

Nr. 4 – 2004

3. årgang

DRÅPEN

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

Mørke skyer over utenlandsfergene



**SOF har skiftet navn til
Fellesforbundet For Sjøfolk**



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
1/2 side 4 farger
1/4 side 4 farger

Kr. 7000
Kr. 4500
Kr. 3000

*Fellesforbundet For
Sjøfolk ønsker alle sine
lesere en*

**riktig
god jul
og et godt
nyttår**





DRÅPEN

nr. 4 desember – 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@fffs.no

Internett:

http://www.fffs.no

Forside:

Fjord Norway
Foto: FFFS

Grafisk produksjon:

Scanner Grafisk AS

DRÅPEN NUMMER 4 – DESEMBER 2004

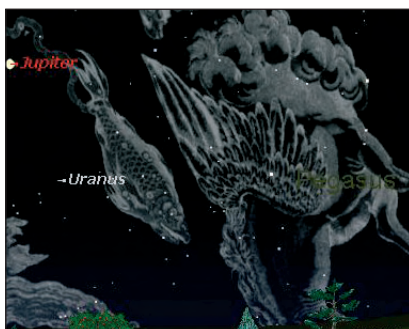
innhold



Har vi bruk for norske redere...side 8



NIS registeret og forbundstilhørighet side 12

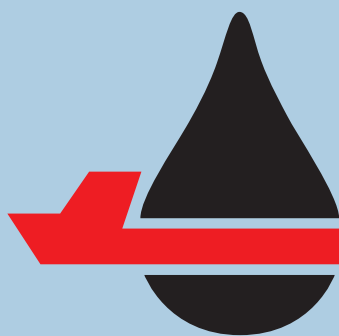


Hva var Betlehemsstjernen? side 16



Overvåkingpolitiet visste... side 20

Leder	side 4
E-post adresser	side 5
Enda en vellykket sjøsikkerhetskonf.	side 6
Områdeberedskap atter en gang	side 7
Har vi bruk for norske redere...	side 8
Holdes pensjonerte sjøfolk for narr?	side 9
Nis, Nor og utenlandsfergene	side 11
Nis registeret og forbundstilhørighet	side 12
Sosial dumping, en realitet til sjøs	side 13
Atles kommentarer	side 14
Hva var Betlehemsstjernen?	side 16
Tale til landsmøtet	side 18
overvåkingpolitiet motarbeidet...	side 20
Foreningens vedtekter	side 22
Den Norske Amerikalinjen	side 24
Tur-retur Shetland	side 26
Hva er sannhet?	side 28



Som dere kan se av bladets fremside, har vi nå skiftet navn på forbundet. Navnebyttet skjedde på vårt Landsmøte, i Bergen, tiende november.

Grunnen er ganske enkelt den at vårt gamle navn ikke var inkluderende nok. Med det nye navnet håper vi på å nå langt flere av de seilende.

Vi startet foreningen ene og alene for å bli et alternativ til de tradisjonelle forbund, som i våre øyne har utspilt sin rolle. Nå har vi et forbund for alle seilende, uansett kategori, fra kaptein til lærling på alle typer skip og registre. Nå kan vi snakke med en stemme ovenfor de som lager lover og regler her til lands.

Vi har litt av et arbeid foran oss, men med din hjelp skal vi klare å oppjustere sjømannsstanden til en stolt og uavhengig stand.

Vår egen erfaring med hva sjøfolkene mener, er at om vi er smarte nok til å enes om et forbund, står vi mye sterkere i arbeidet om sikre vår egen og redernes fremtid. Mer en 95% av alle vi snakker med, når vi er på skipsbesøk, mener det samme.

Hvorfor ikke ta konsekvensen av dette?

Nå har vi et fellesforbund for alle seilende, det er bare å melde seg inn, og på den måten være med å bestemme over egen arbeidsplass og fremtid.

Vi skal gjøre alt som står i vår makt for å få politikerne til å forstå viktigheten av en sterk og kompetent sjømannsstand. Likeledes vil vi arbeide for at rederstanden skal få rammebetingelser det går an å leve med. For at vi skal være i stand til å sikre jobbene til sjøs, må vi også sikre rederne konkurransevilkår på linje med det resten av Europa har.

Nettolønns ordningen må ikke bare gjelde offshore/service næringen, men alle sjøfolk, enten de hører hjemme her eller der.

Når Haugesund Rederiforening sier:

“Skal Norge i fremtiden forbli en ledende sjøfartsnasjon, må Stortinget vedta å beholde nettolønnsordningen for alle norske sjøfolk.”

Har de selvfølgelig rett, problemet er at Stortingspolitikere er de eneste som ikke forstår dette.

Legg rammebetingelsene på det laveste skattenivået som i dag er i Europa. På den måten kan vi beholde rederiene og arbeidsplassene i Norge. Etter at det er gjort får heller politikerne starte med å bearbeide sine kolleger i EU.

Mener politikerne i EU, derimot at skattetrykket er passe for en slik, konkurranseutsatt næring, må det bare aksepteres. Det er med på å redde tusenvis av arbeidsplasser både på sjø og land. Skal deler av de såkalte ansvarlige politikerne fortsette med skylapper og nekte å se sannheten i øynene, blir det utflagging, ikke bare blant utenlandsfergene, men i hele næringen.

Nå er det avgjort. 350 sjøfolk i Fjordline blir oppsagt fra april neste år. Fjordline vil da bruke Færøysk flagg. I våre øyne kunne dette og lignende saker vert unngått, hadde vi vert smarte nok og dannet ett forbund, for mange år siden. Det kan nesten se ut som om vi er analfabeter hele gjengen, vi ser skriften på veggen, men forstår den ikke.

Som dere kan lese lenger bak i bladet, arbeider vi også med å påvirke Telenor til å gjøre noe med satellittsendingene for TV, til å dekke mer enn bare Nordsjøen og de nærliggende områdene. Sjømanns yrket bringer norske sjømenn over hele verden, samtidig vet vi at det er nordmenn bosatt over alt på kloden. Teknologien er på plass, likeledes pengene. Det er bare godviljen det skorter på.

Ellers arbeider vi med mange andre gode ting, som miljø, ikke bare på arbeidsplassen, men også når det gjelder miljøet langs kysten. Det være seg gassdrift av skip, og sikker beredskap med hensyn til oljetransport langs vår lange kyst.

Til slutt vil vi benytte anledningen til å ønske alle våre lesere en RIKTIG GOD JUL.



Leif R Vervik
formann.

E-post adresser

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

Dersom vi har e-postadressene kan vi nå dere fortere om det skulle være nødvendig.
Som dere vet er vi en forening der dere skal være med å bestemme.
Derfor er det situasjoner der vi trenger deres råd og innspill fort, og den letteste måten å nå dere på er pr. mail.

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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



Enda en vellykket Sjøsikkerhetskonferanse

denne gang på M/S Prinsesse Ragnhild

Konferansen denne gang var like godt forberedt som tidligere, med gode og informative foredrag. Ikke alle falt i like god jord hos oss sjøfolk, og slett ikke innlegget som statsråd Erna Solberg holdt. Der var det ikke mye oppmuntrende å spore. Det hele dreide seg som vanlig om hvor trangt det sto til med den norske økonomien. Slik hun fremstilte situasjonen var den norske sjømannstand kun en klamp om foten, på en ellers godt fungerende økonomi. Det fantes ingen visjoner hva gjaldt den norske sjømann. Hun vil beholde kompetansen, men sa ikke hvordan, heller ikke et ord om rekruttering. De eneste som fikk positive ord var rederne.

Heldigvis er det snart valg.

Det samme kan også sies om Marianne Lie i NR. Der var det heller ingen vilje til å bruke noe av overskuddet. Det hun var mest opptatt av var billigst mulig arbeidskraft, dvs. utlendinger i stedet for nordmenn. Vi forstår selvsagt at NR skal tjene penger, og mest mulig, men må det være for enhver pris? Det positive var at hun tilsynelatende var meget opptatt av HMS.

Arnljot Muren, Maskinistforbundets Ass: Generalsekretær holdt et veldig godt og velfundert innlegg. Med hans tallmateriale kunne vi se den skremmende utviklingen som har vært

innenfor norsk skipsfart/fiskeri de siste 50 år. Hadde norske politikere vært villig til å bruke noe av hans materiale, tror vi de hadde fått en pekepinn på hvordan man ikke skal gå frem, for å beholde norsk skipsfart i fremtiden. Flott levert Muren.

Heldigvis hadde Sjøfartsdirektoratet, med Sigmund Eriksen i spissen, hentet foredragsholdere med et variert syn på den norske sjømann. Foredragene var både inspirerende, negative, positive og opplysende for oss sjøfolk. I så måte hadde vi mye å lære, det var ikke vanskelig å holde seg våken

Stå på Eriksen, dette var supert!



Områdeberedskap atter en gang

Etter besøk på et områdeberedskapsskip, ble vi gjort oppmerksom på at det kan være rom for misforståelse i måten vi har lagt frem vårt syn på tjenesten.

La det være sagt med en gang; de områdefartøylene som nå erstatter mange av de gamle beredskapsskipene, er mye bedre rustet til å klare den oppgaven de er satt til. Det er gode skip, dessverre er ikke alle optimalt utstyrt. Etter vår mening burde de i tillegg også vært utstyrt med Sealift.

Det som er vårt ankepunkt i sakens anledning, er at det er for lite med et skip som skal ta seg av hele beredskapen på et oljefelt. I tillegg til områdeskipet, må det også være flere som kan respondere hurtigere i tilfelle en ulykke. Det er ikke godt nok å ha et skip i midtpunktet på et felt, med en responstid på maksimum 45 minutters seilingstid til det fjerneste punktet på feltet. Vi vet at om ulykken skulle være ute og folk må evakuere plattformen/-riggen, er det snakk om ganske få minutter før kulde og utmattelse tar livet av mange. Da er det snakk om å kunne være til assistanse innen veldig

kort tid. Ikke i løpet av 45 minutter som kravet er i dag.

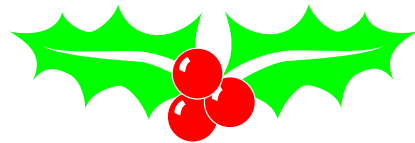
Det blir hevdet fra oljeselskapene at det i tillegg til områdeskipet alltid er et eller flere supplyskip tilstede. Det er nok riktig i mange tilfeller, men har de samme oljeselskapene sett på hvordan disse skipene er konstruert? Det skulle man tro, men det er skremmende når det påstås at de kan være til noen som helst hjelp i en krisesituasjon. Uten Rescue zone og med høye cargo railer er akterrullen det laveste punktet. Vi betviler at noen kaptein ville ta sjansen på ta folk over den.

Det som faktisk er nødvendig, er at i tillegg til et stort og godt utrustet områdeskip, er flere tilsvarende utrustede skip i nærheten av hver installasjon. Beredskapen skal ikke bare være staffasje på havet, men en troverdig sikkerhet. Beredskapstjenesten skal ikke, som i

dag, være tuftet på økonomiske vurderinger alene, men på de faktiske oppgavene de står overfor.

I 1999 kostet Gro Viking, som den gangen hadde beredskapen ved Troll C. plattformen, 0,7 promille av årsproduksjonen. Det ble for dyrt, nå er oppgaven overtatt av ett områdeberedskapsskip for hele Trollfeltet.

Er det på den måten vi vil at oljearbeiderne skal behandles? Det er tross alt de som sammen med de seilende har bygget oljefondet. Det minste vi kan tilby våre offshorearbeiderne er best mulig sikkerhet, basert på troverdige og ærlige intensjoner. Bonusen blir selvsagt flere båter og flere arbeidsplasser til sjøs. La Blårussen ta seg av andre ting enn sikkerhet, noe de ikke har greie på, og overlatt beredskapstjenesten til folk som vet hva de snakker om.



Det var en gang en forening...

Vi har byttet navn. Seilende oljearbeideres Forening (SOF) er nå historie, fra nå av heter vi; FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK.(FFFS)

Endelig har vi byttet navn, nå har vi etter enstemmig vedtak på vårt landsmøte i Bergen, tatt konsekvensen av alle henvendelser vi har fått fra dere.

