på land. Hvor langt er det mulig å fjerne seg fra sannheten? De hotellansatte på fergene er jo med på å skaffe sine kolleger, på land, flere overnattingsgjester. Det gjør de ved å yte god service og trygghet på sin arbeidsplass.

Nå vil SV og regjeringen bytte dem ut med billigere utlendinger, som ikke en gang snakker et språk de fleste forstår. Husk Scandinavian Star.

Vi i SOF, og mange med oss mener at dette ikke må skje!

Nå må politikerne sette seg inn i problemet og fatte beslutninger de i ettertid kan være stolte av.

Det er heldigvis ikke lenge til neste Stortingsvalg.

I år feires ti års jubileet for fjerningen av Apartheid regimet i Sør-Afrika, samtidig innføres noe lignende i den norske handelsflåten. Denne gang er det den norske sjømann/kvinne det går ut over. Vi er blitt for dyre, blir det påstått. Dette til tross for at en norsk matros med alle tillegg koster ca 85 kroner i timen! For å bote på det sender Stortingspolitikkerne oss ut i arbeidsledighet. Man

kan lure på hvilken utdannelse økonomene på Stortinget har. Det vil koste staten bort i mot ti milliarder kroner å sende ca. 100 000 mennesker ut i arbeidsledighet. Om Stortinget hadde lagt forholdene til rette for norsk skipsfart, kunne alle stillingene på sikt bli besatt av nordmenn. Vi kunne da seilt inn ca. 190 milliarder kroner i utenlandsk kapital i året. En differanse på hele 200 milliarder kroner.

I følge NOPEFs medlemsblad PETROMagasinet, kan redere (vi håper at de ikke er norske) nå ansette utlendinger på hyrer helt ned i 50 \$ måneden. ITF-tariffen fastsetter 1400 \$ som minstelønn i måneden for en matros. Her er noen tall på hyrer som ITFs kontor i Rotterdam har registrert:

Filippinere	600 \$	per måned.
Russere	600 \$	per måned.
Inderere	550 \$	per måned.
Kinesere	250 \$	per måned.
Burmesere	150-200 \$	per måned.
Kubanere	50 \$	per måned.

Til sammenligning opererer FNs arbeidsorganisasjon ILO med en minstelønnsstandard på 800 \$ per måned.

At redere og aksjonærer vil tjene penger på investerte penger kan vi forstå, men at det ikke skal finnes et fnugg av moral, det forstår vi ikke.

Når norske myndigheter vet at dette er situasjonen, vil vi gå så langt som å si at de er med på å innføre en form for moderne slaveri.

Da NIS-registeret ble opprettet i 1987 var en direkte konsekvens at ca. 18 000 norske sjømenn mistet sine arbeidsplasser. Skal man nå åpne for at offshore/service flåten skal få tilgang til det samme registeret, vet vi at det tar bare kort tid før alle norske skip befinner seg der. Historien kjenner vi, nordmenn ut og utlendinger inn. Om dette kalles ansvarlig sjøfartspolitikker lurer vi på hva motsatsen er. SOF er dypt uenig i en slik behandling av norske sjømenn og alle de maritime arbeidstakerne dette involverer.

**VEDLIKEHOLDSFRIE
VINDUSSPROSSER**
...en bekymring mindre



10 års garanti

VINDEX-Sprosser er laget av vinyl som forhindrer falming og gulning. Slipp maling og vedlikehold. Enkel montering og demontering som gjør vindusvasking enkelt. Kan tilpasses alle vinduer. Ta kontakt for et godt tilbud

VINDEX AS
6444 Farstad
Tlf: 71 26 60 00 Fax: 71 26 60 01
E-post: post@vindex.no
www.vindex.no

Se Månen bli mørk



Tidlig om morgenen 28. oktober inntreffer den siste store begivenheten i de astronomiske jubelårene 2003 og 2004 - en langvarig total måneformørkelse. Formørkelsen er i sin helhet synlig i hele Norge, selv på Spitsbergen. Totale måneformørkelser hører til de flotteste himmelfenomenene og har ofte flotte farger.

Formørkelsen er i sin helhet synlig fra hele landet. Totaliteten begynner kl. 04.23.18 norsk sommertid, når sitt maksimum (er mørkest) kl. 05.03.56 og slutter kl. 05.44.32. Dette er derfor en ganske langvarig formørkelse. Formørkelsens aller siste fase slutter kl. 08.02.33. Mer detaljer kommer senere.

Synlighet og tider

Formørkelsens første faser starter et par timer etter midnatt. Da har Månen for lengst stått opp, og formørkelsen er derfor i sin helhet synlig fra hele Norge.

Formørkelsen går gjennom flere faser. Det hele starter klokken 02.05 da den første delen av Månen når den ytre delen av jordskyggen.

