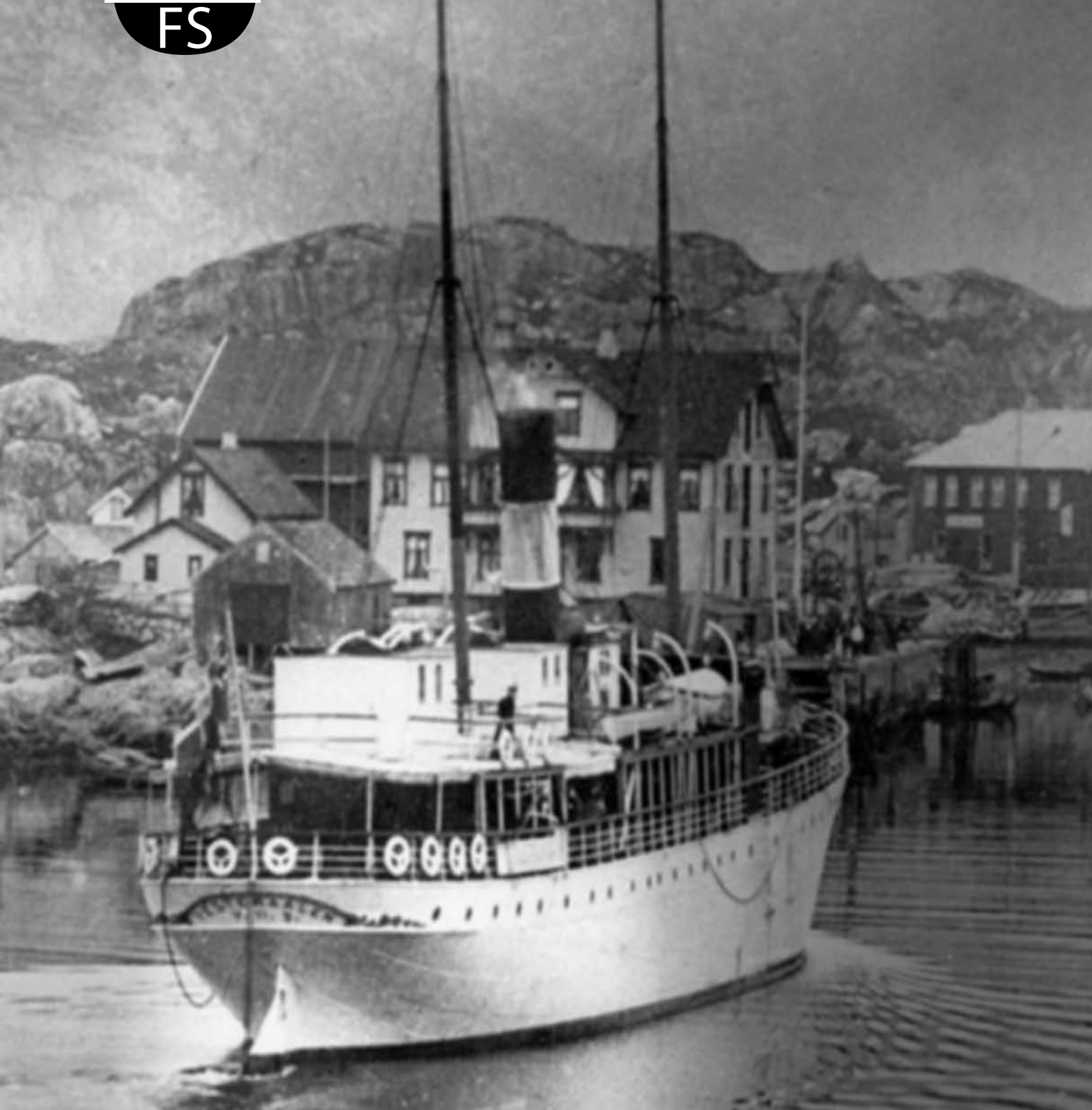




DRÅPEN

NR. 4 • 2006 • 5. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



Områdeberedskap
og troverdighet

Maktmisbruk og
dramatiske konsekvenser

Proessen er
i gang

BORHAMMER 620W
Borer opp til 26 mm. Levert med
1 meisler og 3 bor. For 1980,- **KUN 795,-**



1010W SDSMAX 32 mm levert m/2 meisler og 1 bor
KUN 1980,-

MOE KAPPSAG
de lux uttrekkbar kapper alle vinkler.
Rette kutt 80x270 mm. for 3100,-
kun 1290,-



NYHET! 100 STK. ARBEIDSBORD
Passer til kappsag, kontursag etc. For 2300,-
kun 800,-



Bensindrevne gresskutter
21 cm kuttbredde 38 cm
4,6 kg for 1980,- **kun 995,-**

Gresskutter
28 cm de lux
levert med gattrade + slåblad
med 4 tenner. For 2.700,-
kun 1390,-



60 stk Perles sveitsisk kvalitetsdrill
1050W m/16mm chuch trimles m/revvers og slag. For 2300,-
KUN 1290,-



50 stk Moeco båndsliper
Profil 940W.
KUN 1490,-



TALON 10" KJEDESAG
1400 W for 1290,-
KUN 498,-

B&D 14" KJEDESAG
1600 W for 1490,-
KUN 695,-



Talon 16" KJEDESAG
De Lux. 1800 W for 1690,-
KUN 795,-



Kjøttkvern
elektrisk 860 W.
Kapasitet 120 kg/lmen **KUN 2900,-**



AVSUG m/støvsekk
1 HK ca 1000 m3/time.
Vekt 20 kg. Kan også brukes
uten sekk for avtrekk.
KUN 995,-



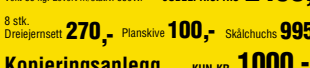
TREDREIEBENK de lux
Profilen for den viderekomne.
900 mm dreielengde. Vangen i havet
støpejern. Kan dreie skaller opp til 45
cm diam. 10 hastigheter 500-2000
o/min. Motor 3/4 HK avgitt. 1 fas.
Vekt 86 kg. Levert m/stativ. 550W.
JUBELPRIS 2490,-



8 stk. Dreiejernsett **270,-** Planskive **100,-** Skållchuchs **995,-**

Kopieringsanlegg **KUN KR 1000,-**

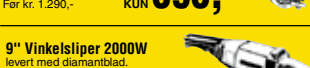
B&D sirkelsag 1200W
62 mm kutt. Lev. m/ HM blad
For kr. 1.290,- **KUN 595,-**



9" Vinkelsliper 2000W
levert med diamantblad.
For 1980,- **KUN 695,-**

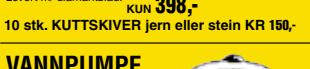


Enhånds vinkelsliper
600W de lux 115mm
Levert m/ diamantblad. **kun 398,-**



10 stk. KUTTSKIVER jern eller stein KR 150,-

VANNPUMPE
Trykktank i stål m/gummitilere som
minsker risiko for dårlig vann og
korrosjon. Tilkobling for 1" rør.
Motor 5 A = 1050 W. Avgitt ef-
fekt 375 W.
Maks kapasitet 3800 lt. Vei 1785,-
KUN 995,-



De Lux modell
Vannpumpe med rustfri,
underliggende tank
kun 1.390,-



HØRSELSVERN
M/FM RADIO **Kun 398,-**



INVERTER 160
A 10-160 - A. for elektriske 1, 6-3, 2 mm.
Vekt 10 kg. Levert m/veisekabler.
For kr. 3.900,- **Kun 2400,-**



STRØM-AGGREGATER

Mod. SPG 950.
Leverer 720W For 1990,- **KUN 995,-**

Mod. 2500.
Leverer 2400W For 5900,- **KUN 2390,-**

Mod. 2700 de lux.
Leverer 2500W For kr. 7900,- **KUN 3500,-**

Diesel aggregat
Leverer 3Kw For 9800,- **KUN 5900,-**

Diesel aggregat mod. SDG 5500
Leverer 4,2Kw For 11900,- **KUN 7900,-**



STASJONÆR SIRKELSAG

Motor 2 HP. Kuttedybde 78 mm. Vekt 16 kg **Kun 1595,-**

Nyhet! De lux modell.
Profesjonell utførelse
m/stativ og sideplater. **Kun 1980,-**



HM BLAD 290,-

ELEKTRISK VINSJ

Kapasitet 100/200 kg 500 W.
motor 3 mm wire 11 mtr.
Hastighet 11 m/min. For 1590,- **KUN 695,-**

Kapasitet 200/400 kg **KUN 995,-**

Kapasitet 300/600 kg 1300w **KUN 1250,-**

Kapasitet 400/800 kg **KUN 1980,-**

Kapasitet 800 kg m/vel. løpekatte **KUN 3000,-**



VI TØMMER VÅRT LAGER FOR FORNYELSE

Ordre telefon 55 23 60 60 / www.moeco.no

BENKBOREMASKIN

12 hastigheter 400W 180-2740 o/min
16 mm chuch vekt 50 kg
KNALLTILBUD! 1.290,-

BENKBOREMASKIN
De lux modell 12 hastigheter.
600W 16mm chuch vekt 61 kg. **1890,-**

SOYLEBOREMASKIN
25 mm borekapasitet. 1000 W.
Total høyde 1,635 mm. **2990,-**

MASKINSKRUSIKKE 150,-
Borsett til benkboremaskin
m/kon 2, 14,5-23 mm **KUN 490,-**

VEDKLØYVER
6 tonn kraft
52 cm de lux
For 4.900,-
KUN 2.600,-

De lux modell.
hele 7 tonn kraft 52 cm
(Den beste vi har prøvet)
for kr. 5.300,- **KUN 2.950,-**

VÅTSLIPESTEIN
m/smørløst. Våtslipestein
200 mm diam. Smørløst 150
mm. For 860,-
KUN 398,-

BENSINDREVET MOTORSAG
30 cm 10" sverd 4,8 kg.
KUN 995,-

32 cm 14" trinsesverd
for 1980,-
kun 1.390,-

NYHET! MIG 150DP
Turbo viftekjølt.
Effekt 35-150 Amp. 6 stromstillinger. Trinnles
innstilling av trådmot. Kan anvendes med 0,7 kg.
og 5 kg. trådspole. Levers med trådd og maske.
Kan også anvendes med gass
JUBELPRIS KUN 1.990,-
Kompl. utstyr for sveising med gass **kr. 500,-**

STASJONÆR BÅND OG DISCSLIPER
Båndstørrelse 150 x 1220 mm. Slipetallerken
229 mm. Motor 1/2 HK 1 fas avgitt. Vekt 51 kg.
Levert med gulvstativ.
KUN 1.690,-

De lux modell. Topp kvalitet motor 800W og
tallerken på hele 250 mm. **1990,-**
Levert med gulvstativ.