Nå har vi blitt et forbund for alle seilende i alle kategorier, vi er ikke lenger et forbund bare for de oljerelevante sjømenn.

På vårt landsmøte i Bergen den 10.11.04, ble det besluttet at vi fra nå av skal være et mer inkluderende forbund, et forbund for alle fartsområder og registre, et forbund der alle kan føle seg hjemme. Når vi nå har byttet navn, er det en konsekvens av at vi har fått mange henvendelser fra alle de,

som ikke føler at de andre forbund taler deres sak. De vil heller være medlemmer hos oss, men til nå har meningen vært at vi hadde et ekskluderende navn. Derfor navnebyttet. I det ligger det ikke at vi har forandret fokus, vi vil som før, arbeide for de samme sakene som hele tiden har ligget vårt hjerte nær. Samtidig vil nå arbeide for at alle sjøfolk får en rettferdig behandling, det være seg NIS eller NOR registrene, sjøfolk eller fiskere..

VELKOMMEN TIL FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK.

Har vi bruk for norske redere og norske arbeidsplasser?

Nå har rederne igjen begynt med utflagging, denne gang er det NIS- registeret som ikke er godt nok. Samtidig har SV og Regjeringen bestemt at netto-lønnsordningen for utenlandsferger, i NOR- registeret, skal fjernes fra utgangen 2005.

NIS- rederne Bergesen, Wilh. Wilhelmsen og RCCL med flere, vil heller ha tilhørighet til Panama. Nå har også Fjord Line bestemt seg for utflagging, de vil ha Færøysk flagg. Dette alene vil føre til ca. 350 flere arbeidsledige norske sjøfolk. I neste omgang er det Color Line som står for tur, da forsvinner ytterlige 2700 arbeidsplasser. Hva er det Panama og EU ikke har, som vi har i Norge? Kan det være våre skattekåte politikere, med likhetsprinsippet, om at alle skal være like fattige, det er noe galt med? I så fall må vel noe kunne gjøres.

Etter mange besøk på Løvebakken, har vi inntrykk av at mange politikere er mer opptatt av prinsipper enn problem-løsning. Egen makt og innflytelse er heller ikke gjenst bak et blyghetens slør. Man blir faktisk møtt med; hva kan denne saken gjøre for meg, eller hva

kan denne saken gjøre for partiet? Når man til stadighet blir møtt med en slik innstilling fra Stortingspolitikere, blir man tilslutt oppgitt og desillusjonert.

Det har i mange år, spesielt etter krigen, vært god takt og tone, mest på den sosialistiske siden, å være i mot folk med penger. Man skal ikke oppmuntre til å tjene mer penger enn proletariatet. De som skal ha i både pose og sekk er partitoppene. Ingen andre.

Kanskje er det nå på tide å kaste noen prinsipper på havet og få noe gjort. Tiden for misunnelse må snart være forbi, kast Janteloven og la norsk skipsfart igjen få blomstre. Det er på høy tid at man nå tar en skikkelig gjennomgang når det gjelder både NIS og NOR registrene. Norge som nasjon er verdens rikeste, allikevel blir det påstått at vi ikke har råd til å støtte norske arbeidsplasser. Det er nemlig det dette handler om.

I dag har vi ca. 60 000 arbeidsplasser innen skipsfarten, mer enn 45 000 er i NIS registeret.

I NIS- registeret er flesteparten utlendinger 84%, 16% nordmenn. I NOR registeret er forholdet 95% nordmenn, 5 % utlendinger.

Hadde forholdene og ramme-betingelsene (bla. nettolønn) blitt lagt til rette, kunne flesteparten av disse arbeidsplassene besettes av Nordmenn, i ett register, nemlig NOR. Noe som ville ført til en ganske betydelig innseiling av utenlandsk kapital ca. 200 milliarder kroner i året, og trygge arbeidsplasser, både på land og sjø. Slik det legges opp til i dag skal alt fjernes. Det koster også å ha folk på trygd.

Skal SV og regjeringspartiene forsette å sette seg selv og prinsippene først, er vi bedre tjent med et foretnings-ministerium, som setter landet, fremgangen og sikkerheten til norske arbeidsplasser først.

Før siste Stortingsvalg, lovde Høyre at de ville sloss for norske sjøfolk. Enten har de snakket feil, eller så har vi misoppfattet hva de sa, det de i virkeligheten gjør er å sloss mot norske sjøfolk

***Til slutt vil vi bare si:
Ja vi har bruk for norske redere
og norske arbeidsplasser!***



Holdes pensjonerte sjøfolk for **narr**?



Vi leste i Tønsberg Blad 27.09.04, en interessant artikkel med ovenstående overskrift.

Stortingsrepresentant Hans Kristian Høgnes (H) Vestfoll skriver følgende:

"Mer enn 650 pensjonerte sjøfolk, mange av dem hjemmehørende i Vestfoll, føler at de er blitt holdt for narr. Årsaken er en endring i Lov om pensjonsavgiften for sjømenn, som et enstemmig storting vedtok i 2000. Kort fortalt førte loven til at alle sjøfolk som fyller 67 år etter 1. januar 2001, mister de rettigheter til sjømannspensjon de hadde opparbeidet før folketrygden ble innført i 1967. Beløpet det dreier seg om er egentlig ikke så stort. Forklaringene på at det skjer er lange og til dels kompliserte. Like fullt sitter mange pensjonerte sjøfolk igjen med en følelse av at de er fratatt rettigheter de i sin tid ble lovet å få på livstid."

Når det gjelder løfter til sjøfolk har de en tendens til å ha en kort levetid, det ene løftet etter det andre har vist seg å leve et kort liv.

Slik vi i FFFS ser det er det ikke bare pensjonerte sjøfolk som blir holdt for narr.

Om du har seilt noen år, kanskje opptjent full fartstid, er det ikke sikkert at du får utbetalt sjømannspensjonen i det hele tatt. Skulle du være så uheldig å bli utføretrygdet mens du fremdeles har noen år igjen før du kan gå av, enten du har full pensjon eller ikke, mister du hele pensjonen. Du leste helt rett; du mister hele pensjonen din, alt du har betalt inn. Alt det man gjennom et langt liv til sjøs har slitt for, er med et pennestøk fjernet. Dette er en fremforhandlet avtale.

Har man under 36 måneders fartstid, får man ingen ting igjen av de innbetalte pengene. Har man under 150 måneders fartstid, får man pengene utbetalt i en

engang, eller man kan dele det opp i månedlige utbetalinger, forutsatt at man er frisk. Men da uten renter på innbetalt beløp. Man sparer ikke til egen pensjon, men får pengene ut igjen, krone for krone, men nå er de mindre verdt. Det er staten som stikker av med rentene.

Tro heller ikke at pengene kommer automatisk når man blir pensjonist. Gir man ikke beskjed selv, er det ingen automatikk i at pengene kommer. Man må kreve pengene selv og dette er det ikke alle som vet. Heldigvis er det nå bestemt at alle som heretter fyller 62 år, blir tilskrevet og gjort oppmerksom på at de har krav på pensjon.

Når man så har seilt de påkrevde 360 månedene for å oppnå full pensjon, starter lureriet også for de seilende. Man fortsetter nemlig med å betale inn avgift til pensjonskassen, men får man noe igjen når pensjonen skal heves? Nei det gjør man ikke, nå er man med på solidaritetsinnbetalinger til pensjonskassen. Man har som takk for lang og tro tjeneste, fått en ny skatt. En skatt som er med på å uthule økonomien, som skulle gi trygghet for pensjonisttilværelsen.

Hva som er grunnen til at sjøfolk kan sjaltes og valtes med, kan vi bare gjette oss til, men en ting er sikkert, rettfærdig behandling har sjøfolk aldri blitt til del.

Når det heter at 360 måneders fartstid er nok til full pensjon, skulle vel trekket også stoppes. Man har opptjent full pensjon, Det er da staten ser sitt snitt til å tjene noen ekstra kroner. Folk er jo vant til å bli trukket for pensjonsavgift, da er det bare å fortsette. Man kan lure på hvor forbundene er, når slikt kan få lov til fortsette.

Skulle man være så uheldig å falle fra, etter opptjent full pensjon, er det ikke livsledsageren som får pensjonen. Hun/han blir avspist med en enkepensjon. I de fleste tilfeller er det nettopp livsledsageren som har gjort det

mulig for den seilende å holde på så lenge, med forsakelser og hjemlengsel. Som kjent er utakk verdens lønn.

Til sist noen råd fra boken "Pensjonsboka 2004-2005", av Pensjonsrådgiver Harald Engelstad.

Du bør ikke vente til du får skriv fra PTS (Pensjonstrygden for sjømenn) men kreve din pensjon fra 60 år. Dersom du har problemer med helse før du er 60, må du vite at du kan miste alt du har betalt inn til PTS, om du får uførepensjon fra folketrygden. Den som har sjømannspensjon og i jobb, bør vite at de har sin "gullalder" så lenge han er i jobb. Straks de tar ut AFP mister de sjømannspensjonen. Dersom du er arbeidsledig, har pensjonsrett i PTS og nærmer deg 60 år, bør du vurdere hva som lønner seg: ta ut sjømannspensjon og jobbe litt, eller å få større dagpenger og større poeng. Svaret vil avhenge av din livssituasjon, og hva du har av tidligere poeng (du trenger kanskje ikke høye poeng lenger). Vær oppmerksom på at fordi sjømannspensjonen ikke gir pensjonspoeng, vil du tape forholdsvis mye i folketrygdpensjon, om du ikke oppnår pensjonspoeng for den perioden du har sjømannspensjon. Dersom du ikke er i arbeid bør du forsøke å sikre deg minst 1 G i arbeidsinntekt for hvert år du har igjen til 67 år. Da behøver du ikke tape en krone i folketrygden fra 67 år: I motsatt fall kan tapet fort utgjøre mellom 10.000 og 30.000 kr hvert år fra 67 år og livsvarig. Om du er født etter 1940 og alt har 40 år med pensjonspoeng når du tar ut PTS (tidligst fra 2007) taper du intet i folketrygden ved 67 år om du ikke har arbeidsinntekt fram til 67 år. Vær oppmerksom på "pensjonsfellen" ifm. det inntektsprøvede tillegget. Tjener du for eksempel 1000kr over grensen på 2 G kan du tape opp til 37 000 kr i pensjonstillegget!

Landsmøtet i Bergen 10.11.04.



Leif R. Vervik
Formann

Geir A. Børnes
Styremedlem

Helge Angell-Petersen
Sekretær

Rolv R. Pettersen
Varamann

Geir Ove Halsen
Varamann

Atle Rusten
Kasserer

Harald Prytz
Viseformann

Foto: FFFS

Landsmøtet i Bergen ble i år avholdt på Hotell Rosenkranz, med 16 delegater tilstede. Av ting som ble tatt opp var: Regnskap fra i fjor og frem til og med tredje kvartal i år, valg av nytt styre og varamenn, nytt navn på foreningen. Pluss en del andre saker. Alle saker som ble tatt opp, ble enstemmig vedtatt.

Det var delegater fra flere fartsområder til stede, det gjorde møtet ekstra interessant.

Regnskapet viser at vi har en sunn og voksende økonomi, det går sakte men sikkert fremover.

Det, det var knyttet størst spenning til var om Landsmøtet ville være med på å bytte navn på foreningen, det var det. Det ble enstemmig vedtatt at fra nå av skal forbundet hete; Fellesforbundet For Sjøfolk.

Takk for oppmøtet og velkommen tilbake om to år.

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

Maritimt repetisjonskurs?

Det tar du hos:

NOSEFO Bergen

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

• www.nosefo.no



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

Jobb i Nordsjøen?

Godkjent kurs tar du hos:

NOSEFO Bergen

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

• www.nosefo.no



NIS, NOR, utenlandsfergene, kystflåten, fergene og fiskerne

Før vi stiftet SOF, hadde vi lange diskusjoner om hvordan vi skulle forholde oss til det faktum at vi ikke hadde organisasjoner som arbeidet for oss. Det vi opplevde var at de organisasjonene vi hadde, mer var et instrument for NR enn for sjøfolkene. Vi visste også at vi hadde for liten erfaring til å gå i gang med et alternativt sjømannsforbund. Som dere vet startet vi en forening for de som arbeidet innen oljeindustrien, en industri vi kjente godt til. Selv om en del av oss hadde fartstid også fra andre fartsområder, visste vi mer om sokkelrelatert skipsfart. Det vi imidlertid ikke visste, var at det er et stort behov for oss også innen andre fartsområder. Det er derfor vi nå tar mål av oss til å bli et alternativ for alle seilende. Uten å glemme dem vi startet for.