Sett fra denne delen av Månen, ville Jorden nå begynt å skygge for litt av solskiven. Fra Jorden vil vi ikke merke noen endring på Månen før omtrent halve Månen er inne i halvskyggen fra Jorden. Det skjer rundt kl. 02.40. Den ene delen av Månen vil da være merkbart "dusere".

Klokken 03.14.25 treffer den første delen av Månen helskyggen fra Jorden. Sett fra denne delen av Månens overflate skygger Jorden da helt for Solen. Gradvis glir mer og mer av Månen inn

i helskyggen og Månen får "fase". Den avtar mer og mer, blir halv, en liten skalk og klokken 04.23.28 er hele Månen inne i helskyggen. Formørkelsen er da total!

Den totale fasen varer til 05.44.43. Da begynner Månen å skli ut av helskyggen fra Jorden og får tiltagende "fase". Klokken 06.53 er Månen helt ute av helskyggen og den fineste delen av formørkelsen er over. En halvtimes tid senere kan vi ikke lenger se at det er noen formørkelse og klokken 08.02 er Månen helt ute av halvskyggen fra Jorden og formørkelsen er helt over.

Et flott skue

Totale måneformørkelser hører til de flotteste naturfenomenene vi har og kan være meget vakre. I motsetning til solformørkelser, kan måneformørkelser oppleves helt uten hjelpemidler og helt uten fare for synsskader. Fenomenet kan sees selv fra opplyste steder, men naturopplevelsen blir nok størst fra litt mørkere områder.

Månen blir sjelden helt borte under totale formørkelser, men får gjerne rødlige eller grålige toner under

totaliteten. Fargene skyldes lys som er brutt i jordatmosfæren. Fra Månens overflate, ville vi sett alle verdens soloppganger og solnedganger samtidig siden den lysende jordranden er området på Jorden der Solen står helt i horisonten.

Værforholdene på jordranden bestemmer fargen og mørkheten på måneformørkelsen. Av og til inneholder atmosfæren mye støv, for eksempel etter vulkanutbrudd. Da kan formørkelsen bli spesielt mørk. Før og etter totaliteten er det delvise faser da Månen ser ut til å være "halv" og "ny".

Siden atmosfæren og været forandrer seg hele tiden, er alle måneformørkelser forskjellige. Vi kan ikke på forhånd si sikkert hvordan formørkelsen vil arte seg.

Formørkelsen kan følges live på www.astronomi.no, hvor det også vil komme mer informasjon om fenomenet frem mot 28. oktober.



Bildet over: Måneformørkelser kan være vakre, slik som denne 9. januar 2001. Vi kan ikke forutsi hvor lys eller rød formørkelsen blir. Foto: Arne Danielsen

Om morgenen 28. oktober vil Jorden skygge for Solen sett fra Månen. Dermed får vi en måneformørkelse. Illustrasjon: astronomi.no

Fantastiske ringer

Romsonden Cassini-Huygens som 1. juli kom frem til "ringenes herre", Saturn, har tatt fantastiske bilder av planetens ringsystem. Forbløffede forskere har fått unik informasjon om ringenes sammensetning og dannelselse. Enda mer fantastiske oppdagelser og allerede er flere nye måner oppdaget.

Etter bare en uke i bane rundt Saturn har Cassini-Huygens gjort viktige oppdagelser og tatt fantastiske blinkskudd. De majestetiske ringene, magnetfeltet til Saturn og kjempeplanetens mange måner er undersøkt. Oppdagelsene inkluderer funnet av mystiske materiale eller "skitt" i gapene mellom ringene, en sky av oksygen som unnslipper og det mest detaljerte bildet noengang av kjempemånen Titans overflate og atmosfære.

Dette er bare begynnelsen på en minst 4 år lang eventyrlig utforskning av noen av de merkeligste objektene og fenomenene i vårt solsystem.

For øyeblikket har man ikke kontakt med sonden fordi den befinner seg på den andre siden av Solen sett fra Jorden. Den dukker igjen opp 12. juli.