METALLDREIEBENK MED MATING
Dreielengde 400 mm. Spindelhøyde 125 mm.
1-fas. 6 hast. Vekt 130 kg. LEVERT MED STATIV

SPONAVSUG
750 W. 800 m³/timen. 1 fas 30 kg
1.590,-

2 HK 1-fas. Sugepak. 1650 m³/time.
Vekt 53 kg **2.590,-**

KABELTROMMEL
Godkjent for utendørsbruk
Gummikabel 50 mtr. For 995 **KUN 450,-**

Gummikabel 2x1,5m2 + jord 25 mtr.
KUN 250,-

DYKKPUMPE for løseoppdager,
Navigator 4000
l/timen, 995,- **MOE PRIS 398,-**

1448, 7000 l/timen, 1390,- **MOE PRIS 795,-**

Dykkpumpe 750W JH750 12000 l/t.
Maks høyde 11m. **KUN 995,-**

Dykkpumpe for skivtunn JH550 12000 l/t.
Maks høyde 8m. **KUN 1000,-**

STASJONÆR BÅND OG DISCSLIPER
KUN 895,-

Bånd og Disksliper
300W. **KUN 695,-**

BÅNDSAG. EKSTRA STABIL BORDMODELL
Maks skjærehøyde 160 mm. Maks skjærebredde 300 mm
Motor 3/4 HK. Vekt ca 70 kg. Levert med anlegg.
KUN 2.990,-

Gulvstativ kr. 300,-

NYHET!
Stasjonær Fres
med 30 mm spindel
Vekt 138 kg.

Introduksjonspris!
KUN 6900,-

BATTERI-LADER
Kombi.lader, startere 165/20.
Maks lading 20A maks
hjelpstart 165 A for 12 V
KUN 795,-

21030. Maks lading 30A maks
hjelp-start 210 A for 12 V og 24 V
KUN 1190,-

POLERMASKIN
1200W hastighet 600/3000 o/min.
Levert i kuffert med tallerken
180mm polerhette og svamp.
Introduksjonspris
KUN 1290,-

860W 1400 o/min levert med tallerken 180 mm + polerhette.
Introduksjonspris
KUN 890,-

10" KJØTTBÅNDSAG
For kjøttsteking og kjøttkverning. Maks skjæredimensjoner. Bredde maks 250 mm. Høyde maks 254 mm. Motor 1 HK 1-fas. Vekt 58 kg. Levert m/kjøttkvern
KUN 2990,-

10" KJØTTBÅNDSAG DELUXEMODELL
Konstruert for et større bruk. For 7.990,-
KUN 3990,-

Pallejekk
Kapasitet 2000 kg, lengde 1100mm
Bredde 550mm, farge blå
KAMPANJEPRISS
KUN 2500,-

KONTURSAG de lux 16"
Maks skjærehøyde 50 mm. Maks skjærebredde 400 mm. Motor 1 fas. Bordet kan krenges
KUN 795,-



KOMPRESSORER
Utstyr med reduksjonsventil. Alle
modeller kobler ut på maksimalktrykk
og kobler aut. inn på 7-8 kg. når
trykket reduseres.

Type 173/8/24. 1-faset.
173 ltr/min. Maksimalktrykk 8 bar.
24 ltr. tank. m/hjul
kun 995,-

Type 240/8/24. 1-faset.
240 ltr/min. Maksimalktrykk 8 kg.
24 ltr. tank. m/hjul
kun 1.190,-

Type 280/8/24. 1-faset.
280 ltr/min. Maksimalktrykk 8 kg.
24 ltr. tank. m/hjul
kun 1.690,-

Type 310/8/50. 1-faset.
310 ltr/min. Maksimalktrykk 8 bar.
50 ltr. tank. m/hjul
kun 2.600,-

Type 400/8/50. 1-faset, 400 ltr/min.
Maksimalktrykk 9,5 kg. 50 ltr. tank.
2-sylindret. Med hjul.
kun 2.990,-

Type 400/8/100. 1-faset, 400 ltr/min.
100 ltr. tank.
2-sylindret pumpe. Med hjul.
kun 3.990,-

Dykkhammer opp til 50 mm.
For kr. 1590,- **kun 1.000,-**

Krampestop
for møbelstopping **kun 595,-**

Spikerstopp opp til 90 mm.
For kr. 3900,- **kun 1.590,-**

UTSTYRSETT KOMPRESSOR
bestående av sprøyepistol,
strålepistol, luftfilter for hjul,
blåpestopp, påslislange.
kun 280,-

10 mtr. slange med koplinger kun 130,-

KJETTINGTALJE
M/sikkerhetsklemme. 3 løftehøyder.

1 tons kap. **KUN 590,-**

2 tons kap. **KUN 790,-**

3 tons kap. **KUN 890,-**

Flasjekjekk 5 tonn
TILBUD **kr. 200,-**

Wire Jekk talje 0,8 t x20m
TILBUD **kr. 1390,-**

Strekkjalje 2 tonn
TILBUD **kr. 398,-**

Wire jekk talje 1,6 t x20m
TILBUD **kr. 1980,-**

Jekktalje 0,75 tonn
TILBUD **kr. 700,-**

Jekktalje 1,5 tonn
TILBUD **kr. 890,-**

Høvel 500W del. lux.
Levert i koffert. for 890,- **KUN 398,-**

Høvel 710W del. lux.
Levert i koffert. for 1690,- **KUN 795,-**

CAPITAL 10" plan & Tykkelseshøvel
3 HK motor. For 11900,-
KUN 5500,-

Jeg bestiller herved for
OMGÅENDE LEVERING

_____ til kr. _____

Navn: _____

Adr.: _____

Postnr./-sted: _____

Telefon: _____

FRAKTFRI LEVERING
KUN KR 100,- for ekspedering pr ordre.
Ved eventuell retur betaler kjøper returfrakt.
Kuponen sendes til:

Spesialforretning midt i gågaten
Strandgaten 71 - 5004 BERGEN
Telefon 55 23 60 60
Telefax 55 23 60 69 - www.moeco.no



INNHOOLD

Dråpen nummer 4 • desember 2006



Litt historie side 18



Dykkerhistorie side 28



Skosnorer side 30



The human factor side 32

nr. 4 desember - 5. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen

Telefon:
55 96 23 80

Telefax:
55 96 23 83

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forside:
Vesteraalen

Trykk
Økonomitrykk, Moss

| | | |
|---|------|-------|
| Leder | side | 5 |
| En spennende sjøskole | side | 7 |
| Proessen er i gang | side | 8 |
| Manilla avtalen | side | 8 |
| Når skal vi forstå vårt eget beste? | side | 9 |
| Leserbrev | side | 10-12 |
| Høyre, sjøens parti? | side | 13 |
| Messepreik, hvem gagner det? | side | 14 |
| Takk til mannskapet på Richard With | side | 15 |
| løgner blir ikke sanne om de gjentas | side | 16 |
| Områdeberedskap og troverdighet | side | 17 |
| Litt om Hurtigrutens eldste historie | side | 18-20 |
| Maktmisbruk og dramatiske konsekvenser | side | 22-23 |
| Atles kommentarer | side | 24-25 |
| Spennende år i vente for solen | side | 26-27 |
| Dykkerhistorie | side | 28-29 |
| Skosnorer | side | 30 |
| The human factor | side | 32-33 |

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 176x250 mm

1/2 side 176x122 mm

1/4 side 85x122 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

*FFFS ønsker alle
sine medlemmer en riktig*

*God Jul
og et Godt
nytt år*





Leif R. Vervik
formann

2006 – et godt år for FFFS

Siden samme tid i fjor har vi fått ca. 350 nye medlemmer, og ved årsskiftet vil vi nærme oss 1000 medlemsnummer. Dette forteller oss at vi er på rett vei! Sjøfolk har innsett at skal vi klare å bevare arbeidsplasser og skipsfart, må vi stå sammen i et forbund..

En annen ting som er blitt lagt merke til er at vi tar medlemmene på alvor. Bare i år har vi hatt omtrent 50 nye saker til behandling. Mange er avsluttet med positivt resultat, andre er fremdeles til behandling. Totalt har vi hatt ca 130 saker, siden vi startet forbundet. Ikke i noe tilfelle har vi tapt noen saker, noen er blitt til kompromisser medlemmet har akseptert, resten er saker vi har vunnet på vegne av medlemmene.

Av en eller merkelig grunn hadde ikke de seilende på hurtigrutene hørt om FFFS før sist sommer selv om vi har sendt dem Dråpen siden 2004. Hva som er grunnen til at Dråpen ikke har funnet veien om bord før sist sommer vet vi ikke, men etter at bladet begynte å komme frem til skipene har vi merket en stor interesse for det arbeidet vi driver. Ikke bare er interessen stor, vi har også begynt å få innmeldinger av sjøfolk fra skipene. Velkommen skal dere være!

Vi har også merket en stigende interesse fra fiskeflåten, der har vi også fått noen medlemmer. Som vi har sagt før har vi ikke stor kompetanse på dette området, derfor ønsker vi at noen av dere som allerede er medlemmer setter oss inn i deres spesielle situasjon. Da blir det enklere for oss å gjøre noe positivt. Velkommen også til dere.

Som man kan lese lenger bak i bladet, har vi startet prosessen med å fjerne den udemokratiske praksis med at de som seiler i NIS-registret må betale kontingent/tariffavgift, enten man er medlem eller ikke.