Slik vi nå opplever det, er Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) et ekskluderende navn hva gjelder andre seilende, derfor har vi nå byttet navn til; **Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS)**

Dette navnet mener vi er mer inkluderende. Samtidig synes vi at det bedre forteller og signaliserer hva vi ønsker, og hvem vi jobber for. Vi vil være et fagforbund for alle kategorier seilende i alle fartsområder og registre.

Vi har i det siste mottatt massevis av henvendelser fra andre seilende enn de som er innenfor oljeindustrien. Dette synes vi er både smigrende og alvorstygende. De andre seilende sliter nemlig med de samme frustrasjonene som også er fremtredende blant sjømenn i Nordsjøen. Alle føler fraværet av de andre organisasjonene. Vi er blitt bedt gang på gang om å starte et forbund for alle, noe som burde vært gjort for tiår siden, i følge de seilende. Nå er det altså gjort, i og med at vi nå har skiftet navn.

Nå er det opp til dere som seiler og som har bedt oss om å skifte navn om

å ta konsekvensen av oppfordringen. Jo fortere vi blir ett forbund, jo fortere kan vi sammen arbeide for bedre rammebetingelser, for derigjennom å sikre våre egne arbeidsplasser. Det er i stor grad opp til dere å bestemme om vi skal lykkes eller ikke.

Som dere vet er det mange ting å gripe tak i, alt fra rekruttering, utdanning, pensjoner, permisjoner, innføring av Arbeidsmiljøloven, men viktigst av alt; rammebetingelser som gjør at rederne blir værende i Norge. Får vi det til, har vi sikret fremtiden.

Det er nemlig de "kloke" hodene på Stortinget som er vår og næringens verste fiender. Vår oppgave i tiden frem mot valget i 2005 er å sørge for at vi lar samtlige politikere vite hvem vi vil stemme på, nemlig de som støtter den norske sjømannstand. De som er mest opptatt av egen makt og partiets fremgang må få vite at de har ingen ting på Stortinget å gjøre. Det vi trenger er ansvarlige politikere som kan tenke helhetlig, med landets beste i tankene. Ikke slike vi har en del av i dag, drømmere og

prinsippryttere. Vi har i møte med spesielt et parti fått høre at redernes lommebok er tykk nok. De som sa det vet selv hvem vi mener, og om de ikke legger om, skal vi sørge for at alle får vite hvem de er. Vi kan ikke ha politikere som lar seg styre av misunnelse.

Når vi i overskriften nevner alle kategorier er det for at alle skal vite at vi er her for dem som en gruppe. Det er nemlig samlet vi kan gjøre noe for å sikre fremtiden.

En annen viktig del av vår politikk, er at det er du som medlem som skal bestemme, og gi oss i styret retningslinjer å arbeide etter. Derfor vil vi gjøre oppfordringen klar; meld deg inn i FFFS i dag, vær med å rekrutter medlemmer, vær med og sett dagsorden for sjømenns hverdag. Bli medbestemmende for hvordan fremtiden vår skal se ut!

Meld deg inn i FFFS i dag.



NIS-registeret og forbundstilhørighet

Monopol på varer og tjenester har vi alltid vært i mot, spesielt gjelder det innenfor fagorganisasjonene. De ser ikke med blide øyne på at noen få har enerett på å selge eller forvalte ting eller tjenester på det åpne markedet.

Nå har det seg slik at når det gjelder de tre sjømannsorganisasjonene så har de enerett på medlemmer blant de seilende på NIS-skip. Er det monopol, eller???

Vi i FFFS har også medlemmer blant sjømenn som seiler på NIS-skip, men problemet er at disse medlemmene våre også må betale kontingent til de andre forbundene. Det er nemlig nedfelt i avtalen med NR.

Det er samtidig lov i Norge å ha tilhørighet i hvilket fagforbund man vil, men her er altså unntaket. Noen står altså over Norsk Lov. Hvor lenge er det

mulig i et "demokrati" å ture frem på den måten? Kan det være at LOs sterke tilknytning til AP er årsaken til at slike avtaler kan gjøres?

I overenskomsten til Norsk Sjøoffisersforbund står det:

"Rederiet skal hver måned trekke alle ansatte i stilling som omfattes av denne tariffavtale den til enhver tid gjeldende tariffavgift til Norsk Sjøoffisersforbund. Rederiet skal dessuten trekke den ansattes andel av premien til Opplysnings og utviklingsfondet.

Ferie/fritid omfattes også av trekk.

Rederiet skal minst en gang pr. kvartal innbetale de trukne avgifter sammen med oppgave over hvor meget den enkelte er trukket, samt koden (SO) på dem som er trukket.

Trekket sendes: Sjømannsorganisasjonenes Fellessentral."

Videre kan vi lese: "Trekk av slik avgift medfører ikke at den ansatte automatisk blir medlem av Norsk Sjøoffisers forbund. Medlemskap i organisasjonen gjelder fra det tidspunkt innmelding finner sted. For medlemmer er trekket å anse som kontingenttrekk." (vår understrekning)

Den samme avtalen gjelder også DNMF og NSF.

I realiteten har man ikke valg i det hele tatt, man må betale til det forbundet man naturlig hører til.

I FFFS mener vi at fagforbundet er til for medlemmene, ikke motsatt!!



Sosial dumping, en realitet til sjøs

Leser i BT. 14.10.04 at sosialminister Dagfinn Høybråten forsikrer at han og regjeringen tar problemet "sosial dumping" på alvor.

Denne gangen gjelder det gjestearbeidere innen fiskeriforedling og gjestearbeidere på oljebaser på land. Det være seg elektriske fag, bygningsfag, og verkstedfag. Nå skal disse få mer rettferdige forhold, endelig.

Det er godt å se at noe blir gjort, takket være våkne fagforbund, som vil ta vare på sine medlemmer. Men dette skjer på land.

Innen skipsfart har vi hatt de samme forhold i årevis, men der har fagforbundene gått stikk motsatt vei. I stedet for å verne om sine medlemmer har de i stedet lagt forholdene til rette for at medlemmene skulle erstattes med billig utenlandsk arbeidskraft. Med andre ord; sosial dumping.

Alle som har seilt til sjøs en stund, har

ganske sikkert fått med seg at på åttitallet ble det etablert sjømannskoler på Filippinene. Skoler som har til oppgave å utdanne sjøfolk til norskeide skip. Disse skolene ble tildels bygget med penger de norske sjøfolkene hadde betalt inn som kontingent til sine organisasjoner. Penger som skulle brukes for å sikre norske sjømenn arbeid og levelige forhold i utførelsen i sitt daglige arbeid.

I dag, 17 år etter at NIS-registeret ble opprettet, vet vi hvorfor det i det hele tatt var mulig å opprette dette. Da hadde nemlig våre egne foreninger arbeidet i flere år med å utdanne filippinere, samt startet eget mønstringskontor i Manila. I løpet av kort tid mistet ca 18 000 norske sjømenn arbeidet.

Det som gjorde at norske sjømenn kunne fjernes på denne måten, var at man nå kunne mønstre utenlandske sjøfolk på sitt hjemlands tariffer. I dag er ITFs minstetariff 1400\$ pr.

måned for matros, tilsvarende er FNs arbeidsorganisasjon ILOs minstelønn 800\$ pr. måned.

Allikevel vet vi, ut i fra ITFs undersøkelser, at sjøfolk blir mønstret på hyrer helt ned i \$ 50 pr. måned. Vi håper og tror at ingen norske redere er med på den utbyttingen.

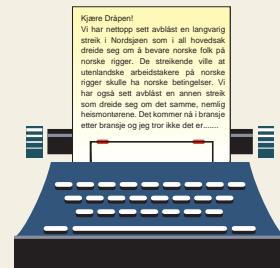
Så tilbake til sosial dumping og hva som blir gjort av andre fagorganisasjoner for sjømenn. Svaret er ingenting!

Vi sitter bare på nåde i våre jobber til sjøs. Hadde vi hatt organisasjoner som virkelig hadde medlemmenes beste i tankene, hadde vi sett resultater for mange år siden. Da hadde de arbeidet sammen med rederne for å legge forholdene best mulig til rette for både rammebetingelser, arbeidsplasser og utdanning.

Til sjøs har vi hatt sosial dumping i mange år, men ingen ser ut til å bry seg, og minst av alle sjømennenes egne organisasjoner.



Atles kommentarer



Arbeidstagerere fra såkalte lavkostland

Vi har nettopp sett avblåst en langvarig streik i Nordsjøen som i all hovedsak dreide seg om å bevare norske folk på norske rigger. De streikende ville at utenlandske arbeidstagerere på norske rigger skulle ha norske betingelser. Vi har også nettopp sett avblåst en annen streik som dreide seg om det samme, nemlig heismontørene. Det kommer nå i bransje etter bransje og jeg tror ikke det blir siste gang vi ser det.

Til sjøs har vi vært plaget av dette i 35 år minst, men har våre organisasjoner gjort noe? Nei! De har tvert imot samarbeidet med rederiforeningen og lagt til rette for dette. Jeg kan ikke huske at det var noen store avisoppslag utover 70-tallet heller. Ikke før på 80-tallet da Sjømannsforbundet opprettet kontor i Manila, for å rekruttere sjømenn derfra til norske skip, FINANSIERT MED NORSKE SJØMENNENS KONTINGENTPENGER.

1987 kom NIS-REGISTERET. Her var det politikerne som sviktet de norske sjøfolkene, sammen med rederne og ORGANISASJONENE. Det var likevel forholdsvis lite oppmerksomhet om disse tingene og det lille som var ble det fort stille om.

Kanskje det nå er begynt å gå opp for noen flere, jeg mener folk på land og i diverse avisredaksjoner, hva det er vi sjøfolk har vært utsatt for i alle disse årene. Jeg håper det. Vi er imidlertid ikke så optimistiske angående dette. Det er ikke mer enn et halvår siden den såkalte skipsfartsmeldingen ble lagt fram, her legger regjeringen opp til enda mer av det samme; nemlig å åpne for skip registrert i NIS til å trafikkere mellom norske havner, og at utenlandske sjøfolk skal slippe arbeidstillatelse for å seile innenriks i Norge. Dette siste poenget er det absolutt verste.

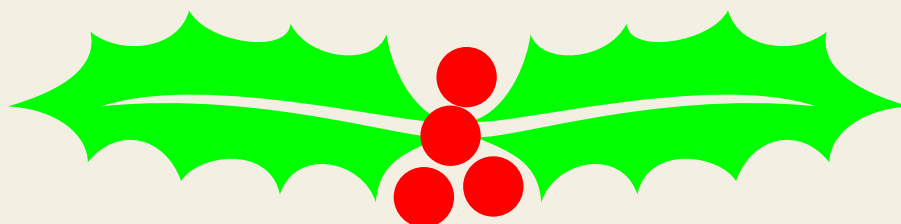
Ser vi så noen nevneverdige reaksjoner fra organisasjonene? Nei!

Det har riktignok vært noen få avisoppslag hvor Maskinistforbundet har vært kritisk, og de skriver i sitt medlemsblad om dette, men jeg synes det er meget "tannløst" det som kommer ut, og nå har det vært stille i lenger tid.

Undertegnede er med i styret i Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS). Vi hylar og skriker ikke så mye i pressen vi heller, men vi arbeider mye direkte opp mot politikerne i saker vi vil få gjort noe med. Jeg kan nevne at det var vi som var tungen på vekten da SV snudde i fjor, da netto-lønnsordningen ble behandlet i Stortinget. Vi prøvde i år også, da skipsfartsmeldingen skulle behandles, men da klarte vi det ikke. Dessverre så spilte SV på stor-redernes parti i denne sammenheng. (De store rederiene som nesten ikke bruker nordmenn i det hele tatt).