Vill ferd gjennom ringene

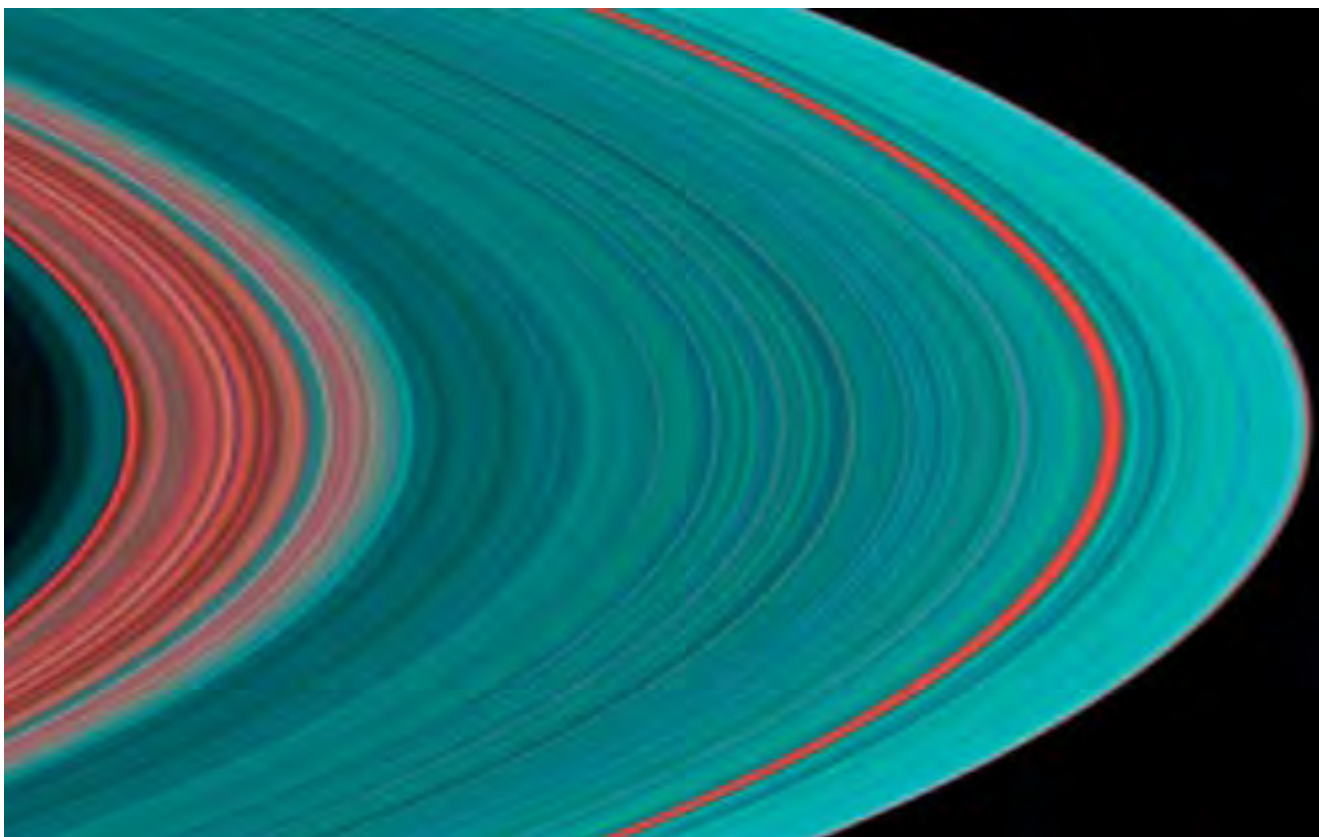
Voldsomme jubelscener og applaus brøt ut da sonden overlevde ferden gjennom Saturns ringplan. De svært tynne ringene ligger som en skive utover fra planeten. Sonden måtte passere gjennom planet som ringene ligger i, men var siktet inn på et av de store gapene i ringsystemet for å unngå fatale kollisjoner med partiklene i ringene. Men selv i gapene er det en

del partikler og forskerne var meget spente på om sonden ville bli skadet.

Alt gikk heldigvis bra, men senere analyser viser at sonden traff omtrent 700 mikropartikler per sekund da den passerte ringplanet. Bombardementet skapte lyder som lignet den et haglevær skaper på bølgeblikkak.

Etter passasjen tok sonden de mest detaljerte bildene som noensinne er tatt av ringene, se blant annet http://www.astro.uio.no/ita/artikler/tema/cassini_huygens/bildebank.html

Bildene og observasjoner med andre instrumenter på sonden førte til oppdagelsen av et uidentifisert stoff som inntil videre omtales som "støv". Ringene består for det meste av isbiter,



Det beste bildet av ringene i ultrafiolett som er tatt viser at det er mer is mot ytterdelen av ringene enn i den indre delen. Dette gir viktige biter om hvordan ringene er dannet og hvordan de har utviklet seg. Bildet viser sammensetningsvariasjoner i ringene A, B og C. Innenfor og utover er Cassinis deling i svakt rødt til venstre, etterfulgt av hele A-ringene. Cassinis deling inneholder; tynnere og mer skitne ringe enn den turkise A-ringene. Fargen (alle fargene er kunstige) indikerer mer isrik sammensetning. Det røde båndet omtrent tre fjerdedeler av veien utover i A-ringene, kalles Enckes gap. Foto: NASA/JPL/University of Colorado



Dette bildet som ble tatt mens Cassini gikk inn i bane rundt Saturn 1.juli, viser fra venstre mot høyre den ytre delen av C-ringene og den indre delen av B-ringene. B-ringene begynner litt over halvveis over bildet. Mesteparten av mønsteret skyldes "skitne" partikler. Disse er vist i rødt. Renere ispartikler er vist i turkis i de ytre delene av ringene. Hele ringsystemet består av, innenfra og utover; ringene D, C, B, A, F, G, og E. Bildet ble tatt i ultrafiolett lys og viser detaljer ned mot 97 kilometer store. Oppløsningen er rundt 100 ganger bedre enn man oppnådde med Voyager 2. Foto: NASA/JPL/University of Colorado

men noen av gapene mellom ringene, i tillegg til F-ringene, inneholder en ukjent forurensning. Materialet ligner det som Cassini observerte på Saturn-månen Phoebe 11. juni. Antagelig stammer også materialet fra de ytre delene av Solsystemet, på samme måte som Phoebe.