Dette er en ordning som strider både mot Norsk grunnlov, Arbeidsmiljøloven og den Europeiske menneskerettskommisjonen (EMK).

Slik vi ser det, altså en ulovlig ordning, selv om de andre forbundene ser det annerledes. De mener at så lenge noen av de påmønstrede har signert kontrakten, har de rett til å trekke kontingent/tariffavgift. FFFS mener hele kontrakten er ulovlig. For enkelte er det slik at ønsker de arbeid må de signere. Hvor er friheten til selv å velge fagforbund, når de i enkelte tilfeller må signere en kontrakt som binder dem til spesielle forbund? Dette gjelder ikke alle kontrakter, men er man hyret etter NIS-tariffen, er det ingen vei utenom. Saken vil nå bli ført for retten, dette skal fjernes, koste hva det koste vil. Om du er mønstret på NIS-tariff, og ønsker å ta del i søksmålet, er det bare å si i fra til oss. Har dere synspunkter på saken er det bare å bruke Dråpen eller hjemmesidene våre, eventuelt ta kontakt med oss.

Siden forrige utgave av Dråpen, har dere sikkert registret at dykkersaken er løftet enda et hakk mot løsning. I oktober ble prosesskrivet levert Tingsretten i Oslo. Rettsaken mot staten starter 26 februar 2007. Vi i FFFS ønsker dere lykke til.

Når det gjelder Scandinavian Star-saken, er vi kommet så langt at Stortinget har endelig fattet interesse. Vi har og fått så mange fakta på bordet at vi ikke vil forstyrre saksgangen. Vi vil derimot komme med en mer utfyllende artikkel om dette i kommende nummer.

FFFS tenker på alle sjøfolks sikkerhet, tenker du på din? Grunnen til at vi spør er at vi har hatt annonse for World Medical Card (WMC), men responsen fra dere har vært heller lunken. Grunnen til at vi har tatt inn WMC, er ikke bare reklamepenger til FFFS, men mer for å informere dere om muligheten for bedre sikkerhet, når dere er ute og reiser.

Det er ikke alle steder man opplever sikkerhet om uhellet skulle være ute. Derfor er det lurt å ha et lite kort i lommeboka som alle leger forstår, uansett hvor i verden man befinner seg.

Et lite kort som kan fortelle hele din sykdomshistorie.

Adressen til WMC finner dere på hjemmesidene våre: www.ffffs.no

Kort oppsummert, så har det vært et vellykket år for FFFS og våre medlemmer. Vårt engasjement for sjøfolk lykkes, og vi lover å fortsette med uførtroende styrke i 2007!

**Vi vil ønske dere alle en riktig God Jul
og sammen skal vi skape et Godt Nytt År.**

Maritim Consultants AS

Combating Diesel Bacteria

Maritim Consultants AS provides consultancy services for the shipping, offshore and general transport industries in combating and prevention of diesel bacteria in diesel systems. The company provides total solutions for tanks, offshore platforms/rigs, all types of ships and diesel vehicles, including:

- Laboratory analysis (possible confirmation of bacteria).
- Preparation of an action plan depending on the degree of infection and the complexity of the plant.
- Cleaning of tanks and piping systems.
- Disinfecting of tanks and piping systems by treatment with Bio Protect 2.
- Preparing a maintenance plan to avoid future bacteria attacks.
- Sale of fuel oil dip sticks for internal checks on bacteria.



Bacteria (Dieselanimals) begun growing in diesel tank.

The company has developed and produces Bio Protect 2, which is widely acknowledged in prevention of and combating bacteria in diesel systems. The product, which has been in production since 1985, has proved to be very effective.

Normal dose:

1: 2000 in combating diesel bacteria

1: 5000 in prevention of diesel bacteria

Bio Protect 2 is registered and approved in CHEMS database for Offshore Chemicals (HOCNF)

Bio Protect 2 is sold through dealers throughout Norway in 100, 250 and 500 ml bottles. 25 litre cans are distributed direct from our own warehouse.

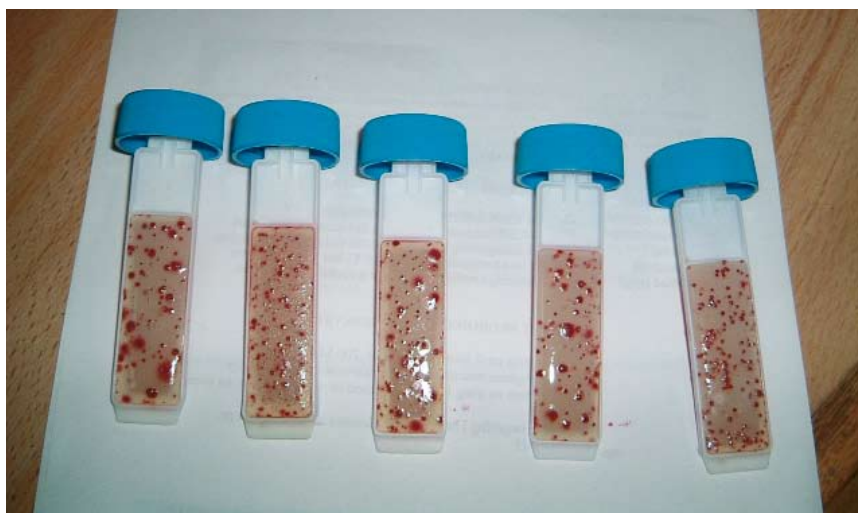
Maritim Consultants AS has also developed and produces Bio Kraft. This product is approved by the Norwegian Directorate of Fisheries as a disinfectant agent for use in the fisheries industry. As well as being very effective in disinfection of nets, ropes, quays, vats, fish carriers and equipment generally in the fish farming industry, the product has proved highly effective in eradication and prevention of shells and growth in seawater systems by treatment of the seawater inlet.

Bio Kraft may also be used to eradicate undesirable pests and bacteria in ballast tanks. The product is supplied in 25 litre cans and 200 litre drums.

The products that Maritim Consultants AS supplies and the work the company carries out represent a positive contribution to a better environment.



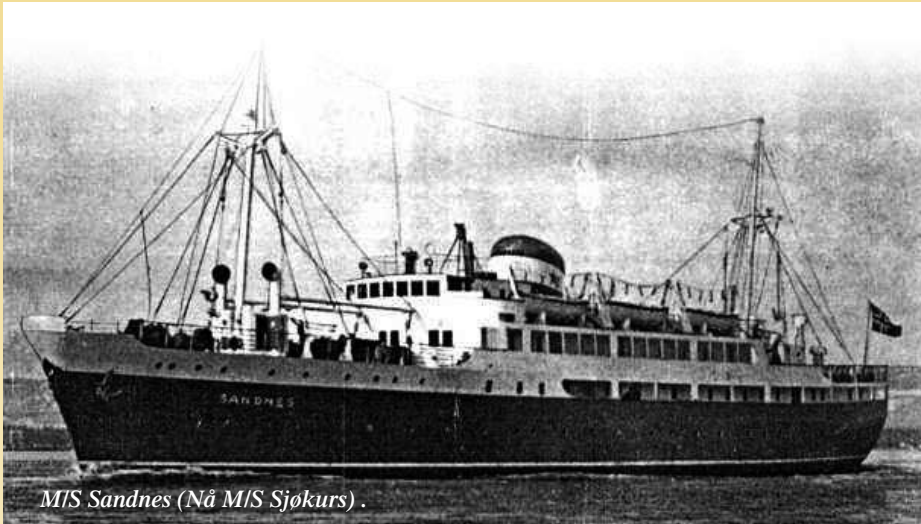
Bio Protect 2 in 100, 250 and 500 ml



Test of bacteria growing in diesel, onboard offshore vessel.



-En spennende sjøskole!



M/S Sandnes (Nå M/S Sjøkurs).

Simen Hennem er ikke alene om å ønske seg en jobb til sjøs. Likevel er det for

lite som gjøres fra myndighetenes side for å utdanne en ny generasjon sjømenn

og legge forholdene til rette for ungdom som ser for seg en framtid på sjøen. Når vi vet at det er flere titalls tusen utlendinger i den norske handelsflåten, spesielt i NIS-registret, burde det være god anledning til å satse på norske ungdommer som ønsker et yrke til sjøs. Det er behov for arbeidskraften, spesielt den norske om forholdene blir like.

Om forholdene blir lagt til rette, kan vi på sikt gi en mulighet til mange av de ungdommene som i dag er på jakt etter arbeid til sjøs. Det viktigste for norsk skipsfart er selvfølgelig at den tjener penger, dette kan staten sørge for at den gjør ved fornuftig forvaltning av rammevilkår og tilrettelegging til rekruttering.

"Jeg var ikke så fornøyd med skole, men nå gleder jeg meg til en ny uke etter frihelgene", sier Simen Hennem (17) fra Skien. Han stortrives som elev om bord i det staselige skipet M/S Sjøkurs fra 1950. (Telemark Arbeiderblad 01.11.06).

Når vi ser på den boomen som er i store deler NOR-registret, er det ingen grunn til å tvile på at det samme vil skje om de samme betingelser også kommer NIS-registret til gode. Grunnen til at vi ser slik oppblomstring i deler av NOR-registret er utvilsomt innføringen av nettolønnsordningen. Med innføringen av den stoppet vi utflagging og sikret arbeidsplassene både på land og sjø.

Om vi innfører den samme ordningen også i NIS-området vil det samme skje der. Det betyr selvsagt at det vil koste noen milliarder kroner, men om tilstrekkelig mange nordmenn blir ansatt, vil de tjene inn dette mange ganger i innseilt utenlandsk kapital. På sikt kan det bli en ren gullgrube for den norske stat.

Når vi i tillegg vet at norske redere heller vil satse på norsk arbeidskraft, vet vi at det vil bli en suksess.

Det er ingen grunn til å vente, sats nå.



BIO-PROTECT 2

en sikker vinner i kampen mot DIESELDYR!

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



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

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

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



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

MARITIM CONSULTANTS AS

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

Prosessen er i gang!

Så er prosessen startet. Prosessen med å innføre demokrati på NIS-arbeidsplassen. Det demokratiet vi snakker om er fri tilhørighet til det fagforbundet man ønsker.