Vel dette var noen tanker som dukker opp fra tid til annen, når jeg ser diverse nyheter om andre bransjers aktive organisasjonsvirksomhet. Missforstå meg ikke! Jeg liker ikke streik, men fra tid til annen er det det eneste som gjør at verden blir oppmerksom på problemene. Ser vi en parallell her? Mellom det vi har vært gjennom de siste 35 årene, og det som holder på å skje på land? Jeg bare spør.

Atle Rusten
Kasserer i FFFS

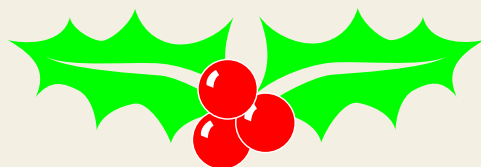


Kommunikasjon

Har tenkt litt på problemene med å få inn norske kanaler på de nye digitale parabolanleggene. Var tidligere på et skip som operert i Irskesjøen, og der fikk vi installert et slikt anlegg, men skuffelsen var stor da vi oppdaget at vi var for langt vest til at dekingen for de norske kanalene rakk oss. Hadde da kontakt med Kanal Digital, samt leverandøren av anlegget vårt, og de kunne fortelle at de hadde hatt utallige henvendelser om samme problemet, og at det er Telenor som er konsesjonshaver for disse sendingene, og at de ikke har plikt til å sende utenfor landets grenser, og følgelig har de lagt inn begrensninger på dekningsområdet, dvs. de sender på så lav frekvens at dekingen er begrenset. (Det er sikkert billigere slik). Da

slo det meg at det vel måtte være en betingelse for å få konsesjon til å sende, at de sender på så høy frekvens som mulig, slik at dekingen blir maksimal i forhold til satellittplasseringen? Dette for at flest mulig av norske folk som er i utlandet, enten på seilende kjøll, eller på land kan få se på norske sendinger. Hva mener leserne av Dråpen om dette? Send inn kommentarer, så kanskje vi kan starte en kampanje for dette opp mot kulturdepartementet, som vel er de som har med slikt å gjøre. Jeg tar gjerne jobben med å organisere oppropet.

Atle Rusten



Børge Brende og nettolønnsordningen

Leste en artikkel i Aftenposten, om at Color Line vil flagge fergene sine til Danmark som følge av bortfallet av nettolønnsordning for hotell- og restaurantbetjeningen på utenlandsferjene. Akkurat slik Fjord Line i Bergen nå skal gjøre. For det første vil jeg si at dette ikke burde komme som noen "bombe" på verken politikere eller andre som har fulgt litt med i de senere årene. Når det gjelder Børge Brende (Næringsministeren), må jeg si at denne avisartikkelen vitner om en ekstrem mangel på viten om hva denne ordningen går ut på. Han sier nemlig at fellesskapet ikke får noe igjen av skatten, fra sjøfolkene.

For det første er dette positivt feil. All kommuneskatt, og all innbetaling til folketrygden går dit den alltid har gjort, nemlig til kommunene og til folketrygden. Det er kun fellesskatten til staten, rederiene får tilbakeført en viss del av. Når det også kommer fram at det er snakk om et beløp på Kr. 57 000,- pr. ansatt i subsidier som det gjerne blir kalt - Et uttrykk jeg ikke er begeistret for. Støtte til sysselsetting av nordmenn ville være bedre-, så kan vi si at denne ordningen er til inntekt for fellesskapet, fordi Kr. 57 000,- er ikke mer enn ca halve beløpet av hva det vil koste å ha oss på trygd. I tillegg til dette kommer all

valutainntjeningen vi tilfører landet, som ikke blir nevnt så ofte, men som er uvurderlig stor.

Jeg hørte også på nyhetene at den samme Børge Brende ba sjøfolkene om å sjekke utbyttet som rederne tar ut. Dette er også en undermåls uttalelse. (En skulle nesten tro det kom fra SV). Det faktiske forhold er at alle seriøse redere pløyer mesteparten av sine utbytter tilbake til rederiene, slik at pengene der skal jobbe i næringen, og være med å utvikle rederiet videre. Jeg skjønner ikke med min beste vilje at skipsfart ikke skal være like berettiget til støtte fra fellesskapet for å opprettholde arbeidsplassene, både på sjø og land, på lik linje med div. andre næringer, som får overført mye større støtteordninger. Her er det maks snakk om 1-2 milliarder. Og som sagt disse pengene får samfunnet igjen i mangfold.

Atle Rusten
Fellesforbundet For Sjøfolk
(FFFS)



12. november år 7 f. Kr. stod planetene Jupiter og Saturn tett sammen på vestbimmelen i stjernebildet Fiskene.
 Illustrasjon: Astrofysisk institutt

Hva var Betle

I uminnelige tider har astronomer og andre fundert over stjernen som nevnes i Bibelen i forbindelse med Jesu fødsel. Var dette et astronomisk objekt eller noe helt annet?

En rekke teorier har vært prøvd for å forklare fenomenet astronomisk: Kometer, novaer, supernovaer, spesielle samstillinger av lyssterke planeter osv. Alle teoriene har sine styrker og svakheter.

Objektet må ha hatt en helt spesiell oppførsel. Tilsynelatende oppfyller kometer og novaer kravene om bevegelse og/eller plutselig tilsynekomst. Vi kjenner imidlertid ingen nova- eller supernovaeksplosjoner som passer med tiden da fenomenet må ha opptrådt. Disse ville utvilsomt ha blitt

observert og nedtegnet av bl.a. kinesiske astronomer.

Kometer har dessuten alltid blitt forbundet med frykt, død og ødeleggelse. Det er lite trolig at et slikt objekt skulle tillates å peke hen mot Jesu fødsel.

EN HIMMELSK GRUPPERING

Teorien som i dag anses å være mest sannsynlig forklaring er en meget spesiell samstilling og bevegelse hos planetene Jupiter og Saturn i år 7 f.Kr. De aller fleste er i dag enige om at Jesus må ha blitt født lenge før begynnelsen av vår tidsregning. Det er meget sterke grunner til å tro at Herodes døde i år 4 f.Kr. og at Jesus ble født en gang mellom år 4 og 8 f.Kr.

Planetene Jupiter og Saturn hadde i samtiden en religiøs betydning. Jupiter var guden Marduks stjerne. Magerne (Babylons astronomer) hadde opptil 60 år i forveien regnet ut at Jupiter i 3 måneder av året 7 f.Kr. søkte sammen med Israels stjerne Saturn på himmelen midt i stjernebildet Fiskene som representerte landområdet Judea. Av dette tolket de at en stor konge skulle bli født i Israel.

Den 15. desember 7 f.Kr. hadde Jupiter og Saturn felles aftenoppgang med bare en grads lengdeforskjell, noe som er meget sjelden. Mange mener at vismennenes besøk hos Jesus fant sted 12. november dette året.

I verdensrommet rundt jordkloden er det en del ørsmå støvpartikler. Vanligvis



7. desember år 7 f.Kr. stod planetene Jupiter og Saturn fortsatt tett sammen på vestbimmelen i stjernebildet Fiskene.
 Illustrasjon: Astrofysisk institutt

hemsstjernen?

kan vi ikke se dem, men ved solnedgang og -oppgang kan vi spesielt fra tørre strøk nærmere ekvator ane en lyskjegle der hvor Solen gikk ned eller skal stå opp.

Når zodiaklyset (dyrekretsløset) senhøsten år 7 f.Kr. ble betraktet i retning fra Jerusalem mot Betlehem på den aktuelle dato, viser beregningene at det hadde form av en lyskjegle med Jupiter og Saturn øverst i kjeglen og lysstrålen vendt nedover mot Betlehem. Lyskjeglen ble steilere utover kvelden slik at lyset som så ut til å komme fra stjernen fulgte planetene i deres bevegelser og pekte ned mot det samme stedet på Jorden.

SJELDEN HENDELSE

Omtrent en gang hvert 20. år vil Jupiter

ta igjen Saturn på himmelen slik at planetene står relativt nær hverandre. Samtidig beveger Jorden seg langt raskere i sin bane rundt Solen enn det disse planetene gjør. I forhold til bakgrunnen av langt fjernere stjerner vil derfor disse planetene en gang i blant tilsynelatende stoppe opp og snu i sin bevegelse mellom stjernene.

I år 7 f.Kr. skjedde dette mens planetene stod tett sammen på himmelen. Dette første til en såkalt trippel samstilling. I alt tre ganger stod Jupiter og Saturn meget tett sammen på himmelen. Datoene ble beregnet av babylonske astronomer og er funnet på gamle leirtavler.

Datoene er etterprøvd med dagens datateknologi og stemmer forbløffende bra:

28. mai, 15. september og 12. november år 7 f.Kr. stod planetene meget tett sammen.

Bare en gang på 854 år skjer en slik trippel samstilling i stjernebildet Fiskene.

Det er tvilsomt om vi noen gang vil kunne bevise hva slags objekt Betlehemsstjernen var, men antagelig har vi kommet så nær svaret som vi kan håpe på.

Knut Jørgen Røed Ødegaard
 Formann Norsk Astronomisk selskap

Tale til Landsmøtet i Bergen 10-11-04

Kjære medlemmer velkommen til Bergen!

Dette er det andre Landsmøtet i SOFs historie, og kan også bli det siste. Med det mener jeg ikke å si at det vil bli foreningens siste. Om landsmøte ønsker det, kommer vi i dag til å få et mer inkluderende navn, nemlig Fellesforbundet For Sjøfolk.

Jeg er redd jeg går litt fort frem akkurat nå, men som kjent; det hjertet er fullt av, renner munnen over med. For dere som ikke har vært så lenge i foreningen, skal jeg prøve å forklare litt om årsaken til at vi stiftet SOF.

Bakgrunnen er ganske enkelt den, at etter mange år til sjøs følte jeg og andre likesinnede, at de forbund vi hadde ikke gjorde det de var satt til. Prøvde vi å si hva vi mente, lagde vi bråk, forlangte vi noe, viste vi ikke hva vi gjorde. Vi følte rett og slett at vi ikke var noe annet enn melkekyr, mange som skulle betale for at noen få, skulle leve herrens glade dager på vår bekostning. Når den følelsen får arbeide lenge nok, renner det til slutt over. Det var det det gjorde for oss, vi fikk rett og slett nok.

Da jeg også fikk høre, på et av møtene jeg var på (1996) i forbindelse med et hyreseminar med folk i sentralledelsen i NSF, Geir Hagerupsen og andre til stede, at de verken kunne eller ville gjøre noe for oss, fikk jeg nok. Jeg tok kontakt med Harald Prytz og sammen startet vi arbeidet med å få til en alternativ forening, som i utgangspunktet skulle arbeide for større likhet innen oljeindustrien, det var der vi hadde best muligheter for å få noe til. Vi har selvsagt ikke glemt hvorfor vi startet foreningen og vi kommer fremdeles til å arbeide med det, men nå må vi også satse på å redde stumpene av norsk skipsfart. Det får vi ikke til om vi ikke står samlet.

Vi sendte ut interesselister for å finne ut om dette var liv laga. Vi sendte i utgangspunktet brev med lister til ca 50 båter, responsen var for å si det mildt, veldig stor.

I løpet av ganske kort tid hadde vi mottatt like mange navn, som vi har medlems nr i dag.

Det sier noe om hva sjøfolkene mente, men det sier også noe om det å ta ansvar. I løpet av relativt kort tid hadde vi mottatt ca 400-500 beskjeder fra folk som mente vi burde starte.

Det vi gjorde feil, var å stole på at de som hadde svart, virkelig torde å ta ansvar for det de mente. Vi tok dette på alvor, og satte i gang med noe som vi den gang ikke ante konsekvensen av. Vi hadde liten eller ingen kompetanse i det å drive fagforbund, men vi hadde pågangsmot og vilje. Selv om vi i utgangspunktet bare var to, hadde vi vilje for mange flere, samtidig som vi var sinte.

Vi samlet nok mennesker som sto for det de mente. Vi fikk også med oss en advokat, Fredrik Verling og hovedkasserer Otto Gundersen i Bergensbanken.