Det usynlige gjort synlig

Magnetfeltet til Saturn strekker seg langt utenfor ringene. Dette området kalles derfor magnetosfæren og er en magnetisk boble med ladete partikler som ligner Jordens magnetosfære.

Med et spesielt instrument kunne Cassini for første gang se magnetosfæren. Bildet viser en gigantisk, bobleformet sky av gass som sveiper gjennom rommet i bane rundt Saturn sammen med månen Titan. Skyen er trolig en følge av svært energirike partikler fra Saturns strålingsbelte som bombarderer Titan og gjør atomene der ladete slik at de blir observerbare med Cassinis spesielle instrumenter.

Cassinis ultrafiolette instrumenter ble brukt på Saturn ved ankomst og viser et dramatisk tap av oksygenatomer fra den ene siden av ringene. Noe har antagelig kollidert med hovedringene og dermed forårsaket overskudd av oksygen.

Cassini har også fått de første blikkene av overflaten og atmosfæren til den mystiske kjempemånen Titan der sondedelen Huygens skal lande 14. januar.

Les mer om dette her:

http://www.astro.uio.no/ita/nyheter/titan_0704/titan_0704.html

VIKINGCRUISE I VESTERLED!



Kun kr. 3.390 med 2-segers lugar!

Reis samme vei som vikingene med nye "Norrøna" på høstcruise til Shetland, Færøyene og Island til utrolig pris!

Priseksempel:
HØSTCRUISE 6 dager fra søndag til fredag med 2 dager på Island og 1 dag på Færøyene!
 Kun kr. 3.390 pr. person med 2-segerslugar og frokost.
 Pensjonister: kr. 2.790!
 Utflukter på Færøyene og på Island blir arrangert (ikke inkl.)

Avenis fra Bergen hver søndag fra 12/9 til Få programmet hos ditt reisebyrå eller kontakt:

www.smyril-line.no
Tel. 55 59 65 20

SMYRIL LINE

Norge • Danmark • Shetland • Færøyene • Island

Oljevernberedskap og statlig unnfallenhet

I dag kan en si at arbeidsplassene i Nordsjøen er blitt tryggere. Det er brukt mye penger på å få ned antall ulykker. Kurs, øvelser og annen relevant opplæring av offshore ansatte er blitt meget bra. (Unntaket er felter med områdeberedskap, der sikkerheten er blitt verre). La nå ikke dette bli ei sovepute for de som planlegger vår arbeidsplass.

Om vi ikke får en ny Alexander Kielland eller Piper Alpha ulykke i fanget vårt i nærmeste framtid, kan vi få en ulykke som medfører miljøskade i størrelse med Sea Empress Prestige og Exxon Valdez. De direkte kostnadene med oppryddingen etter ulykken med Exxon Valdez skal ha oversteget 15 milliarder kroner til nå, og ennå er ikke alle erstatningsspørsmålene i saken løst.

Oljeberedskapen er økt i de siste årene, men er det vilje til å opprettholde eller øke den? Er det nok tilgjengelig utstyr og god nok beredskap når ulykker skjer?

Det er kommet frem påstander om at oljevernet kom i gang altfor seint ved Rocknes ulykken. Lenser ble lagt ut først etter at oljen hadde spredd seg over ett stort område. Det er også hevdet at oljelenseutstyr og annet utstyr ble rekvirert fra Stavanger og Horten. Det same utstyret finnes i nærheten av hvor havariet skjedde. Uansett årsak, miljøkonsekvensene for Bergensområdet ble store. Rocknes inneholdt under 600 tonn olje til eget forbruk. Hvilke konsekvenser vil en ulykke med et fullt lastet tankskip på vei til eller fra en oljeterminal på kysten medføre?

Oljedirektoratets statistiske beregninger viser til at risikoen for ukontrollert utblåsing er svært lav. Det blir anslått at



Dette blir resultatet av en dårlig oljevernberedskap. Bildet er fra Exxon Valdez ulykken i Alaska.

under letefasen er det sannsynlighet for at en kan vente en utblåsing ved hvert 10 000 borehull. Det er boret ca. 1 000 letebrønner på norsk sokkel til nå. Sannsynligheten for at det skal gå galt ved boring av produksjonsbrønnene er enda lavere. Også når det gjelder utslipp fra rørledninger og produksjonsskip skal risikoen være lav.