Siden NIS-registret ble dannet den 1.7.1987 har seilende vært avskåret fra å melde seg inn i det forbundet de ønsket. De, da eksisterende forbund, inngikk en avtale med NR om at de skulle ha enerett til kontingenten til de seilende. Noe de har praktisert frem til nå. En praksis som strir mot norsk lov, har i snart tjue år vært brukt til å kneble alle de som ikke mente at denne ordningen var som den skulle.

Er de frivillige medlemmer, er det en ting, men er de av prinsipp i mot tvang, og melder seg ut fra et av forbundene, blir de ilagt en tariffavgift, som er lik kontingenten til det angjeldende forbund. Uansett, medlem eller ikke, må man betale.

Da FFFS fikk rede på denne praksisen, ved at flere av våre medlemmer som seiler i NIS fortalte oss om praksisen, kontaktet vi en av våre advokater for å finne ut av lovligheten med denne formen for tvang. Svaret var som forventet; ordningen er ulovlig. Den Norske grunnlov og den Europeiske Menneskerettighetskommisjonen (artikkel 11), samt Arbeidsmiljøloven slår alle fast, at slik praksis er ulovlig.

Med andre ord er det en straffbar måte å tilegne seg andre menneskers penger som praktiseres. Vi kommer også til å kreve pengene tilbake for de som er ulovlig trukket for kontingent/tariffavgift.

Det finnes heldigvis noen som ikke vil finne seg i å bli behandlet på denne måten. En av disse er en kvinnelig stuert, som på sin første hyreavregning for

snart tre år siden, oppdaget at noe ikke var slik hun hadde trodd. Der kunne hun se at hun ble trukket for fagforeningskontingent til et forbund hun ikke var medlem av. Av prinsipp ønsket hun ikke å være medlem i et forbund som var tilsluttet LO. Etter hennes skjønn skal et fagforbund være upolitisk og arbeide for medlemmenes beste. Da hun klagde på trekket til rederiet fikk hun beskjed om at det var lite de kunne gjøre, siden dette var en avtale mellom NR og fagforbundene. Derfor tok hun kontakt med NSF og forlangte at trekket skulle stanses, hun var ikke medlem og hadde heller ikke tenkt å bli det. Hun fikk da beskjed om at hun ville bli trukket tariffavgift til NSF. Det rare med denne tariffavgiften er at den er krone for krone lik kontingenten.

I ettertid har det vist seg at teksten på senere hyreslipper er lik den første. Der står det kontingent-trekk ikke tariffavgift. Om det heter kontingentavgift eller tariffavgift, blir det samme. Faktum er at begge trekkene, dersom den som blir trukket motsetter seg dette, er ulovlige etter norsk lov.

For ordens skyld vil vi legge til at FFFS sine medlemmer i NIS-registret, bare har betalt halv kontingent til FFFS fra 03.06. Det er urimelig at de skal betale full kontingent til oss frivillig, så lenge de må betale full kontingent/tariffavgift til andre forbund samtidig.

Prosessene er i gang for å få dette ulovlige trekket bort. Dette er en ulovlig praksis og skal stanses! Om det er flere som ønsker å henge seg på søksmålet, er det bare å ta kontakt.

Manila-avtalen

Vi har fått mange henvendelser når det gjelder Manila-avtalen, her er den.

- Manila-avtalen mellom Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederiforbund fra 1983 er en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til ITF, den internasjonale Transportarbeiderføderasjonen og Norsk Sjømannsforbund.

- Etableringen av bemanningskontoret, NFD International Manning Agents Inc. i Manila i 1983, hadde som hovedoppgave å sikre først å fremst filippinske sjøfolk ordnede økonomiske forhold på norske skip.

- Ved å hyre disse sjøfolkene måtte rederne betale Sjømannsforbundet 115 kroner per måned per mann samt 1600 kroner per mann per år til ITFs velferdsfond. I tillegg måtte også norske redere punge ut med 15 000 dollars per skip eller 55 dollar per mann per måned, om de skulle ha mannskap via bemanningskontoret NFD.

- Tariffavtalen for Norsk Sjømannsforbund og ITF ble en lukrativ butikk med nettoinntekter på rundt 2,5 millioner kroner i året. I tillegg fikk Sjømannsforbundet fortjeneste på hyrekontorets virksomhet.

- Mens ITF og Sjømannsforbundet skodde seg på avtalene og hyrekontoret, ble den økonomiske hverdagen en annen for de filippinske sjømennene som var hyret til norsk skip gjennom kontoret: Hyrene filippinerne på denne måten fikk, utgjorde nemlig bare rundt halvparten av normal norsk hyre, og lå også langt under de offisielle ITF hyrene i Manila.

(Kilde Arbeiderbladet 26.10.93)

Når skal vi forstå vårt eget beste?

Vi er nå kommet til år 2006. Vi startet Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) i år 2000. Forbundet skiftet navn i 2004 til Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS).

Årsaken til oppstarten av SOF var lite hjelp og gehør fra de etablerte forbund om saker som angikk sjøfolk. Vi mener at grunnen til det var at de hadde en skjult agenda om å fjerne de norske seilende i samarbeid med ITF fra 1975 og fremover (se Manila avtalen).

Hvilken betydning har vårt forhold til en sterk fagforening? Vi står samlet.

Hvilken virkning har det å være samlet i en fagforening? Vi blir sterke.

Her er det nok også flere andre svar, avhengig av hvilket rederi, fartsområde eller miljø vi er tilknyttet. Men felles for begge spørsmål er at: Samhold gir styrke. Styrke trenger vi om vi skal redde skipsfarten og arbeidsplassene. Se hva heismontørene får til!

Mitt spørsmål er; hva kan vi gjøre selv for å trygge arbeidsplassene våre? I snart 100 år har dagens arbeidstakerorganisasjoner eksistert for den norske sjømann, da kan man spørre seg selv hva har gått galt. Mitt svar er at de har hatt feil fokus. De har tenkt for lite på medlemmene og for mye på seg selv. Vi er jo i ferd med å bli museumsgjenstander. Gjør vi ikke noe nå kan vi snart lese i historiebøkene at det en gang var en yrkesgruppe som kalte seg for norske sjøfolk. Snipp, snapp, snute så var det eventyret ute!

Vi har opplevd gjennom historien at opprør, streiker, revolusjoner og lignende har vært med på å endre livsgrunnlaget. FFFS er i alle fall lei av å se på at livet blir styrt av krefter utenfor den enkelte sjømanns kontroll, der avvik fra avtaler og forhandlinger foregår i all hemmelighet. Det kalles for Protokoll. Det er noe forbundene og NR. forhandler bak

ryggen på medlemmene. I den senere tid er det også avdekket at en ikke behøver å være valgt av medlemmene for å underskrive en protokoll, som forringer livskvaliteten for tusenvis av sjøfolk.

Vi i FFFS mener at for å løsrive seg, skape egne betingelser for vår eksistens og rammebetingelser er å arbeide for sammenslutning av alle sjøfolk. Vi vil arbeide for å få til en felles frigjøring og styrke.

Vi får daglig nye innmeldinger i FFFS. Vi er i ferd med å skape et forbund av individuelle sjøfolk, som er seg bevist den urettferdigheten de er blitt utsatt for. Når vi skriver individuelle, er det for å understreke at det er den enkelte sjømann som skal bli hørt i FFFS.

Medlemmet skal ha rett til å si sitt og bli hørt, men det er demokratiet som skal bestemme.

Vi har hjulpet medlemmene siden oppstart med langt over 100 saker av ulik karakter. Her kan en spørre seg selv. Er det bruk for oss når vi har flere store forbund fra før? Ja mener vi i FFFS, det er ikke bare smuler og fillesaker vi har fått på vårt skrivebord, men mange av sakene har vi arvet fra de som opprinnelig skulle løst sakene. Nemlig de andre forbundene.

Vår målsetning er å frigjøre oss fra rammer som virker hemmende for den enkeltes utfoldelse. Disse hemningene finner vi i andre forbund, som slåss for sitt monopol, og glemmer de normer som er etablert som grunnlag for vårt demokrati. De moralsk forpliktende båndene mellom medlemmene og lederne svekkes, fordi lederne styres mer av egne ønsker enn av medlemmenes behov.

Ennå er det mange som sitter å tenker som så: Ja, ja, nå har vi fått et nytt forbund, men de ender vel opp med å holde fast ved det gamle, uten å stille spørsmål om hvorfor så mange kritiserer forbundet sitt. Dette vil vi kategorisk avvise. FFFS har nedfelt i vedtektene sine at det er medlemmene som til enhver tid skal være i fokus.

Hvorfor er endel sjøfolk så inngrodd i gamle vaner, leser vi ikke historie? Har vi ikke sett at skal man få til noe, nytter det ikke å sitte og klø seg bak. En stor medlemsmasse, et felleskap med felles fokus er løsningen. Splitt-og-herskpolitikken må være over.

Vi seilende har nå fått en valgmulighet etter at Fellesforbundet For Sjøfolk startet opp. Grip fatt i den nå. Vi har vært så heldig at vi har fått med mange flere medlemmer, som står på for sine kollegaers beste, og ikke bare for seg selv. Vi har også kommet i gang med valg av kontaktpersoner om bord på skipene.

Vi har også flere advokater med forskjellige spesialfelt. De trenges fordi det er mange rederier som fremdeles har en elendig mannskapspolitikk. Her er mye å gripe fatt i.

Husk at løsningen er at vi samarbeider med næringen om vi skal redde skipsfarten og arbeidsplassene. Da kan vi sammen få politikerne til å forstå rekkevidden av det vi arbeider med.

Et stort og demokratisk FFFS er den beste garantien for suksess og langsiktig trygghet for arbeidsplassene.

HJP

Leserbrev

Send oss dine tanker/meninger: info@fffs.no

Jeg er en mann som har vært medlem i Sjømannsforbundet i mange år, som nå har meldt meg ut, og over i FFFS.

Årsakene til dette er flere.

Jeg mener at man bør være solidarisk og være medlem av et fagforbund.