21.10. 2000 hadde vi stiftelsesmøte i hotell Augustin her i Bergen, hvor grunnlaget for foreningen ble lagt. Her ble vedtektene, styret og alle retningslinjene for foreningen vedtatt. Mesteparten av det grunnlaget er bra, andre ting har vi i ettertid sett kunne vært annerledes. Det er blant annet det og andre ting vi skal diskutere i dag.

Som sagt, det som var grunnlaget for oss oljearbeidere da vi startet foreningen, viste seg også å ha relevans i andre fartsområder.

Årsaken til at vi har tatt initiativ til å gjøre noe for alle sjøfolk, enten de hører hjemme her eller der, er rett og slett at sjøfolk fra alle fartsområder har tatt kontakt med oss. Å bli et fellesforbund er faktisk den eneste realistiske mulighet, slik vi ser det.

Om vi skal lage en forening for hvert fartsområde, er vi ikke lenger enn de andre er i dag, nemlig ingen steder. Nå har vi en unik mulighet til å samle alle sjøfolk fra kaptein til lærling i et forbund. Den muligheten må vi, etter mitt syn, utnytte. Nå har vi gjennom SOF lagt grunnlaget til en slagkraftig organisasjon, nå må vi utnytte det potensialet fullt ut, vi må ikke vente til det er for sent. Det er faktisk det de andre venter på. Da vi startet foreningen ble vi spådd en hurtig død og bortgang, vi har bevist at de tok feil, nå har de begynt å få panikk. Nå må alle samles under en logo, i et partipolitisk uavhengig forbund.

Det vi, som ett forbund må arbeide for, er blant annet å stanse utvidelsen av NIS- registeret. Vi må heller arbeide for at NOR- registret blir utvidet med hensyn til nettolønnsordning, rammebetingelser for skipsfarten, utdanning og trygghet for norske arbeidsplasser. Vi har på forskjellige måter prøvd å påvirke politikerne til å forstå den situasjonen norsk skipsfart er inne i. Problemet er at det ikke bare er politikerne som er bøygen, vi har også en gruppe innenfor NR, som ønsker å flagge hele flåten ut. Problemet deres er, at de vil ikke ta ansvaret for det selv, de vil ha noen å skylde på. Da kan det være godt å ha noen nyttige idioter, enten de er på Stortinget eller innen fagforbundene. Det som i de senere år har godt opp for meg er at de respektive forbund lar seg styre, enten gjennom direkte ordrer fra NR, eller at NR har sine egne folk innen organisasjonene, vi har alle hørt om, eller lest i Dråpen om en viss Mr Wedel i Colour line.

En annen ting som hviler tungt på oss, er at det er tvungen kontingentplikt til de andre forbundene. På NIS- registrerte skip må rederiet ha bekreftelse fra oss om medlemmene skal slippe å betale dobbelt. Det er heldigvis lettere andre steder, der må man bare gi beskjed til skipper eller rederi, så skal det være i orden. Men prinsippet og monopolet må fjernes. I den forbindelse ønsker vi råd fra dere om hvordan dette lettest kan gjøres.

Når det gjelder Arbeidsmiljøloven, må den innføres til sjøs. I dag er Norge det eneste landet i Europa, med skipsfart, som ikke har innført den. Gjennom vårt gode samarbeid med Rådet for sikkerhet til sjøs og lederen Sigmund Eriksen, har vi

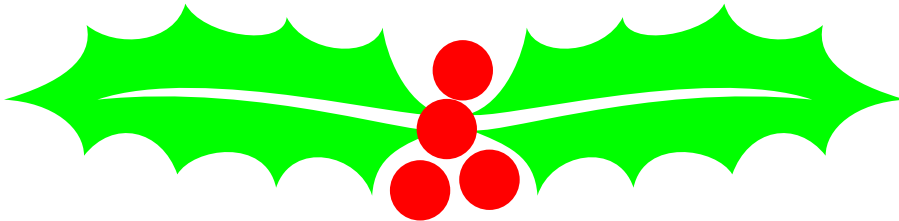
fått gehør for at den må innføres, jo før jo heller. Når den er på plass, har vi de samme rettigheter og plikter, som resten av samfunnet. Først da, vil vi med Landsmøtes godkjenning, søke forhandlingsrett hos NR. Noe vi er sikre på å oppnå. Vi skal, gjennom seriøsitet og hardt arbeid for den norske sjømann/kvinne, vise at vi har gjort oss tilliten verdig.

Til sist noen ord om Dråpen, den krever veldig mye tid og arbeid, derfor vil vi gjerne at så mange som mulig kan bidra

med noe der. Det kan være leserbrev, bilder, hjelp med å selge annonser, eller på andre måter å gjøre en innsats. Vi er åpne for innspill og kreativitet, vi har tatt mål av oss til å lage det beste medlemsbladet innen vårt fagfelt.

HA ET GODT OG FRUKTBART LANDSMØTE.

Takk for oppmerksomheten.



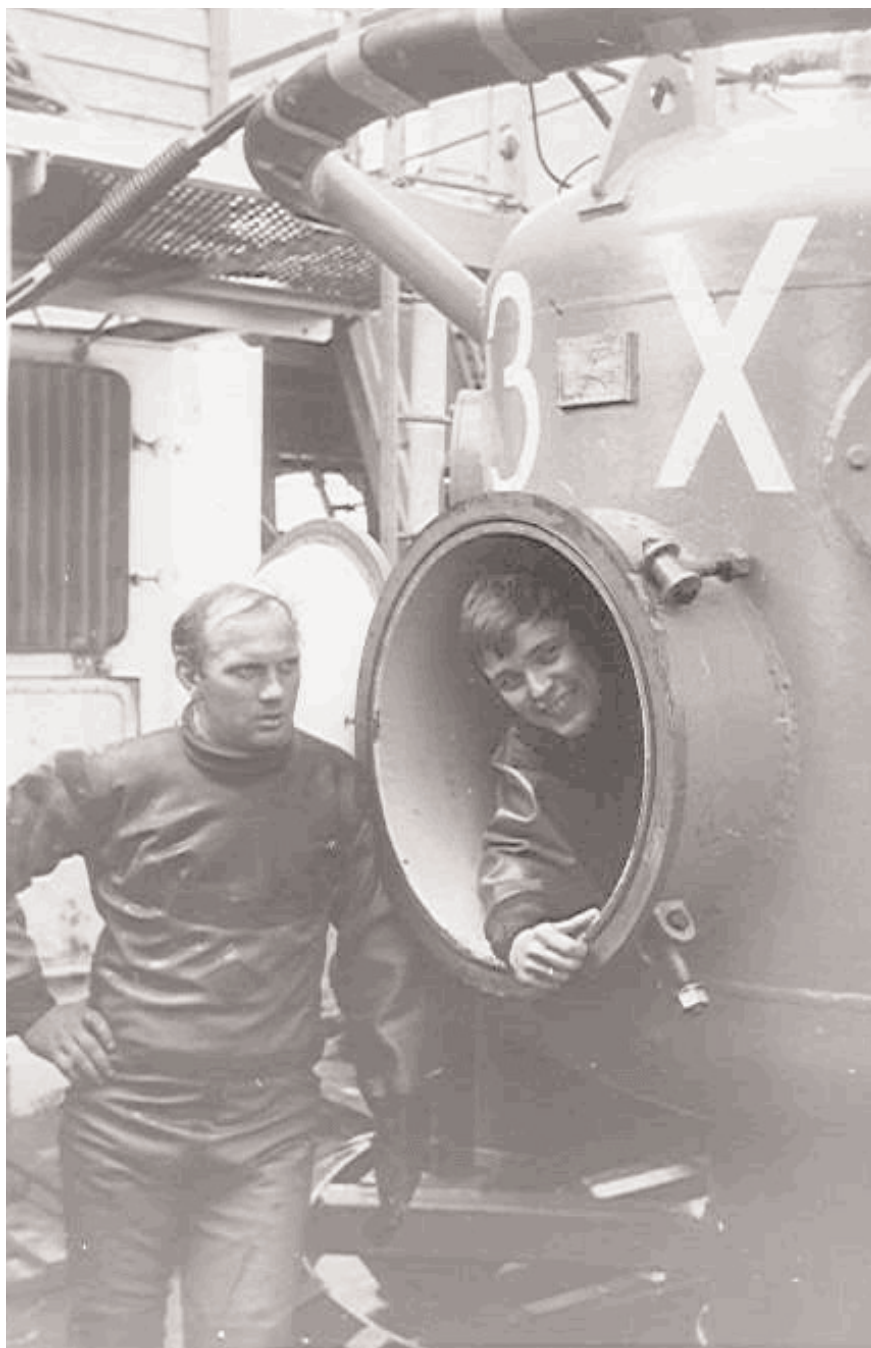
Nye og bedre nettsider: <http://www.fffs.no>

Fellesforbundet For
Sjøfolk ønsker alle sine
lesere en

**riktig
god jul
og et godt
nyttår**



Overvåkingspolitiet motarbeidet sikkerheten for pionerdykkerne



Nordsjødykkerne har kjempet en hard kamp for å få aksept for at norske myndigheter har ansvar for den uforsvarlige dypdykkingen på norsk sokkel. Det har ikke vært lett - fortsatt erkjennes intet ansvar. Men så har myndigheter og Justisdepartement også aktivt brukt overvåkingspolitiet til å motarbeide sikkerheten og til å sørge for at sannheten ikke skal komme frem i ettertid.

*Av Nordsjødykkeralliansen
ved Erling Krange og Guttorm Engebretsen*

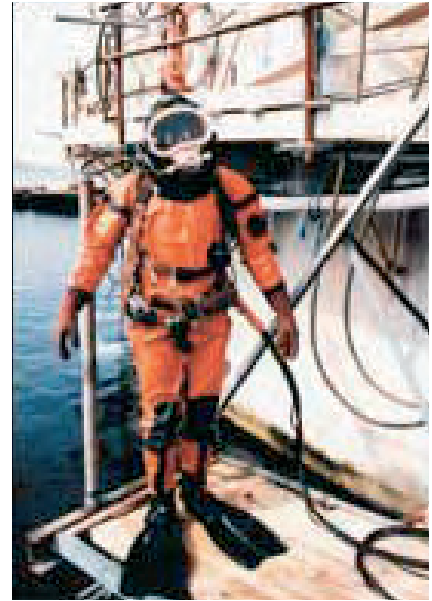
På NRK Kveldsnytt torsdag den 25. november ble det bevisst at norske myndigheter var godt kjent med den mangelfulle sikkerheten for dykkerne i Nordsjøen allerede tidlig på 1970-tallet. Der ble det dokumentert at overvåkingspolitiet ble benyttet til å fjerne en person fra en jobb hvor han kunne få anledning til å belyse denne situasjonen.

Mannen som sto frem er nå tilkjent erstatning for urettmessig behandling. Nordsjødykkeralliansen ønsker å rette søkelyset mot andre forhold ved denne saken, som vi mener det er på høy tid at våre fremste politikere tar fatt i.

TOPPEN AV ET ISFJELL

Vi vet med sikkerhet at denne hendelsen bare er toppen av et isfjell. Det er mange indikasjoner på at denne virksomheten har fortsatt helt frem i dag. Dette har gitt noen "rammebetingelser" som har berørt dykkerne som yrkesgruppe på dramatisk vis.

Myndighetene greide ved sin klønete opptreden å ramme sikkerhetsarbeidet for "verdens farligste yrke", pionerdykkerne, som var i en ustabil etableringsfase. Signalet som de ga til oljeindustrien var at det sto så store verdier på spill at en ikke kunne tillate en ukontrollert diskusjon om sikkerhetsaspekter ved dypdykking. Disse signalene ble oppfattet av "småkongene" i oljebransjen som tolket det som blanco fullmakt til å slå ned på og fjerne alle som ønsket å sette søkelys på problemer og uheldig praksis av betydning for sikkerhet og helse for pionerdykkerne.



LITE LÆRT PÅ 30 ÅR

Vi har de siste 30 årene sett groteske eksempler på at dykkere som har blitt skadet i arbeidssituasjonen, og som etter at de er skadet er blitt overlatt til seg selv og ignorert. Personer som har vært i den ytterste nød, har ikke fått hjelp.

De har i stedet blitt spottet for sine uforskyldte problemer. Mer enn 20 pionerdykkere har tatt sine liv de siste 10 årene, med statsministerens "velsignelse".