Risikoen blir beregnet i konsekvensutredningene for oljeutvinningen. Oljevernberedskapet blir bygget opp etter det som svarer seg i henhold til disse utfordringene. Bravo-utblåsing på Ekofisk-feltet i 1977 er det eneste enkelt tilfelle av oljeutslipp over 1000 kubikkmeter knyttet til oljevirksomheten på norsk



Oljevernøvelse i Nordsjøen med Havila Runde. Foto: SOF

sokkel. Her strømmet oljen ut i åtte dager. Denne oljen rakk heldigvis ikke inn til kysten.

I 2002 ble det sluppet ut 516 kubikkmeter med olje og kjemikalier. Det verste utslippsåret har til nå vært 1999, da utslippet var på 1 121 kubikkmeter med olje og kjemikalier. Første halvår i 2003 var det ukontrollerte utslippet fra norsk sokkel på 1 050 kubikkmeter med olje/kjemikalier. Det viser tall fra Kystverkets beredskapsavdeling, ifølge Aftenposten.

Det er 13 departement som forvalter oljevernet: Fiskeridepartementet, Forsvarsdepartementet, Finansdepartementet, Miljøverndepartementet, Utenriksdepartementet, Olje- og energidepartementet, Samferdselsdepartementet, Utdannings- og forskningsdepartementet, Landbruksdepartementet, Helsedepartementet, Sosialdepartementet, Kommunaldepartementet og Justisdepartementet.

Ansvar for norsk beredskap mot akutt forurensning ble 01.01.03 overført fra Statens Forurensningstilsyn under Miljøverndepartementet til Kystverket under Fiskeridepartementet. Utøvende aksjons- organisasjon for havarier tilsvarende M/T "Prestige" er Kystdirektoratets beredskapsavdeling som ligger i Horten. Beredskapsavdelingen er ansvarlig for statens beredskap mot akutt forurensning. Dette innebærer at staten har beredskapsorganisasjon og -utstyr og i tillegg samordner, kommunal og statelig beredskap i et nasjonalt beredskapssystem.

Det er tre beredskapsnivåer i beredskapen mot akutt forurensning. Privat beredskap: Disse skal sørge for nødvendig beredskap og iverksette tiltak overfor egne akutte utlipp.

Kommunalt beredskap: Skal sørge for nødvendig beredskap mot mindre tilfeller av akutt forurensning som kan inntreffe eller medføre skadevirkninger innenfor kommunen, som ikke dekkes av privat beredskap.

Statens beredskap: Skal sørge for at beredskap mot større tilfeller av akutt forurensning som ikke dekkes av privat eller kommunalt beredskap, er på plass.

Dette innebærer at oljeselskapene har krav om en beredskap som skal håndtere akutt oljesøl fra sin virksomhet, fra både plattformene og landbaserte anlegg. Kommunene har beredskap for mindre søl, mens den statelige er i praksis rettet mot oljesøl fra skip. Ved store utlipp som ikke ivaretas av privat beredskap, skal staten sikre at de private, kommunale og statelige ressurser utgjør et felles nasjonalt beredskapssystem. På sokkelen har operatørene opprettet en egen beredskapsorganisasjon, som disponerer egne oljeverndepoter og beredskapspersonell (NOFO-Norsk Oljevernforening for Operatører).

Den kommunale beredskapen er organisert i 34 interkommunale beredskapsområder, hvor kommunene samarbeider om beredskapen innenfor sitt område. Det er utpekt vertskommuner i hvert område som skal ha et særlig ansvar for samordning. Fra statens side er det i dag etablert 15 statlige materielldepoter langs kysten. Av disse er fem lokalisert på Vestlandet. Resten ligger spredt langs kysten og på Svalbard. Depotene inneholder lenser, oljeoptakere, båter og personlig utstyr til hjelp under oppryddingsarbeid. Beredskapsorganisasjon disponerer ca. 4 oljevernfarer, 8 kystvaktfarer med oljevernutstyr om bord samt et spesialutrustet overvåkningsfly.

Det er forståelig at enkelte ikke har tillit til norsk oljevern. Oljevernet er ikke dimensjonert for verst tenkelig tilfelle. Vi må tenke på at det daglig går ut supertankere som er over hundre tusen tonn fra oljeterminaler i Norge.

I Stortings.meld.nr.25 (1993-1994), ble det lovet en styrking av oljevernberedskapen. Den daværende arbeiderpartiregjeringen gav signaler om en styrking av oljevernberedskapen i stortingsmeldingen. Stortingets ønske var da døgnkontinuerlig beredskap, styrket med bemanning, økt kompetanse og en bedre koordinering. I en slik sammenheng bør man også tenke på omorganisering, med mer regionale enheter, og ikke den desentraliserte strukturen som er i dag, som viser seg ikke helt å fungere, fordi det blir for mange som skal ta del i arbeidet. Og for liten prioritering av en helkontinuerlig beredskap i tilfelle ulykker skulle inntreffe.