Jeg har jobbet som kokk ombord i hurtigruten i over 10 år og synes her at sjømannsforbundet ikke har gjort den jobben de skal i det hele tatt.

Det eneste de har gjort er at de har krevd kontingent og har stått for "forhandlingene" med rederiene når det gjelder hyre.

Har lest boken « Urent farvann » som Erling Folkvord har skrevet, og mener at han kunne skrevet det samme om hurtigrutene.

I restaurasjon har det ikke i årevis, vært en skikkelig personalpolitikk, og folk har ofte blitt behandlet verre en det man leser om østeuropeere, som jobber i Norge. Folk har jobbet i årevis på sesongkontrakter, ikke har de oppsatte

turnuser å forholde seg til og jobber ofte flere måneder i ett uten fri. Ofte har folk også fått beskjed om å forlate båten på kort varsel; det var ikke brukt for dem lenger.

Mange av disse tingene har av undertegnede (har vært tillitsvalgt), og andre, prøvd vært tatt opp ved hjelp av sjømannsorganisasjonen, men man har som regel møtt veggen.

Jeg mener at når man kjøper en tjeneste (for det er vel det man gjør som medlem) så må man kunne forvente noe mer. Selv betaler jeg over 5000 kr i året i kontingent til NSF.

Restorasjonen ombord har totalt sett den største medlemsmassen, som sjømannsforbundet har (tror jeg), men de er den gruppen, som jeg mener det har blitt gjort minst for. Det har og vært den gruppen som har hatt vanskeligst for å bli hørt, da det er så få fastansatte i restaurasjonen ombord.

Jeg mener siste lønnsoppgjør var en skam, der kostpengene og tidligere høytidsdager ble malt inn i hyra, da dette slår negativt ut i sær for restaurasjon. Selv tillitsvalgt ombord hos oss vil trekke seg, da han ikke mener at NSF gjør en god jobb. Det er en masse argumenter jeg i tillegg kunne ramset opp, men lar det være med dette.

Jeg mener at NSF bør komme med en unnskyldning til de sjøfolkene, som ikke har fått den tjenesten de har krav på bla. ordnede lønns og arbeidsvilkår.

Undres på om ikke LO sentralt burde tatt en granskning her.

Blir det noe som kan minne om en opprydning, skal jeg vurdere å melde meg inn igjen.

Med vennlig hilsen medlem nr. 848

Viking Energy. Foto: FFFS



Leserbrev

Nettolønn for Hurtigruten

Jeg leser til min store forskrekkelse i Dråpen nr 3 - 2006, at Fellesforbundet for sjøfolk hadde noe med nettolønnen til Hurtigruten å gjøre. Jeg siterer: "Vi vil ikke ta æren for at nettolønnen ble innført, men vi engasjerte oss når det gjaldt" Hva gjekk dette engasjementet ut på? Hva var det dere gjorde?

Jeg sitter som de ansattes representant i styret til Hurtigruten Group og hadde mye med nettolønnen og gjøre.

Vi i Norsk sjømannsforbund hadde 2 tillitsvalgte frikjøpt i flere måneder (Oddmund Helgesen og Egil Johansen) for spesielt å jobbe med dette. Vi fikk ufattelig mye hjelp fra NSF v/ Nestleder Rigmund Storøy og Grethe Fosli i LO.

Foruten møter med Næringsdepartementet ble det i tillegg, mye møtevirksomhet med sentrale politikere på Stortinget. Jeg blir veldig provosert når jeg leser deres innlegget i dråpen 03/06. Kom med noe konkret ikke bare svada.

Det som er sannheten er at dere ikke har gjort noe som helst. Dette er medlemsfisking av verste sort.

Sørg for å dokumenter at dere virkelig gjør noe, ikke bare skriv og prat negativt om NSF. Det blir ingen resultater for medlemmene i FFFS av å drive fagforening på en slik måte.

Anton Abrahamsen
Hovedtillitsvalgt
M/S Richard With

Kommentar fra FFFS

Hei Anton Abrahamsen.

På oppfordring fra deg trykker vi ditt brev til oss. Det er hyggelig å se at det er noen som engasjerer seg for det samme som oss, men når du påstår at vi ikke har gjort noe for nettolønnen på hurtigrutene, er det direkte feil. Vi vet selvfølgelig ikke hvor mye du var involvert i arbeidet med å få til nettolønnsordningen, og en ting er sikkert: på gressrotplan i NSF var det mange som gjorde en god jobb! Problemet er at det fra ledelsens side var lite som ble gjort. På hjemmesidene til NSF sto det blant annet: "NSF vil avvente situasjonen i Stortinget 26.02.03, hva nettolønn angår."

Om Stortinget hadde valgt å gå for det samme systemet som før, tror du da at NSF ville vært i stand til å omgjøre vedtaket? Selvfølgelig ikke. Det FFFS derimot gjorde, var å arbeide målrettet mot dem vi visste var i mot nettolønnsordningen, nemlig SV. Som du ser i ettertid, nyttet det med den store dokumentasjonen vi kunne legge frem for dem. Vi har fremdeles en kopi av dokumentasjonen, neste gang du er i Bergen er du hjertelig velkommen til oss for å se selv. SV's svar i de fleste møter vi hadde med dem var: "Lommeboka til rederne er allerede for tykk".

Med andre ord de hadde ikke forstått hva det dreide seg om. Etter at vi hadde snakket med de fleste ordførere i landet, kunne vi dokumentere at i alle landets 334 kommuner bodde det sjøfolk. Det vi arbeidet med var ikke bare å sikre sjøfolkene sikkerhet for arbeidet, men i høyeste grad også distriktpolitikk.

Da SV innså hva de var i ferd med å gjøre, snudde de. Dagen etter at avtalen var et faktum fikk vi gratulasjonsmail fra NR. Halgeir Langeland (SV) gratulerte også og han var etter det vi vet en av to i SV som støttet forslaget fra begynnelsen. I dagene etter at ordningen var et faktum, fikk vi mange gratulasjoner også fra rederier, som hadde lagt merke til hva vi hadde gjort..

Hadde vi ikke fått nettolønnsordning i offshore/serviceflåten, hadde vi garantert ikke fått den andre steder heller.

Vi hadde mange møter med forskjellige stortingsrepresentanter fra SV, både på Stortinget og på vårt kontor i Bergen. Det vi gjorde var som sagt å arbeide opp mot dem vi visste var i mot nettolønn. De som var for, gav oss veldig mange gode råd om hvordan vi best skulle klare oppgaven. Om

du husker tilbake, så du kanskje intervjuet TV Norge hadde med oss samme kveld som ordningen var et faktum. Det hadde de selvsagt ikke hatt om de ikke viste at vi arbeidet både sent og tidlig med saken. Med andre ord tar FFFS på seg en stor del av æren for at vi i dag idet hele tatt har nettolønn.

En annen ting til ettertanke er høringene i forbindelse med skipsfartsmeldingen som ble fremlagt i april 2004, Stortingsmelding nr. 31.

FFFS hadde selv et ti minutters innlegg for komiteen. Fra Høyre fikk vi ros, fra Arbeiderpartiet fikk vi ros. Med andre ord var meningene delte i næringskomiteen. Det hadde vi ventet, men det vi ikke hadde ventet var at Maritimt Forum hvor de andre forbundene er medlemmer, med rene ord sa at de ville utvide NIS-registrets virkefelt. Det betyr inn til kysten.

Vi vet alle hva som skjedde 01.07.87 da NIS-registret ble startet og ca. 18 000 norske sjøfolk ble satt på land, erstattet med billig arbeidskraft fra Filippinene. De filippinske sjømennene var utdannet ved skoler finansiert med blant annet NSF medlemmenes kontingentpenger. Man betaler ikke kontingentpenger for å bli fjernet, men for å oppnå sikkerhet i arbeidet sitt. (Se Manila-avtalen).

I første omgang er utvidelsen av NIS-registret stoppet, og blir vi mange nok som jobber mot denne innføringen skal vi klare å stoppe dette på permanent basis.

Tilbake til nettolønnen og dine påstander, vil vi vise til at i tillegg til å arbeide direkte mot stortingspolitikere, har vi hatt massevis av avisinnlegg som har belyst fordelene med nettolønn. Hva nettolønnen for hurtigrutene angår, hadde vi senest innlegg i mange aviser hele august og september måned. Deriblant Fremover i Narvik, hvor hovedkontoret til Hurtigruten Group ligger.

Din påstand om at vi ikke har gjort noe som helst, faller i grus på grunn av din egen uvitenhet om hva vi bedriver.

Har du flere beskyldninger, eller hvite flekker om hva FFFS bedriver, er det bare å ta kontakt.

P.S. Du er i likhet med alle andre seilende velkommen som medlem i FFFS.



Leserbrev



Fagforeningsfrihet og demokrati for ansatte på NIS-fartøy

“Så er prosessen startet”, uttaler Leif R. Vervik

Saken det henvises til er “Arven fra fortiden”, som i korthet går ut på tvungen kontingent/tariffavgift til enten Norsk Sjømannsforbund, Sjøoffisersforbundet eller Det Norske Maskinistforbund. Denne snart 20 år gamle praksisen gjelder for ansatte på NIS-registrerte skip.

Denne “prosessen” har jeg “gått svanger” med i nøyaktig 3 år! Fra jeg mottok min første lønn som nyansatt på et NIS-registrert skip. Til min store overraskelse (eller heller vantro og sjokk), så jeg at på min lønns-avregning var jeg trukket kr 549,00 som fagforeningskontingent til Norsk Sjømannsforbund.

Jeg skjønnte ingenting, jeg var jo ikke medlem i dette forbundet, og hadde heller aldri ytret noe ønske om det!

Som “fersking” i NIS-systemet var det derfor bare “å starte undersøkelsene”, for å komme til bunns i dette.

Det jeg til slutt fant ut, sjokkerte meg så dypt, at jeg ble helt satt ut en periode.

Var det faktisk mulig at i vårt moderne århundre, i det demokratiske landet Norge, fremdeles finnes regimer der du må betale avgift eller være medlem av bestemte forbund for å få en helt vanlig arbeids-avtale...????