Hva visste Bondevik egentlig da han i 1999 sendte oss på dør med et "lykke til, gutter"? Kan en person som har sittet i flere regjeringer over halvparten av tiden de siste 20 årene, ha vært helt uvitende om alvorret i situasjonen og realitetene bak pionerdykkernes bønn om hjelp?

Pionerdykkerne har signalisert at vi ønsker å bidra med vår kunnskap og erfaring for å få denne utsatte bransjen på riktig spor, men først må alle fakta på bordet. Det må nedsettes en ny kommisjon som arbeider direkte for Stortinget, og denne gangen er det viktig at dykkerne blir representert og får innflytelse på arbeidet. Vi trenger ikke enda flere liksom "granskninger" slik som vi ser av Mehamnulykken.



Pionerdykker Olle Hjort.



Fellesforbundet For Sjøfolk

Foreningens vedtekter

§ 1. NAVN OG FORMÅL

Fellesforbundet For Sjøfolk har som formål:

Å samle alle seilende, under en logo/fane. Det generelle organisasjonsarbeidet vil bestå i å gjøre hverdagen lettere, både sosialt og økonomisk, ved å i vareta medlemmenes interesser, og i fellesskap arbeide for en rettferdig behandling fra arbeidsgiver og myndigheter

FFFS vil fortsette sitt viktige arbeid for de, som var årsaken til at vi startet SOF, nemlig de seilende innen offshore.

FFFS vil også i alt sitt arbeid fokusere, både nasjonalt og internasjonalt, på sikkerheten til sjøs, og arbeide for at denne blir stadig bedre.

Foreningen skal være politisk uavhengig.

§ 2. FORENINGENS MEDLEMMER

Foreningens medlemmer kan bestå av alle som har sitt arbeid til sjøs.

Æresmedlemmer kan opptas etter skriftlig forslag som må vedtas av 2/3 flertall av styret etter skriftlig avstemming. Forslaget fremlegges for landsmøtet, som avgjør forslaget ved simpelt flertall.

§ 3. SETE

Foreningens hovedkontor skal ligge i Bergen.

§ 4. INN OG UTMELDELSE

Alle som ønsker det og som arbeider til sjøs kan melde seg inn i FFFS.

Skriftlig søknad sendes til foreningens hovedkontor.

Medlemskontingenten fastsettes av styret. Utmeldelse skal skje skriftlig, og har virkning fra slutten av den kalendermåned den ble mottatt.

Utmeldelse kan ikke aksepteres under en pågående konflikt eller en aksjon.

§ 5. EKSKLUSJON AV MEDLEMMER

Medlemmer som oppfører seg på en slik måte at det er skadelig for foreningen, kan ekskluderes dersom: Det fremmes skriftlig begrunnelse om dette fra minst 10 medlemmer utenfor styret eller av ethvert styremedlem. Etter at styret har hørt vedkommendes forklaring, kan styret med 2/3 flertall ta en beslutning om eksklusjon.

§ 6. KONTINGENT

Kontingenten fastsettes av landsmøtet etter forslag fra styret.

Kontingenten betales forskuddsvis med mindre trekkordning kommer til anvendelse.

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

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

Dersom et medlem tross oppfordring ikke har betalt kontingent i løpet av de siste 4 mnd. skal vedkommende anses som utmeldt.

§ 7. REDUSERT KONTINGENT

Redusert kontingent fastsettes av landsmøtet etter innstilling fra styret. Medlemmer som har betalt kontingent som nevnt i §6 , 1. ledd for minst en måned og som på grunn av utdannelse, vernepliktjeneste, arbeidsledighet eller ved sykdom når vedkommende ikke oppbærer sykepenger i flg. bestemmelsene i folketrygden, kan innvilges redusert kontingent etter skriftlig søknad. Medlem som har betalt kontingent som nevnt i §6 , 1. ledd for minst 5 år og som skriftlig har underrettet kontoret om at man har sluttet aktiv sjøtjeneste, kan innvilges redusert kontingent. Skoleelever og militære samt langtids sykemeldte over 6 mnd. har fri kontingent.

§ 8. KONFLIKTER/AKSJONER

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

§ 9. STEMMERETT

Alle medlemmer har stemmerett i foreningens anliggender.

§ 10. LANDSMØTET

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

Landsmøte avholdes annethvert år innen utgangen av November og innkalles med minst to måneders varsel.

Følgende saker skal behandles:

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

Alle medlemmer som i henhold til § 9 har stemmerett, har adgang til landsmøtet. Hvert medlem har en stemme og dersom ikke annet er bestemt i disse vedtekter, treffes avgjørelser med simpelt flertall. I tilfelle stemmelikhet har dirigenten dobbelt- stemme. Saker som er ført på stemmeseddelen blir ikke gjenstand for behandling på landsmøtet. Saker som skal behandles på landsmøtet må være innkommet kontoret innen 1 April Forslag som kommer inn etter 1 April Utsettes til neste landsmøte, med mindre styret bestemmer noe annet.

Landsmøtet kan ikke treffe avgjørelse på andre saker enn de som er ført opp på dagsordenen. Landsmøtet er beslutningsdyktig med minst 10 fremmøtte stemmeberettigede medlemmer. Er ikke 10 medlemmer tilstede, innkalles det til nytt landsmøte, med en måneds varsel. De fremmøtte vil da være beslutningsdyktige uansett antall. Ekstraordinært landsmøte innkalles av styret eller på skriftlig begjæring av

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

§ 11.STEMMESEDDELEN

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

Følgende saker skal alltid avgjøres ved stemmeseddelen:

- Valg av medlemmer til styret med varmann.
- Vedtektsendringer.
- Spørsmål om foreningens oppløsning.

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

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

§ 12. STYRET

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

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

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

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

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

§ 13.STYRETS MANDAT

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

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

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

§ 14. VALG TIL STYRET

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

Valgdistriktene skal være:

Distrikt 1:

Telemark, vestfold, Østfold, Buskerud, Oppland, Oslo og Akershus fylker

Distrikt 2:

Rogaland, Vest-Agder, og Aust-Agder fylker.

Distrikt 3:

Sogn og Fjordane og Hordaland fylker

Distrikt 4:

Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord Trøndelag fylker.

Distrikt 5:

Nordland, Troms og Finnmark fylker.

§ 15 FORENINGENS DAGLIGE LEDER

Daglig leder er ansvarlig forretningsfører. Han utfører styrets beslutninger og fordeler arbeidet mellom foreningens funksjonærer. Han har den daglige forretningsmessige ledelse etter instruks fra styret. Daglig leder ansettes av styret, og avskjediges av landsmøtet etter forutgående innstilling fra minst 2/3 av styrets samtlige medlemmer.

§ 16. REGNSKAP

Foreningen skal ha autorisert regnskapsfører.

§ 17. FORENINGENS SIGNATUR

Foreningens signatur innehas av styrets formann/daglig leder og viseformann.

§ 18. KRETSE

Hvor 35 medlemmer forlanger det eller hvor styret finner det tilrådelig, kan kretser opprettes. Disse har selvbestemmelsesrett i alt som ikke strider

mot foreningens lover og styrets beslutninger.

Kretsmedlemskap er frivillig.

§ 19. INHABILITET

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

§ 20. ENDRING I VEDTEKTENE

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

§ 21. FORENINGENS OPPLØSNING

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

I tilfelle oppløsning skal foreningens midler etter landsmøtets nærmere bestemmelse anvendes til beste for medlemmene.

FORBUNDETS NYE STYRE:

Leif R. Vervik	Atle Rusten
<i>Formann</i>	<i>Kasserer</i>
Helge Angell-Petersen	Geir A. Børnes
<i>Sekretær</i>	<i>Styremedlem</i>
Harald Prytz	
<i>Viseformann</i>	
Rolv R. Petterson	Geir Ove Halsen
<i>Varamann</i>	<i>Varamann</i>



Bergensfjord bygd 1956

Den Norske Amerikalinjen

Bergens Sjøfartsmuseum

I disse dager vises en liten utstilling ved Bergens Sjøfartsmuseum som tar for seg den spennende historien om Den norske Amerikalinje generelt og "Bergensfjord" spesielt. Utstillingen har allerede vært tilgjengelig en tid, og de som ønsker å se den, må besøke Sjøfartsmuseet innen utstillingen demonteres ved utgangen av januar 2005.

EMIGRANTFARTEN

Antallet norske utvandrere til Nord-Amerika økte kraftig på slutten av 1800-tallet. Mens tallet rundt 1850 hadde ligget på rundt 4.000 årlig, kom det i enkelte år mot slutten av århundret til å ligge på godt over 20.000. Lite av emigrantfarten skjedde på norsk kjø, og emigrantene var i stor grad henvist til å reise via andre land, i første rekke Storbritannia. Det var tungvint og medførte gjerne flere dagers opphold i England. Turen fra Bergen gikk ofte med båt til Hull og tog videre til

Liverpool før reisen gikk over Atlanterhavet.

DEN NORSKE AMERIKALINJE – ET NASJONALT FORETAK

En viktig del av nasjonsbyggingen var arbeidet med å forbedre kommunikasjonslinjene innenlands og til utlandet. Etter at Stortinget i 1894 hadde vedtatt byggingen av Bergensbanen, som skulle forbedre forbindelsen mellom Øst- og Vestlandet, ble tanken om en norsk dampskipslinje mellom Bergen og New York aktualisert. Emigrantfarten og norskamerikaneres ønske om direkte kontakt med hjemlandet, ga et godt grunnlag for en fast dampskipslinje over Atlanteren... I tillegg var USA en av Norges viktigste handelspartnere. Et slagord som "Hands across the Sea" henspeiler på samspillet mellom Norge og det norske miljøet i USA i arbeidet for opprettelsen av linjen. I diskusjonen om etableringen framsto to prosjekter for en transatlantisk linje. Den ene ønsket en felles nordisk linje, mens den andre arbeidet for en norsk. Nøkkelordet for

den norske planen var nasjonalt samhold i videste forstand - et begrep med sterk følelsesmessig ladning for 1905-generasjonen. Forslaget om en nasjonal linje seiret og Den norske Amerikalinje (NAL) ble konstituert 27. august 1910. Det var et foretak reist i samarbeid mellom nordmenn og norskamerikanere.

PASSASJERSKIPENE

Diskusjonen om aktuelle skip til linjen hadde gjennomgått flere faser før "Kristianiafjord" og "Bergensfjord" ble bestilt mot slutten av 1911. I 1904 ble det lagt frem planer og spesifikasjoner for en skipstype man mente ville egne seg for ruten.

Det ble vurdert å starte med innkjøpt tonnasje for å komme raskt i gang, men det ble til slutt enighet om å satse på nybygg. Etter nye analyser ble det utarbeidet spesifikasjoner for skip på vel 10.000 brt med plass til 1 030 passasjerer med en marsifart på 15 knop. Etter en anbudsrunde ble ett skip kontrahert 2. november 1911 ved Cammell Laird & Co. i Birkenhead med

opsjon på et søsterskip. 21. desember samme år vedtok direksjonen i NAL å benytte opsjonen. Begge skipene skulle leveres i løpet av 1913.

"BERGENSFJORD"

"Bergensfjord" ble sjøsatt 8. april 1913. Skipet var 530 fot langt og 61 fot bredt, med en tonnasje på 10.666 brt. Det hadde plass til ca. 100 passasjerer på 1., ca 230 på 2. og 700 på 3. plass. Skipet var innredet for en besetning på 230. "Bergensfjord" oppnådde knappe 17 knops fart på prøveturen, og overfarten fra Bergen til New York ble beregnet til 8,5 døgn.

"Bergensfjord" forlot Bergen for første gang halv syv om morgenen 28. september 1913 med 633 passasjerer om bord. I følge Bergens Aftenblad "...var det næsten straalende Sommerveir og en hel Del av Passagererne var paa Dæk for at se den vakre Udseiling."

Skipet førte også last. Fra starten var korn den viktigste importvaren. I januar 1914 ankom skipet Bergen med 1 200 tonn korn. De fleste passasjerene ble satt i land i Bergen og transportert videre med tog eller kystbåter, mens "Bergensfjord" gjorde en avstikker inn til Vaksdal Mølle for lossing av kornlasten. Det var på hjemturen

lastemengden var størst. Mens skipene i 1913 og 1914 hadde vel 50.000 tonn last vestover, var returlasten på vel 120.000 tonn. Blant varene skipet fraktet til USA var sardiner fra Stavanger og Bergen.