Man bør opprette et indre kystoppsyn. Hvilke oppgaver kystoppsynet skal tillegges og eventuelt lokalisering av administrasjon og ledelsesfunksjoner som det indre kystoppsyn skal ha, bør gjennomtenkes nøye. Det man derimot opplever er at en har fått en svekket beredskap, for dårlig koordinering og svekket interesse for problemstillingene fra sentrale miljøvernmyndigheter.

Det er staten ved SFT som har ansvar for å koordinere offentlige og private aktiviteter. SFT skal føre tilsyn med at hele systemet fungerer. SFT har ikke fått frie tøyler for å gjennomføre sine oppgaver.

Nå må Fiskeridepartementet ta sitt ansvar på alvor.

HJP

Tur - retur Shetland i et nøtteskall

Ikke alle mine ideer har vært så smart. Det å ro fra Tromsø til Bergen var en av dem - en tålmodighetsprøve som ble avsluttet etter å ha passert Lofoten. Det å seile langt er jeg heller ikke disponert for, og kommer sjelden lengre enn til Askøy før jeg er litt småvalm og velger å dra tilbake til utgangspunktet. Slik sett kan jeg neppe kalle meg en havets mann, og for å spe på med nederlag, kan jeg titulere meg som innehaver av det mest mislykkede forsøket på å bestige Aconcagua, den vestlige halvkules høyeste fjell, alene og uten ytre hjelp. Jeg gjorde det meste feil, og for å gjøre en lang og begredelig historie kort, ble fraktet ned fra basecamp på ryggen av et muldyr etter halvannet døgn.

Men rett skal være rett - noen innfall har lyktes. Jeg har syklet jorden rundt som den første nordmann og som den raskeste selvhjulpne syklist noensinne,

og jeg har dratt gjennom Sahara alene ved hjelp av to pedaler og to hjul - selv om mange mente det var å ta seg sand over hodet. Slik sett er jeg ikke nederst på rangstigen i eventyrenes verden, men om man lykkes eller ei med det man har satt seg fore, blir man aldri mett på utfordringer. 'Mye vil ha mer' heter det, men hva mer kan man ta for seg når det terrestre miljø for lengst er erobret både til hjuls og til fots? Da må det bli enten fugl eller fisk, og i mitt tilfelle ble det 'fisk'.

Ideen kom som lyn fra klar himmel en kveld jeg satt og tenkte på ingenting. Tanken på å sitte i en gummibåt som ikke lot seg synke med en motor som nektet å havarere dasket inn i hodet mitt og surret rundt i skallen inntil jeg åpnet atlasen og så utover de store verdenshav etter et egnet sted å sjøsette fantasifosteret.

Havene ser så uskyldig å liten ut på blankt papir, som små andedammer du kan vasse over mens du trygt holder deg fast i et av kontinentene. Men så enkelt er det ikke, likevel var 'den gode ide' unnfanget, og det var bare å sette i gang med å forsere det første havet; oseanet av praktiske gjøremål fra å sitte og drømme over kartside 36 i Bergvalls atlas til å endelig stå klar til å dra over Nordsjøen i en gummibåt på 310 centimeter fra Shetlandsbryggen i Bergen og håpe at man er tilbake i overmorgen.

DET SVAKESTE LEDD

Opptakten til turen var mer oppbyggelig enn jeg kunne drømme om. Første firma jeg kontaktet, Bjordal & Madsen, tente på ideen umiddelbart, fikk importøren med på laget, og plutselig sto jeg med en Zodiac og Johnson som skulle ta meg i vesterled.



Første prøvetur gikk til Haugesund i middels dårlig vær. Utstyret klarte seg fint mens jeg klamret meg krampaktig fast til en hoppende båt som gjorde at jeg kunne knapt stå oppreist de neste dagene. Så var det altså jeg som var det svakeste ledd - mørbanket og utkjørt etter 80 nautiske mil - knapt 20% av hva jeg skulle tilbakelegge i løpet av to døgn. Et hårreisende scenario av å se meg selv baske mot vind og bølger med krampe i hver en muskel midt i Nordsjøen skremte vettet av meg, men slike unyttige tanker fortrengete jeg til fordel fra utfordringen dette måtte være, og seieren av å ha klart det.

Seierssikker, men likevel ydmyk og en smule skremt, stilte jeg onsdag morgen den 2. juni på startstreken i Bergen til et pressekorps som overgikk enhver forventning mine sponsorer var blitt forespeilet. Været var perfekt, båten var rigget med 140 liter bensin, mat og drikke for et døgn, fulladde batterier til kamera og satelittefon, og en skipper iført overlevelsedrakt stropet fast til båten med et 8 meter langt tau festet i baugen.