Etter flere henvendelser både til eget rederi og det gjeldene fagforbund som fikk mine penger, måtte jeg bare

(midlertidig) kapitulere og innse at slik var faktisk “systemet”! Etter en tid, når sjokket hadde gått over til forbannelse og sinne, fant jeg ut at her må noe gjøres. (Jeg må også stille spørsmålet om hvorfor absolutt ingen har reagert før!!!)

Jeg har stort sett hele mitt liv vært fagorganisert, selvsagt i en organisasjon jeg har valgt selv, og selvsagt i en upolitisk organisasjon. En av mine viktigste prinsipper er at “min” organisasjon skal være partipolitisk uavhengig.

Neste naturlige skritt ble derfor å finne en fagforening jeg ville være tilknyttet. Valget falt på FFFS, noe jeg i ettertid ser på som et meget klokt og fornuftig valg! I korte trekk kan jeg si at med hjelp av FFFS, er nå saken endelig satt på dagsorden.

Vi har fått en utmerket advokat, Marius Reikerås, til å ta ansvaret for at denne saken endelig kommer opp i det norske rettsapparatet.

Som “front-figur” og en som gir saken “et ansikt”, er jeg fullstendig klar over den belastningen som eventuelt vil bli i en sak av denne karakter. Jeg er imidlertid villig til “stå løpet ut”, uansett konsekvenser.

Jeg føler meg 100% sikker på mye støtte blant kolleger og andre ansatte på andre skip i samme situasjon. I tillegg har jeg en flott organisasjon, gode venner og en meget flink advokat i ryggen!

Saken bør være klinkende klar:

1. Frivillig fagforeningstilhørighet er en del av demokratiet i vårt land.

Hvorfor i all verden skal ikke vi som jobber på båt ha samme valgfrihet som andre ansatte i norsk arbeidsliv?

2. Tariff-avgift er en prinsipiell og viktig sak i forhold til forhandlinger, men bør være differensiert i forhold til full kontingent, og ikke minst frivillig, og slettes ikke noen selvfølgelighet.
3. Det er ingen automatikk i at alle må være organisert. I et demokrati er dette frivillig, og dette må også gjelde på sjøen.
4. Vi lever i en moderne verden, der direkte lønnsforhandlinger/avtaler med arbeidsgiver blir mer og mer vanlig, dette kan vel også være et alternativ i vår bransje.

Nå er altså saken “i gang”. Pressen viser interesse. Undertegnede har allerede gjort et avis-intervju om saken. Jeg er klar over at dette kan bli en “David mot Goliat” - sak.

Imidlertid føler jeg stolthet, fordi denne saken endelig blir belyst, og vi vil i den nærmeste framtid få resultater som vil vise om denne praksisen er et moderne Norge verdig.

Gjøvik, 03.12.06.

Elin Tåsås

Forpleiningssjef

Høyre, sjøens parti?

I årevis har vi hørt om hvor flinke Høyre har vært til å støtte skipsfarten. Før var de litt større og hadde innflytelse på det norske samfunn. Nå, derimot, er de et mikroparti i panikk. Nå vil de fjerne den norske sjømann og legge kysten øde.

Leser i Fiskaren 16.11.06 at nå vil Høyre utvide NIS-registret inn til fjæresteinene. Det er ikke noe nytt, det har sjømannsforbundene kjempet for i lang tid. På den måten skal de "redde" stumpene av norsk skipsfart. Aldri før har vi hørt slikt nonsens, vi vet hva som skjedde da NIS-registret ble innført i 1987, ca. 18 000 norske sjøfolk ble satt på land. I dag er mer enn 45 000 utenlandske sjøfolk ansatt i NIS-registret. Om det skal utvides vil enda flere utlendinger få jobb. De norske sjøfolkene vil bli sendt på land, uten takk for innsatsen

En utvidelse av NIS er det samme som å skyte seg selv i foten. Man oppnår ingenting annet enn å fjerne norsk skipsfart for alltid. Distriktene vil bli den tapende part med en slik utvidelse, det er rett og slett en kortsiktig tanke. Om man ikke

har en skjult agenda, har man etter vår mening ikke gjort leksen sin.

En utvidelse av NIS-registret vil føre til ruining av hele det maritime miljøet i Norge. Skoler og utdanningsinstitusjoner vil forsvinne, skipsverft og verksteder vil forsvinne, den maritime industrien likeså. Om man er med på å fjerne den norske sjømann, er man med på å fjerne hele grunnlaget for norsk skipsfart. Når Høyre så varmt ønsker billig utenlandske sjøfolk velkommen, er det ikke næringen og industriarbeidsplasser de tenker på, men eierne. Høyre er med andre ord med på å senke moralen innen norsk industri, en moral vi finner lav nok allerede.

Om Høyre har ønsker om å vokse som parti, må de ikke bare tekkes de som allerede er økonomisk godt stilt, men starte å tenke helhetlig. Partiet må innse at om vi skal være i stand til å ivareta den kompetansen vi som nasjon har tilegnet oss gjennom lang tid, må vi utvikle distriktene. Legge til rette for at norsk skipsfart får den støtten og drahjelpen som er nødvendig til å utvikle seg.

Om Høyre tror at det kun dreier seg om noen ganske få sjøfolk, tar de feil. Det dreier seg om langt mer enn "bare" noen

sjøfolk, det dreier seg om tusenvis av kystens slitere. Hele kystsamfunn vil gå til grunne.

Skipsfarten og fiskeriene har gjennom lang, lang tid vært Norges største inntektskilde, ved siden av oljen, hvorfor skal den bygges ned nå? Aldri før har Norge hatt de mulighetene vi har i dag til å ta vare på norske interesser. Da snakker vi om Norge som nasjon, og ikke bare noen ganske få som allerede har til salt i grøten.

Det har ingen hensikt for verken Høyre eller næringen, at Høyre legger opp til strid mellom fartsområdene. Prøv heller å skape en inkluderende politikk som tar alle på alvor. Ikke gi til den ene og nekt den andre. Da blir dere gjennomskuet ganske fort, det samme gjør deres agenda. Slik det ser ut for oss, er det om å gjøre å kvitte seg med norske sjøfolk og fiskere fortere enn svint. Da vil eierne kunne håve inn en større profit, på grunn av lavere betalte ansatte.

Det som må til "kjære" Høyre, er ikke mer forskjellsbehandling, men likebehandling. Innfør Nettolønnsordning i begge norske registre, og fartsområder, inkludert fiskeriene, nå.

Skipslistene 2007

Illustrert Norsk Skipsliste Del 2 2007

Redere- Fiskebåter >15 m, Brønnbåter, Ferjer, Statens fartøy

Illustrert Norsk Skipsliste Del 3 2007

Redere- Fiskebåter 10,6 -15 m, 8 - 10,6 m

Illustrert Norsk Skipsliste Del 1 2006/7

Handelsflåten utgitt 07/2006

www.skipslistene.no

skipslistene på nettet - nyheter - rettelser - oversikt

Krohn Johansen Forlag AS

P.O.Box 43 Sentrum, 3251 Larvik, Tlf 33 18 11 80, E-post: info@shipping-publ.no

Messepreik, hvem gagnar det?

Etter mange års erfaring til sjøs, vet vi hva vi snakker om. Messepreik er det samme som å klippe grisen - mye skrik og lite ull.

Sinne, frustrasjon, oppgitthet og misnøye er det man opplever i de fleste messer. Alle har meninger om så mangt; bedre vilkår, både hva seilingstid og hyrer angår, rettferdig behandling, troverdighet og mye annet. Det de aller fleste er enige om er, at vi bør bli et stort og slagkraftig forbund, et forbund for alle seilende. Men hva skjer når vi sier at vi har akkurat det å tilby, at vi allerede har et forbund for alle, nemlig FFFS? Jo da får man til svar; ”men dere er jo så små enda”. Når skal vi bli store, om mange bare skal sitte på gjerdet å vente? Det er på tide å ta ansvar for egne meninger!

Saken er at FFFS siden årsskiftet har vokst med ca. 350 nye medlemmer, og vi nærmer oss nå 1000 i medlemsnummer. Med andre ord så er vi er ikke så veldig små lenger. Kommer alle de som mener at vi bør bli et stort forbund også med som medlemmer, vel da blir vi det største forbundet for sjøfolk nesten over natten. Om dere virkelig mener det dere forteller til oss, er det bare å ta konsekvensen av det og melde dere inn!

Som dere sikkert har registrert for lenge siden er det et forbund i Norge som virkelig har fått det til, Heismontørene. Om vi tenker som dem, har vi alle muligheter til å redde både arbeidsplassene og

skipsfarten fra ruin. Skipsfarten er for verdifull for Norge til at vi kan overlate det til politikere som ikke skjønner eller har kompetanse til å forstå betydningen av dette.

Om dere melder dere inn i FFFS, da kan vi garantere at dere er medlemmer i et forbund som arbeider for dere og norsk skipsfart.

At dere tør å ta beslutningen om å skifte forbund og arbeide for det dere mener er en modig avgjørelse. Det er som sagt tidligere mange som allerede har tatt den beslutningen, og de angret ikke. De arbeider for noe de tror på, og lar seg ikke true til taushet på grunn av noen grunnløse hentydninger.

Mange av dere tror dere vil miste en god forsikringsordning om dere går over til FFFS. Lenger fra sannheten er det vanskelig å komme. Den pålagte ordningen som er innbakt i kontingenten til NSF, kan lett erstattes med en like god eller bedre forsikring for noen få

hundrelapper. Differansen mellom FFFS sin kontingent og NSF sin ligger fra ca. 3000 - 3500 kroner i året (matros). Man kan kjøpe mange gode forsikringer for den summen.

Med andre ord, det er et dårlig argument for ikke å gjøre det man har lyst til. **Gjør som resten av oss i FFFS, få messepreiket lenger enn messedøren. Meld dere inn i FFFS i dag og vi er et stort forbund i morgen**

www.fffs.no

info@fffs.no



Bli med Norröna til Danmark, Island, Færøyene, Shetland, Orknøyene, Skottland eller cruise!

Ring og få tilsendt vårt nye program eller bestill det på internett!