PASSASJERSKIPENE I KRIG

Både "Kristianiafjord" og "Bergensfjord" fortsatte å seile etter krigsutbruddet i august 1914. At Norge var nøytralt gjennom hele krigen og USA var nøytralt frem til 1917, betød ikke at skipene fikk gå uforstyrret. Skipene ble flere ganger oppbrakt av britene for kontrabande-kontroll.

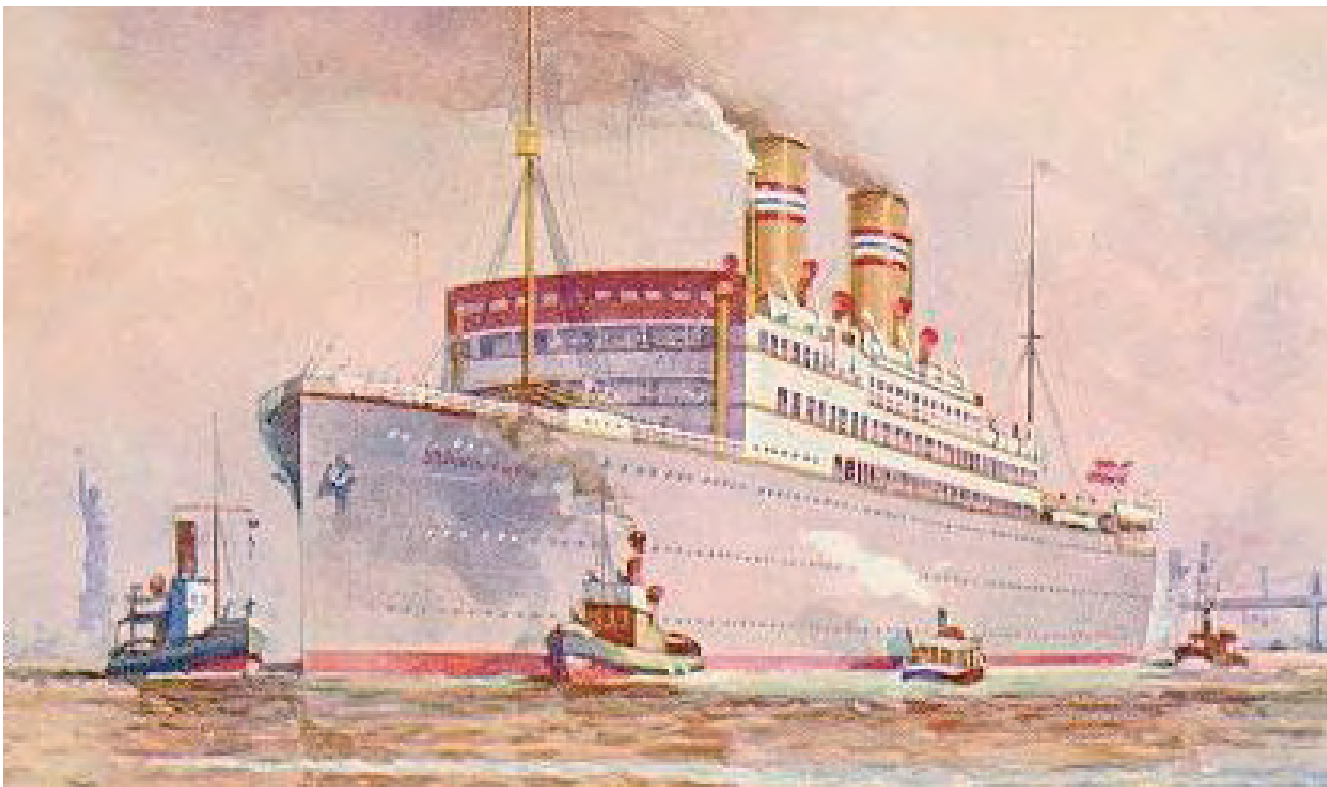
Ved utbruddet av andre verdenskrig hadde NAL tre passasjerskip, M/S "Oslofjord" - levert i 1938 og D/S "Stavangerfjord" - levert i 1918. Begge ble opplagt ved juletid 1939 henholdsvis i New York og Oslo. "Bergensfjord" fortsatte imidlertid de transatlantiske seilingene som før. Etter 9. april 1940 havnet også "Bergensfjord" i opplag i New York, men fikk i november, sammen med "Oslofjord", ordre om å gå til Storbritannia for ombygging til troppetransportskip. "Oslofjord" ble ødelagt av en mine 1. desember 1940, mens "Stavangerfjord" tjente som losjiskip i Norge under krigen.

I motsetning til de to andre skipene, ble "Bergensfjord"s krigsinnsats både lang og ærerik. Ført av kapteinene Math. Anzjøn og Edvard Velle tilbakela skipet en distanse på over 300 000 nautiske mil på i alt 919 dager i sjøen. Det var imidlertid et utslitt skip som ble tilbakelevert sommeren 1946.

SLUTTEN

NAL anså det ikke økonomisk forsvarlig å sette den nedslitte "Bergensfjord" i stand for passasjerfart da det ble tilbakelevert i 1946. Men skipets saga var ikke slutt. Tvert imot kom det til å utføre pionertjeneste for ytterligere to linjeselskaper, før gamle "Bergensfjord" gikk til opphugging i La Spezia i Spania i 1959.

Fra begynnelsen av 1970-årene var det slutt på den tradisjonsrike amerikaruten. Etter hvert ble i tillegg cruiseaktiviteten en stadig større økonomisk belastning, og ble skilt ut i en egen avdeling, Norwegian American Cruises (NAC), i samarbeid med Leif Høegh & Co. Høegh overtok i 1980 NAC i sin helhet, men solgte det videre til britiske Trafalgar House Investment allerede i 1983.



Stavangerfjord på vei ut av New Yorks havn

Tur - retur Shetland i et nøtteskall

I forrige nr. av Dråpen kunne vi lese den spennende starten på turen til Shetland, Læreren og eventyreren Helge Hjølland, la ut på 2. juni i fjor. Her er den dramatiske siste delen av hans opplevelser.

TÅKEBANKER I VEST

Løypen fra Marsteinen til Lerwick går rett vest. Slik sett er navigeringen enkel. Det jeg ikke hadde tenkt på var når jeg skulle skru av motoren og ta imot land på andre siden. Ikke at det er noe problem vanligvis, men like før solnedgang så jeg tåken komme sigende. Det var noen majestetiske minutter da solen ble slukt opp av tåkebankene i horisonten. Himmelen ble rød som blod, et par sjøfugl kretset rundt og en sel brød overflaten nå og da. Det var ikke mange timene til jeg skulle kunne se land i vest. Jeg stoppet båten for å nyte stunden i fulle åndedrag. Satt meg ned på pontongen i baugen lente meg godt bakover mens jeg plasket bena i vannet, spiste noen sjokoladebiter jeg

skylte ned med en styrkedrikk. Livet var fint. Men hvor lenge var mennesket i Paradis? Ikke før var solen borte og jeg skulle dra videre, så forstår jeg at dette ikke blir så moro likevel. Hvis tåken var tykk ville jeg ikke kunne se land før jeg plutselig sto i brenningene. Hvor langt var det egentlig igjen - nøyaktig? Mens jeg tenkte på dette ser jeg en båt fram mot høyre. Det var en tråler som rensket havet for liv. Dro over til dem for å få det eksakte koordinatet for innseilingen til Lerwick før jeg fikk ro i sjelen og torde gi full gass mot land.

Det var mørkt da jeg seg inn mot Old Harbour i Lerwick. De siste tre timene hadde vært et mareritt da vinden hadde

tiltatt fra vest mens jeg var trøtt og sliten og hadde tendenser til krampe i armene. Av ren viljekraft hadde jeg fullført løpet, og nå la jeg for land - halvveis.

Klokken nærmet seg tre på natten og byens utesteder var i ferd med å tømmes. Et par ungdommer kom bort til meg da de så jeg rotet etter sakene mine i båten. "Har du fått noe fisk?" undret de. "Nei - svart hav" svarte jeg fordi jeg var så fullstendig utmattet at det å snakke var en prestasjon i seg selv. "Noen timers søvn nå, så skal jeg bunkre og returnere så raskt som mulig" var siste tanke før jeg sloknet på Queens Hotell. Det jeg ikke visste da var at oppholdet på Shetland ville bli lengre enn planlagt.



UVÆR OG TYVERI

Som en regntung forblåst høstdag var den tredje juni på Shetland. Vinden hadde tiltatt og lå mellom 8 og 12 sekundmeter fra nordvest og skyene lå lavt over vannet. Tanken på å returnere var lite innbydende. Værmeldingen så heller ikke lovende ut for det neste døgnet, så jeg måtte avvente situasjonen. Kunne vært hyggelig om jeg visste at uværet var forbigående, men da selv langtidvarslet meldte sterk vind, så jeg lite lys i tunnelen. Om fem dager skulle jeg ha elever opp til eksamen, hadde gitt katten mat til to døgn, og hadde lovet å være tilbake senest fredag. Alt virket så lovende da jeg forlot gamlelandet, at hele værskiftet virket surrealistisk. Mange historier sirkulerer om Nordsjøens lunefulle vær, og jeg burde derfor ikke vært overrasket da været endret seg - spesielt ikke når man vet at avstanden over 'dammen' tilsvarer luftlinjen fra Bergen til svenskegrensen - et område hvor det sjelden hersker samme værtype hele veien. Likevel blir man satt ut av spill når planer og forventninger legges i grus. Så fandanivoldsk bestemt var jeg på å komme tilbake raskest mulig, og så mistroisk var jeg, at jeg sjekket opp vær- og bølgevarselet annenhver time hos kystvakten, og fant jeg ikke gode utsikter på en webside, sjekket jeg en annen. Likevel svant torsdag 3. juni hen uten å legge fra land.

Søvn mangelen var påtrengende, og jeg gledet meg til å hvile ute natt til fredag, men lite visste jeg om at neste natt også ville bli avskjært.

Klokken var 04.10 da det banket på døren : "Mr. Hjelland, Mr. Hjelland - your boat is gone, your boat is stolen !" Trodde først det var en vond drøm som jeg ønsket å våkne fra, men da det gikk opp for meg at dette var virkeligheten, slengte jeg på noen klær og løp ned på kaien med videokameraet i hånden. "Om ikke annet, så skal jeg filme dramaet for ikke å bli gjort helt til latter når jeg kommer hjem med fly" tenkte jeg.

Nede på havna var det ingen Zodiac, derimot var både politi og havnemyndigheter godt representert. De sto og ventet på meg som de ønsket skulle identifisere båten som kystvakten var ute og hentet med sine to nybakte båtførere.

Båten ble slept inn og jeg fikk æren av å ta imot dem som hadde vært på tur med båten, gått tom for bensin midt i

brenningene, sølt bensin over det hele, punktert båten fire steder og kjørt motoren i en stein. Deres forklaring var noe usammenhengende på grunn av høy promille, men jeg fikk med meg at de hadde vært på en bar, at de hadde fått låne en båt av en kar der - en liten farkost som lå ved kaien, at de trodde det var den de hadde kjørt, at de hadde hatt det gøy, men synes det var skuffende lite bensin igjen i tankene. Om forklaringen hadde grobunn i virkeligheten skal være usagt, men politiet så med strenge øyne på saken og tok dem med seg for resten av natten. Problemet med tyvene var løst, men det var jeg som ble svarteper der jeg sto tilbake med flere timer frarøvet søvn og en båt som måtte gjøres sjødyktig - og det fort !