OVER DET FLYTENDE PERSISKE TEPPE

De første timene utover fikk jeg en liten bris imot som laget små krusninger som hamret i mitt lille skrog og gjorde det hele ukomfortabelt, men etter fire timer løyet vinden og havet ble som et flygende speilteppe. Solen blinket og vinket i det bølgende hav uten at det var så mye som en liten bølgekam å feste blikket på. Noen heliumsballonger, et par plastkanner noen trestokker og en tønne skapte variasjon i den monotone tilværelsen av motorstøy og blinkende fasetter bortetter vannet. Jeg var i min egen lille verden. Døyyet motorduren med å sette på The Cardigans på ørene og lot platen gå på repeat slik at jeg hadde lært tekstene utenat lenge før jeg kom 'midtfjords'. Ennå i dag kan jeg sette



på den samme platen, lukke øynene og kjenne lukten av havet, sjøsprøyten som slår over meg, ristningen i båten eller det persiske teppet av et solblankt bølgende hav.

Etter å ha sett mangt et fata morgna i Saharas tørre ørken hvor luftspeilingene ustanselig viste fram falske kilder, var jeg lenge tvilende til det jeg så da jeg nærmet meg halvveis hvor jeg mente å skimte et tårn som steg opp av havet noen grader mot sør. Men min indre tvil forsvant som dogg for solen etter at resten av boreriggen duppet opp over horisonten. Endelig hadde jeg noe å sikte etter annet enn en dirrende kompassnål, så uten å være meg det bevisst dreide jeg svakt av mot sør.

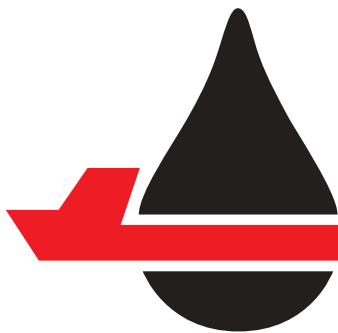
Deep Sea Delta, sto det på plattformdekket. En rigg jeg ikke hadde plottet inn på GPS'en, men nå fikk den eksakt koordinat med et tegn av en rasteplass som tilhørende symbol. Havstrømmen gikk nordover, derfor dro jeg inn fra nordflanken og stoppet båten for en velfortjent pause. Må innrømme at jeg var litt nære i forhold til gjeldende bestemmelser, men det var så herlig å se tegn på menneskelig aktivitet at det var vanskelig å la være. At terroralarmen etter sigende hadde gått på riggen, var meg ukjent, men med nærmere ettertanke var det kanskje ikke så unaturlig når alt de så og visste var at en kamikaze-pilot kom durende i et nøtteskall av en båt fullastet med bensin i retning rett mot dem uten å vise tegn til å sakke farten

ved sperresonen. Ikke vet jeg mye om Al Quaida, men at en oljeinstallasjon ville vært et ypperlig og sårbart mål for å skade norsk eksportinntekt hvis de ønsket oss noe vondt, er jeg overbevist om.

Selv om folket på boreriggen tilsynelatende tok tingene med knusende ro, ble det raskt fart i oppsynsbåten like ved. En lettboat ble loret og kom over til meg midt i middagen og spurte om legitimasjon. Gav dem passet for å gjøre ferdig formalitetene da jeg likevel skulle over grensen til et ikke EØS-land en times tid senere. På denne måten ble jeg for første gang i livet ført opp i sjøfolkets annaler, hva de skrev om mitt sjømanskap skal være usagt, men etter bildet i Bergens Tidende dagen etter som plattformsjefen hadde tatt av meg hvor det så ut som om jeg satt med en liten badering rundt meg, tror jeg neppe at de omtalte meg som en stor skipper.

Som Harald Eide Steen parodierer de russiske ubåtkapteinene som ikke ser grenser under vann, klarte jeg å sause til noen forklaringer om dårlig merking og skral avstandsbedømmelse for at jeg hadde krenket deres domene - en forklaring som må ha falt i god jord, for før de ønsket meg god tur videre spurte de om det var noe jeg trengte.

Fortsetter i neste nummer.



innmelding

SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING

Navn:

Postadresse:

Postnummer: Sted:

Fødselsdato: Personnummer:

Telefonnummer: Mobiltelefonnummer:

e-mail:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling om bord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i henhold til Seilende Oljearbeideres Forenings vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Seilende Oljearbeideres Forening
Slottsgt. 1
5003 BERGEN
Faks: 55 96 23 83

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

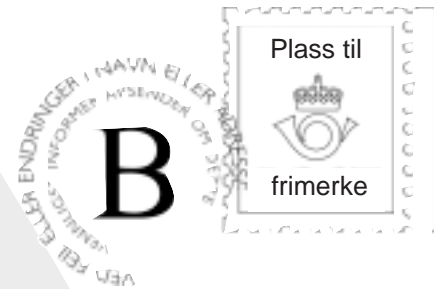
i Forbund,

gir herved Seilende Oljearbeideres Forening
fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted: Dato: Underskrift:

BRETT HER

SOF
Slottsgt. 1
5003 Bergen



BRETT HER

Vervekampanjen fungerer!