SMYRIL LINE NORGE
TEL 55 59 65 20 · FAKS 55 59 65 30
OFFICE@SMYRIL-LINE.NO

DANMARK · ISLAND
FÆRØYENE · SHETLAND
SKOTTLAND · CRUISE

WWW.SMYRIL-LINE.NO



Takk til mannskapet på hurtigruteskipet Richard With

Søndag 04.11 var Harald Prytz og jeg, Leif Vervik, invitert ombord i Richard With for å informere om FFFS.

Vi kom ombord en god stund før informasjonsmøtet, og vi hadde derfor god tid til å snakke med enkelte av mannskapet hver for seg.

Vi fikk inntrykk av at interessen for det vi arbeider med er ganske stor ombord. Frustrasjonen over de andre forbundene ble ikke skjult eller lagt til side. At det nå er mulig for alle sjøfolk å samles i et forbund, er en god nyhet for dem, som for de fleste andre seilende.

Mange av sakene som ble tatt opp er relativt identiske med ting vi har hørt før. Problemet er at det er alt for mange saker, som sjøfolk ser det, som er lagt til side eller fortiet:

"Hvorfor skal sjøfolk som er borte halve året, betale like mye skatt og avgifter som dem som er hjemme hele tiden?"

"Hvorfor er ikke Arbeidsmiljøloven innført til sjøs?"

"Hvorfor er ikke alle ombord omfattet av nettolønnsordningen?"

Alle disse spørsmålene har tatt vi opp med stortingspolitikere i lang tid. Svarene vi får er stort sett pakket i bomull, og uten innhold. Noen lover, men vår erfaring er at ingen holder lovnadene sine. De aller fleste mener at det er på tide å få gjort noe med de sakene vi har tatt opp, og det snarest. Hadde de ment det, hadde vi sett resultater og handling for lenge siden.

Under informasjonsmøtet valgte flere av mannskapet å meldte seg inn i FFFS, og flere har kommet til i ettertid.

Takk for invitasjonen, vi kommer gjerne igjen til dette nydelige skipet og det flotte mannskapet.

Er det andre som ønsker besøk av oss er det bare å ta kontakt.

Skipsbesøk

Etter at vi i sommer ble to stykker på kontoret, har vi vært i stand til å gripe tak i flere saker. Dette vil også gi oss bedre muligheter til skipsbesøk.

Vi beklager at det har vært lite av det i det siste, men vi har hatt så mange andre saker som vi har vært nødt til å prioritere. Vi håper at med økt bemanning kan vi snart begynne å ta igjen det tapte.

Om noen av dere har tid til å gå på skipsbesøk, hadde det vært til stor hjelp. Det er umulig for oss på kontoret å klare alt alene, vi trenger engasjerte medlemmer. Det er bare å gi beskjed, så skal dere få den opplæringen som må til, samt få tilgang på det materialet som skal brukes.

Til dere som ønsker besøk ombord er det bare å ta kontakt, så skal vi gjøre så godt vi kan.

Løgner blir ikke sanne om de gjentas

FFFS har mottatt et skriv fra et av skipene i Hurtigruten Group A/S, forfattet av fungerende TVU leder i Hurtigruten Group Per Helge Isaksen.

Han skriver blant annet:

”Vi må også informere medlemmer om den rekrutteringen som Fellesforbundet For Sjøfolk (FFFS) forsøker å gjennomføre for tiden. De tilbyr medlemskap for en rimelig penge, men de unnlater å informere om at de ikke har forhandlingsrett. Ikke har de noen overenskomst eller hovedavtale og ingen forsikringsordning. Med andre ord svært lite å tilby”.

Dette er påstander som er kommet fra samme forbund flere ganger tidligere.

I skrivet påpeker Isaksen blant annet at FFFS ikke har forhandlingsrett. Det er helt korrekt.

Det som derimot er løgn, er at vi ikke informerer våre medlemmer om dette.

Det vi også informerer medlemmene våre, og andre om, er at på landsmøtet nå i desember vil vi diskutere om vi skal forlange forhandlingsrett. Det kommer helt sikkert til å gå igjennom.

Forhandlingsrett er nemlig ikke noe man må søke om, det er en rett alle fagforbund har krav på, i følge norsk lov.

Isaksen forteller også at vi ikke har noen forsikringsordning innbakt i kontingenten. Det er fullstendig riktig. Hvem ønsker vel en forsikring som koster mer enn den smaker.

Forsikringen som medlemmene i NSF er tvunget til å ha gjennom sitt medlem-

skap, er dyrere enn noen annen innboforsikring. Man er fratatt valget til å ”shoppe” rundt blant andre selskap, slik våre medlemmer kan.

Om vi tar en matros som eksempel, betaler han mellom 400 og 700 kroner i måneden alt etter inntekt i kontingent inkl. forsikring, til NSF.

Til FFFS vil samme person betale 250 kroner per måned i kontingent.

Differansen i løpet i året kunne gitt denne matrosen en gullkantet forsikring, samtidig har han muligheten til å kjøpe den billigste som markedet har å tilby. Da gjør han det frivillig. Om denne matrosen har en kone/samboer, som også er organisert i et LO forbund, betaler de dobbel forsikring.

I tillegg kan nevnes at utenlandsboende, som seiler på norske skip, i alle år har betalt på en forsikring de ikke har.

En annen ting vi reagerer på er at medlemmene skal betale en prosentandel av inntekten, i form av kontingent. Det betyr at forbundet skal skumme fløten av hardt overtidsarbeid, samt eventuelle bonuser. På toppen av det hele nøyer ikke forbundet seg med kontingent på nettohyre, nei her skal det betales av bruttohyre. Før skatt med andre ord. Kontingenten til FFFS er like fradragsberettiget på selvangivelsen, som kontingenten til andre forbund.

Etter mange år i NSF, vet jeg at kontingenten er viktigere enn medlemmet (se Dråpen 3-06, side 11).

En ting vi i FFFS har lært, er at det viktigste i enhver organisasjon er å ta

medlemmene på alvor. De skal ha rett til å si sin mening, de har og krav på å vite hva ledelsen i forbundet gjør og ikke gjør. Det skal være innsyn i alle ting inklusive regnskapene. Husk at det er ikke ledelsen som eier forbundet, de er medlemmenes redskap. Ikke motsatt!

I følge tilbakemeldinger vi får fra flere og flere skip vi har medlemmer på, er forholdene blitt bedre siden vi kom på banen. Nå har de seilende et reelt tilbud, de kan velge hvor de skal være medlem. Det er blitt mindre slamring med dørene og truslene fra andre forbund er blitt færre. Smilet og troen på fremtiden er kommet tilbake.

De har forstått at det er bedre med et forbund som gjør noe for alle de seilende, enn forbund som er mer opptatt av at ledelsen skal ha det godt.

Siden fungerende leder i TVUen mener at FFFS er uærlige, burde han lese en bok som kom i handelen i sommer. Boken ”Urent Farvann”. er skrevet av Eling Folkvord og utgitt på forlaget Rødt (boken kan også bestilles fra oss for Kr. 122,- inkl. frakt).

Boken har ikke, så langt vi vet, blitt kommentert av de den omhandler. Den skal ties i hæl.

Til slutt vil vi bare si til Per Helge Isaksen; om du lurer på andre ting angående FFFS, er det bare å ta kontakt, du er også hjertelig velkommen som medlem i FFFS.

Bare et lite råd til slutt: Det er ærligere med informasjon enn desinformasjon. Usannheter blir, som sagt, ikke sanne om de gjentas mange ganger.

www.fffs.no - info@fffs.no

Områdeberedskap og troverdighet

FFFS har skrevet mye om sikkerheten i Nordsjøen, her kommer noen ytterligere betraktninger:

Onsdag 18.10.06 ble mannskapet på Heidrun-plattformen sendt hjem. Ikke bare fordi livbåtene ikke holdt mål. Nei det var noe langt mer alvorlig enn det; det var meldt dårlig vær med endel vind. Derfor ble de sendt hjem. Det er merkelig egentlig, dårlig vær? Det har det da vært mye av i Nordsjøen før også? Forskjellen er bare at før hadde man helikoptre som kunne ta seg av problemene.

Dette høres litt merkelig, ikke sant? Vi har da hatt helikoptre også, hele tiden, eller? Jo da, visst har vi det. Helikoptre og livbåter har vi hatt hele tiden, men da virket i det minste livbåtene. Samtidig hadde vi beredskapsbåter like i nærheten. Nå har vi fått en såkalt mer effektiv beredskap, vi har fått områdeberedskap. Tidligere sikkerhetssjef i OD, Magne Ognedal, bekreftet til oss at dette er en mye bedre sikkerhet enn den vi hadde før. Dette har vi i FFFS har bestridt hele tiden. Et annet argument for områdeberedskapen er at det "Samtidig er det mye billigere", uttalt av samme Ognedal. FFFS vil hevde at det er "mye billigere" er det viktigste argumentet til innføring av områdeberedskap, det er i alle fall ikke styrking av sikkerheten som er hovedårsaken.

Nå når livbåtene ikke lenger er sikre nok, tar de ikke sjansen på helikoptre lenger når det er dårlig vær. På nyhetene fikk vi bekreftet det FFFS har sagt lenge, sikkerheten er ikke god nok. Helikoptrene kan ikke operere i sterk vind. Når livbåtene ikke kan brukes, kan heller ikke helikoptrene gjøre jobben! Dette til tross for at vi hele tiden er blitt avspist med at helikoptre er nok!

Spørsmålet er hvor lenge de ønsker å holde oss for narr? Når skal OD være så ærlige at de sier det som er korrekt? FFFS har i flere år hevdet at beredskapstjenesten ikke er god nok. Vi har forlangt at vi må få flere beredskapsfartøy, med skikkelig og troverdig utrustning, blant annet med Sea Lift, slik at de som forsyner statskassen med millioner av kroner hver eneste dag, kan føle seg trygge. Er det kun pengene Gunnar Berge og OD skal bekymre seg for, har de ikke også ansvar for de som skaper verdiene? Nå når katten er ute av sekken, hva vil OD gjøre når livbåtene igjen er på plass? Skal de stole på flaksen og at det tilfeldigvis er et beredskapsskip der om ulykken inntreffer? Områdeberedskap blir definert ut fra en ide om at et

skip skal ligge i midtposisjon på et oljefelt, og ikke ligge lenger vekk enn at de kan nå frem til den fjerneste rigg/plattform innen 45 minutter. Et eneste fartøy på et stort felt, med andre ord.