Fredagen fikk hodet mitt annet å tenke på enn dårlig vær og skumle bølgevarsler. Nå var det lapping av hull i glassfiberbunn, rensing av bensintanker for sjøvann, vasking av båt og utstyr, bunkring av bensin, drikke og mat som sto i hodet på meg. Timene fløy og ryktene gikk slik at det alltid var et knippe mennesker som ville høre siste nytt fra meg. Det led derfor mot kveld før jeg begynte å tenke på hjemtur. Vinden ulte fortsatt stabilt over 10 sekundmeter, men den skulle løye til kvelden og dreie mot vest, sa kystvakten. Da ville jeg ha knappe 20 timer før vinden ville tilta igjen fra sørvest. "Ja vel," tenkte jeg og slo meg til ro. "Da får jeg vente og se om vinden løyer og dreier". Imens slo jeg meg ned i godt lag med et ektepar som var på vei fra Færøyene til Danmark i sin 36 fots motoryacht.

HJEMTUR I 100

Vi skulle til å starte på desserten da jeg oppdaget at flaggene hadde skiftet retning og vaiet noe slakkere enn før. "Nå drar jeg" sa jeg og slukte i meg resten av desserten før jeg hev på meg overlevelsedrakten og stropet meg fast i båten. Nå fikk det bære eller briste, for nå skulle jeg hjem ! Klokken var halv elleve da jeg dro ut fra land. Det var skumring og bølgenes tiltok i størrelse dess lengre ut jeg kom. Båten lå tungt i vannet så jeg søkte å holde den på plan hele veien selv om det resulterte i en real dusj i hver bølgedal. Vinden sto i ryggen og bølgenes kom på skrått bakfra. Forholdene var perfekt for å ri bølger. En guttedrøm fra tidlig pubertet da vi for ut til skip som passerte for å ri

bølgene inn mot land var i ferd med å gå i oppfyllelse. Nå skulle jeg ri bølgenes over halve Nordsjøen ! Det var mørkt så jeg så verken GPS eller kompass, så jeg navigerte etter bølgenes. Så de hvite skumtoppene mot den svarte himmel stå i kontrast til de dunkle bølgedalene, jeg skulle ri som den ensomme rytter hele natten, klatre opp en bølgevegg, vippe over toppen for så å fare ned mot bunnen og stange inn i neste vannvegg og gjenta prosedyren - en gang, to ganger, hundre ganger, tusen ganger - helt til det satt i kroppen som den mest naturlige ting på jord. Timene gikk og dagslyset jaget natten gradvis bort. Fulgte med på GPS'en som stadig viste hastigheter rundt 30 knop nedover bølgenes med en båt som ikke passerte 20 knop på flatt vann. Det var gøy - et stort kick jeg kunne leve helt ut. Topp hastigheten på 45 knop nedover en kjempedønning hvor motoren hvinte som i full gass i fri gav meg en berusende tilfredsstillelse av å være på rett sted til rett tid. Timene gikk og en bølge tok den neste og før jeg visste ordet av det så jeg det samme synet som sist ; Deep Sea Delta - rasteplassen ! Må nevne at jeg overholdt sperresonen på tilbakeveien, og fikk ikke mer enn slengt noen setninger over til oppsynsbåten, men for meg var det et hyggelig gjensyn. Jeg var på norsk sokkel, over halvveis hjemme og ville kunne se land om cirka fire timer. Jeg holdt full gass.

Oftest er det slik at de mediaaktørene som har en sak ønsker å følge den til siste slutt. I mitt tilfelle hadde jeg faste avtaler med et knippe radiostasjoner og fjernsynskanaler. Sist jeg hadde vært i kontakt med dem var fredag ettermiddag da jeg var midt i arbeidet med å gjøre båten sjøklar. Historien var bra den, syntes de. En dramatisk avslutning på en halvsprekkende tur. Da jeg prøvde å ringe mine kontakter opp ved avreise fredag kveld, var samtlige utilgjengelige - jeg ville ikke komme tilbake likevel, tenkte de sikkert, turen var over. Da jeg nå nærmet meg 'gamlelandet' lørdag morgen ringte jeg via satellitt og fikk tatt TV Hordaland på sengen, mens Kanal 24 trodde jeg bløffet dem - resten var fremdeles utilgjengelig. Kan virke som en seierens melankoli å bli 'glemt', men for meg var det en udelte seier. Følte at jeg hadde tatt alle på sengen ved å dra over en av verdens mest

berymkede havområder i en 20 timers lomme i uværet, og det i en båt som fremdeles lakk i skroget ! Om ingen kom og møte meg, om ingen verken sa eller mente noe, så var jeg fornøyd. Jeg visste at jeg ikke gjorde dette for å vekke beundring og anerkjennelse av andre, men for å utfordre havet,

utstyret og meg selv. Jeg hadde bevedg meg på grensen - jeg vet det fordi jeg kunne knapt stå på beina da jeg kom fram, kunne ikke skrive med penn på tre dager, dessuten sovnet jeg midt i en samtale en time etter at jeg kom frem. Hadde bevedg meg på grensen - vel vitende om at det var jeg som var det

svakeste ledd, så neste gang jeg slår opp i et atlas og ser utover havene vil jeg ha andre briller. Kanskje ikke alle mine innfall har vært så lure - dette er ikke en av dem !

Sannhet?

Av Svein Tore Marthinsen

Et søk på www.google.com <<http://www.google.com>> på ordet sannhet gir hele 37 500 treff. Det viser at sannhet er et ord vi bruker mye. Og vi bruker det mye fordi det betyr noe for oss. Å få fram sannheten er det mange ofte streber etter. Andre ønsker for alt i verden å holde sannheten tilbake. Å skille mellom sant og usant er til og med et yrke for noen. Bare tenk på politiet. Eller på forskerne for den del. Dessverre finnes det ikke en, og kun en, enkel sannhet som gjelder for alle. Eller heldigvis bør en kanskje heller si. Derimot finnes det mange sannheter. Vi kan i alle fall skille mellom tre typer:

DEN OBJEKTIVE SANNHETEN

Det finnes sannheter som det ikke går an å diskutere. Av typen: Oslo er hovedstaden i Norge. $2 + 2$ er 4. Og OL på Lillehammer fant sted i 1994. Altså rene faktaopplysninger. Da er det lett å skille mellom sant og usant. Det ene utelukker det andre. Det er nødvendigvis usant å si at Bergen er hovedstaden i Norge (selv om enkelte bergensere nok mener det burde være slik Σ). Det er galt å påstå at $2+2$ er 5. Og det er helt feil å hevde at OL på Lillehammer foregikk i 1998. Så langt er det enkelt. Men deretter starter komplikasjonene. For hva når det ikke går an å si at noe er feil og noe annet er galt?

DEN SUBJEKTIVE SANNHETEN

Det gule huset er stygt, sier person A. Det gule huset er pent, sier person B. Hvem forteller sannheten? Person A? Person B? Ingen? Eller begge to? Svaret må bli det siste. Fordi uttalelsen

er like sann for begge. Person A mener oppriktig at huset er stygt, mens person B like oppriktig mener det er pent. Og et hus kan faktisk både være pent og stygt på en gang. Alt ettersom hvilke øyne som ser. Slike sannheter er subjektive. Og med slike sannheter kan en ikke si at dette er rett og dette er galt. Disse sannhetene finnes det mange av. Av disse springer uttrykket %En sak har alltid to sider%. Faktum er til og med at en sak har minst to sider. Noen ganger har den både tre, fire og fem sider. Subjektive sannheter er det samme som oppfatninger. Det finnes ikke usanne oppfatninger. Derfor kryr det av oppfatninger i verden. Milliarder av oppfatninger. Alle er like sanne.

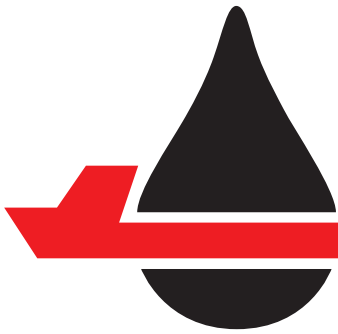
DEN SKJULTE SANNHETEN

Men vi har også en tredje sannhet. Den sannheten som aldri kommer fram i lyset. Noen ganger er det best at slike sannheter gjemmes bort. For eksempel at du holder tett om din oppfatning av svigermors rare klær. Eller hennes grufulle mat. Andre sannheter bør vi derimot sette store ressurser inn på å få fram. Selv om det finnes sterke motkrefter som kjemper for at sannheten skal forbli nedgravd og bortgjemt. Og selv om det koster å få den fram. Røykere har slåss mot tobakksprodusenter for å få fram sannheten om tobakkens skadevirkninger. **Nordsjødykkere har slåss**, mobbeofre har slåss, barnehjemsbarn og foreldre har slåss. De har slåss for få å fram sannheten. En sannhet som alle ville vært tjent med kom frem tidligere enn den gjorde. Noen har lyktes, andre har dessverre mislyktes. Slik vil det være i overskuelig framtid. Noe kommer fram. Mye forblir skjult.

- Trolig det aller meste.

Noe på hjertet?

info@fffs.no



innmelding

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

Navn:

Postadresse:

Postnummer: Sted:

Fødselsdato:

Telefonnummer: Mobiltelefonnummer:

e-mail:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling om bord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

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

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

i Forbund,

gir herved Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted: Dato: Underskrift:

BRETT HER

FFFS
Slottsgt. 1
5003 Bergen



BRETT HER

Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.



FFFS

medlemskontingent 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. Hvem har "dekorert" Frogneparken med sine skulpturer?
2. Hvilken britisk dramatiker var deleier i Globe-teatret?
3. Har Vatikanstaten egne frimerker?
4. Hvilket språk kommuniserte den russiske tsarfamilien på?
5. Hva heter den kjente nynorske tegneserien som startet i Norsk Dameblad i 1938?
6. I hvilken by finner du Karlsbroen?
7. Hvor finner du klippemoskeen?
8. Hva heter Frankrikes største øy?
9. I hvilket land er blåskjell med pommefrites nasjonalretten?
10. Hva heter Bruce Springsteens suksessalbum og singel med samme navn som kom ut i 1980?

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

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

JULEGAVETIPS

DATA - FOTO - TELE

DECEMBER

Spiderdeals from Logitech!



14381

2.795,-

Logitech Z.5500 Høyttaler 5.1 THX

- THX®-kvalitet!
- 5 satellitter - faseplugger i aluminium gir klarhet
- 1 subwoofer - dobbelt basskammer
- SoundTouch™-kontroll
- Kan koples til PlayStation2, Xbox® og GameCube

14775

750,-

Logitech Cordless Desktop LX 700

Trådløs tastatur/optisk, oppladbar mus med flott design. MediaLife™-programvaren gir direkte tilgang til mediefiler, kommunikasjonsprogrammer og vanlige funksjoner. Funksjonene kan styres med begge hender.



powerful products!



2.250,-

Creative Juicebox ZEN Touch 20GB

- MP3 og WMA avspiller, USB 2.0
- Inntil 24 timer bruk!
- Touch Pad for enkel og rask scrolling

Den Minste, tøffeste, slankeste Zen.

Varenummer: 11828 CREATIVE



690,-

SMC Trådløs G 54Mbps

- Trådløs router m/innbygd 4-ports switch
- WPA kryptering, G 54Mbps

Varenummer: 14009 SMC



549,-

SMC EZ Connect Trådløs G USB 2.0

- 802.11g og 802.11b
- WPA kryptering
- 54 Mbps

Varenummer: 14037 SMC



2.695,-

NextBase SDV-17A3 - DVD

- DVD og MP3 spiller m/7"skjerm
- Batteri for 3,5 times spilletid
- AV Inn, fjernkontroll, 220 volt og bil adapter

Bærbare sonofri spiller til bruk overalt!

Varenummer: 12104 NEXTBASE



3.295,-

iiyama 17" LCD E4315-S Set

- 1280x1024 oppløsning
- responstid på 16 ms
- 250 cd/m2
- D-sub 15PIN og DVI-D

Varenummer: 11949 iiyama



3.295,-

iiyama 17" LCD E4355-B Svart

- 1280x1024 oppløsning
- responstid på 10 ms!
- 350 cd/m2, VGA, D-SUB, DVI

En skjerm som tar deg til nye høyder med 10 ms.

Varenummer: 14607 iiyama

AOpen
Solutions - Components

AMD
Athlon XP

Canon

D-Link
Authorized Reseller

FC

GIGABYTE
TECHNOLOGY

HIS

hp

Maxtor

Microsoft

LG

OCZ
Technology

OKI

SAMSUNG

SanDisk

SIEMENS



Sony Ericsson

Western Digital

NetShop

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