*Det er hyggelig å konstatere at vervekampanjen virker.
Håper at mottakerne har vinnerlykke, det fortjener de etter innsatsen.
Samtidig vil vi oppfordre andre til å fortsette vervingen!*

Lykke til.

Sjekk ut våre nye og bedre internettsider: www.sof.no



SOF

medlemskontingent satser pr mnd

VEDTATT AV STYRET 21.10.00

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

SPØRREKONKURRANSE

1. Når ble Roma grunnlagt?
2. Hvilket land har "Verdensrekord" i antall ølsorter.
3. Hvilken bevegelse tilbyr deg psykologikurs mot betaling for at du skal få full psykologisk balanse i ditt liv?
4. Ifølge norrøn mytologi kunne Frøys skip seile både til lands og til vanns. Hva heter skipet?
5. Hva heter den lille australske bjørnen som sover mesteparten av døgnet?
6. Når ble Gro Harlem Brundtland statsminister for første gang?
7. Hvilket folkeslag oppdaget først at jorden var rund?
8. Hvem har skrevet Sofies verden?
9. Hvem var Nationaltheatrets første sjef?
10. Hva heter mannen bak tegneserien Pondus?

Riktig svar sendes til:
SOF Slottsgaten 1
5003 Bergen
innen 01.11.04.

Første premie 4 Flax lodd
Andre premie 3 Flax lodd
Tredje premie 2 Flax lodd

BÆRBAR PC OG GPS

DATA - FOTO - TELE

SEPT
EMBER

AOpen
Solution Composers

AMD
Athlon XP

Canon

D-Link
Autentisk Kvalitet

FI

GIGABYTE
TECHNOLOGY

HIS

hp

Maxtor

Microsoft

LG

OCZ
Technology

OKI

SAMSUNG

SanDisk

SIEMENS



Sony Ericsson

Western Digital



Netshop notebook 1557GLS

Netshop har gledet av å tilby en kraftig bærbar PC som gir mye ytelse for pengene. PC-en kan konfigureres etter eget ønske på vår webside.

- ⊕ Intel Pentium M 1,7 GHz prosessor
- ⊕ Kingston 512MB (PC2700) SODIMM minne (max 2GB)
- ⊕ 80 GB ATA/100 harddisk (til 100 GB)
- ⊕ 15" TFT SXGA
- ⊕ DVD+RW/D-RW 4x
- ⊕ Integret 54 Mbps trådløst nettverk
- ⊕ Dimensjoner (BxDxH) 32,6 cm x 27 cm x 3 cm - 2,9 kg
- ⊕ Microsoft Windows XP Pro norsk + Nero Burning ROM 6.0

14.990,-
inkl. Løns.

NetShop PC

Varenummer: 13132



3.995,-

Garmin 60c GPSMAP

- ⊕ Innlagslys fargeskjerm
- ⊕ 64MB minne
- ⊕ Karttype: StreetViewkart

Egner seg i bilen, på sykkel, eller fra tren i byen. (Noe gir deg full kontroll)

Varenummer: 12261

GARMIN.



4.850,-

Garmin 76cs GPSMAP

- ⊕ midagsly fargeskjerm
- ⊕ 115MB minne
- ⊕ Elektronisk kompass og høydemåler

En av bestealgene kommer nå i fargeløst

Varenummer: 12262

GARMIN.



2.195,-

Garmin Bilnavigasjonssett

- ⊕ Kom i alle Garmin GPS, holder til 60c og 60cs
- ⊕ av City Select 6 (Europa CD)
- ⊕ Drakett på bunnbagg, 12V kabel

All du trenger for å ha GPS-en i bilen.

Varenummer: 12263

GARMIN.



2.795,-

NextBase SDV-17A3 - DVD

- ⊕ DVD og MP3 spiller i 7" skjerm
- ⊕ Batter for 3,5 times spilletid
- ⊕ AV In, fjernkontroll, 220 volt og bil adapter

Bærbar versjon spiller til bruk overalt!

Varenummer: 12264

NextBase



3.495,-

Sony Ericsson Mobil K700

- ⊕ Kamera med VGA-oppløsning (640x480 piksler)
- ⊕ Innbygget radio og MP3-spiller, video
- ⊕ Tri-band, Bluetooth, farger, MMS

UTEN ABB. PLUKT!

Varenummer: 12265

Sony Ericsson



1.695,-

Canon Bubblejet i855 Skriver

- ⊕ 4800 dpi x 1200 dpi
- ⊕ 25/18 (svart/farge) antall sider pr. min.
- ⊕ Print til nett

Med denne bubblejetserien kan du skrive ut på nett.

Varenummer: 12266

Canon

NetShop

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