FFFS har i flere år påpekt manglene med en slik ordning, men har hele tiden blitt møtt med at ordningen fungerer godt.

Så viste det seg altså likevel, at ordningen ikke var så god som OD har fortalt. Når livbåtene ikke fungerer og det blir litt vind, så er allikevel ikke helikoptrene brukbare når det kommer til stykket. Vårt krav er som før: Oppgrader beredskapstjenesten til å troverdig standard. Ikke spill bingo med oljearbeidernes liv og helse!

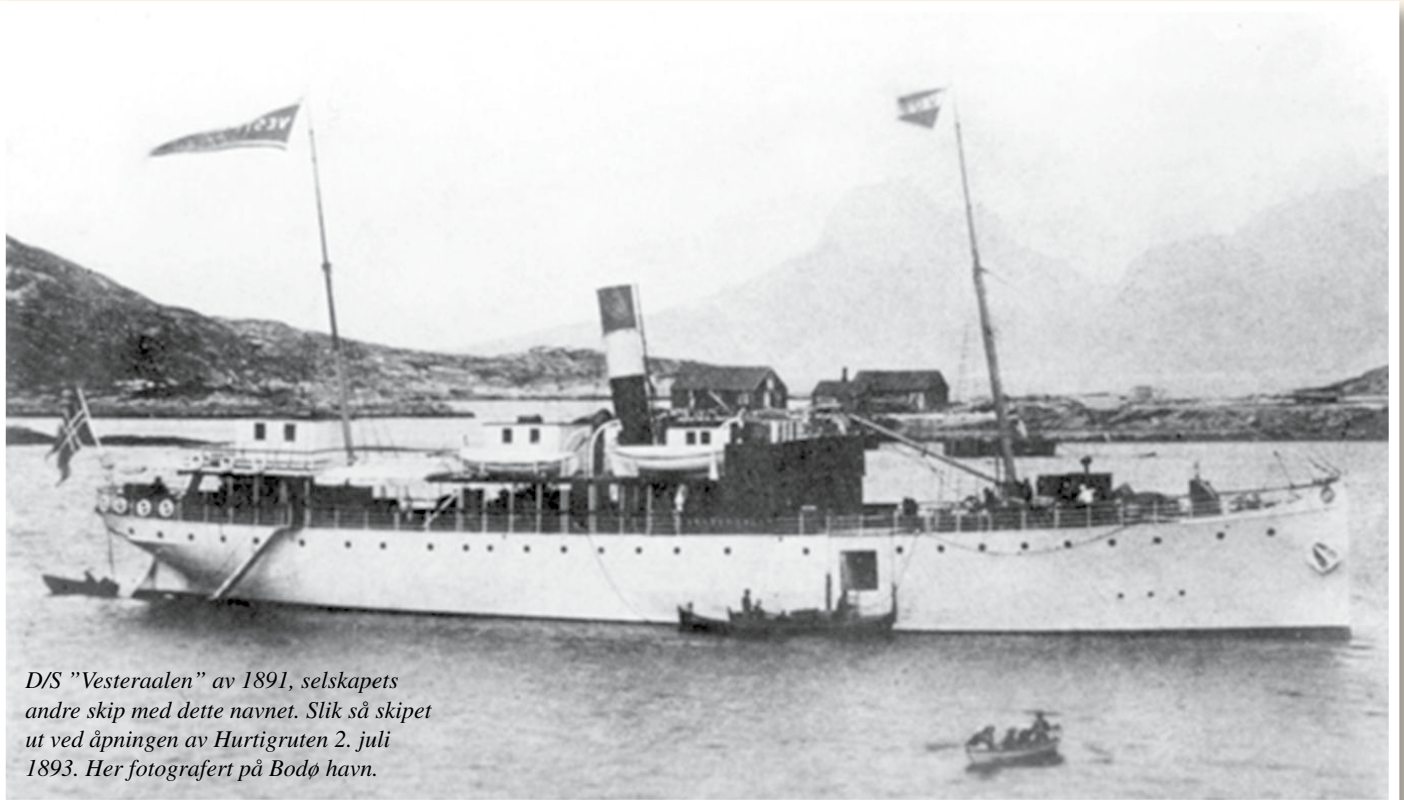


FAV Gruppen AS

- *Eiendomsforvaltning*
 - *Industri*
 - *Handel*
 - *Shipping*

FAV Gruppen AS
Damsgårdsveien 57, postboks 2323
5824 Bergen
Tel.: 55 38 78 80 / Fax: 5538 78 81

favgruppen@fav.no
www.fav.no



D/S "Vesteraalen" av 1891, selskapets andre skip med dette navnet. Slik så skipet ut ved åpningen av Hurtigruten 2. juli 1893. Her fotografert på Bodø havn.

Litt om Hurtigrutens eldste historie

Fra nordlandsjekt til hjuldampner Nordlandsjekta med den høye forstavnen, råseil og veng, var gjennom århundrer bindeleddet mellom nord og sør, både som lastdrager og befordringsmiddel. Årvisst stevnet jektene fra fiskeværerne i nord, fullastet med tran, tørrfisk og rogn. Bergen var målet, og turen tok som oftest 6-8 uker. Enkelte rekordseilasen som det gikk gjetord om, var unnagjort på noen få døgn, men disse var absolutte unntak.

*Av Lilli Ingvaldsen,
Bergens Sjøfartsmuseum*

Den som skulle forflytte seg lengre strekk langs kysten fikk ofte skyss med jektene, med værforholdene som avgjørende for hvor lang tid turen skulle ta. Ved handelsstedene nordover var hjemmene ofte åpne for reisende som ble liggende værfaste, og en tur fra Sør- til Nord-Norge i vinterhalvåret kunne med litt uflaks ta flere måneder. På kortere reiser var nordlandsbåten befor-

dringsmidlet. Posten gikk dels til lands og dels til vanns i småbåter, og kunne i vinterhalvåret bruke urimelig lang tid – det var ikke uvanlig at et brev brukte fem måneder fra Trondheim til Hammerfest på denne årstiden.

Så kommer dampskipenes århundre, som i Norge innledes med statseide "Constitutionen" av 1826, som betjener ruten



Kaptein Richard With, en av initiativtakerne til opprettelsen av Vesteraalens Dampskibsselskab i 1881, og formelt ansatt som skipsfører i selskapet året etter.

Oslo (Kristiania) – Kristiansand. Den første organiserte kystfarten på Nord-Norge tok til i 1838 med hjuldampneren "Prinds Gustav". Det statseide skipet var et middel for å styrke båndene mellom

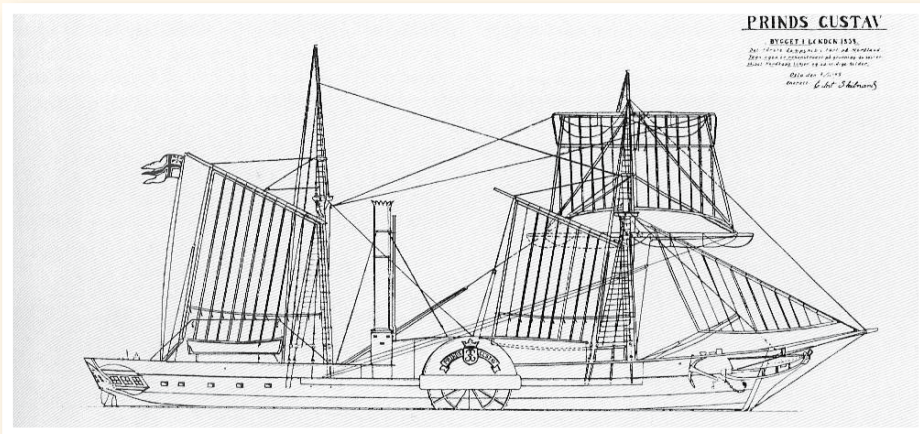
sør og nord, først og fremst ved å sikre en regulær postgang. Dampskipsruten hadde avgang hver fjerde uke mellom mars og oktober. I mars og april gikk skipet til Tromsø, resten av sesongen til Hammerfest. Etter innkjøringsfasen kunne "Prinds Gustav" gjøre turen Trondheim – Hammerfest på åtte døgn. I 1841 ble marinens "Nordcap" satt i fart Kristiansand – Trondheim, og slik ble ruten sammenhengende fra Oslo til Hammerfest i sommerhalvåret.

Etter tretten år – i 1851 – ble ruten forlenget til Bergen. Fra våren ble både "Prinds Gustav" og "Prinds Carl" satt inn i fjortendaglig rute mellom Bergen og Hammerfest. Reisetiden var vel ni døgn, men fremdeles var ruten innstilt i vinterhalvåret. På midten av 1850-tallet ble ruten helårlig, dog med sparsomme avganger første del av vinteren.

Etter hvert ble det flere skip som trafikkerte kysten i nord, og i 1857 ble det vedtatt at private rederier skulle komme på banen. Disse skulle få godtgjørelse for postbefordring og eventuelt en viss direkte statsstøtte. Det tok flere år før noen kunne overta, men ingen ville seile på vinteren, og nattseilas var uvanlig. Ikke til å undres over, da sjøkartene var lite pålitelige og sjømerkingen sparsom. Å ferdes i disse områdene i mørke var med andre ord forholdsvis risikabelt, og man tok derfor sine forholdsregler.

Dampskipskonsulent Gran og kaptein With

1870-årene blir en økonomisk oppgangstid for Nord- Norge. Kommunikasjonene



Statens dampskip, hjuldampere "Prinds Gustav" var bygget i London, og kom til Trondheim januar 1838. Den la ut på sin første tur nordover fra Trondhjem 5. mars med syv passasjerer om bord.

blir stadig bygget ut, men står ennå ikke i rimelig forhold til de store varemengdene i fiskehavnene. Behovet for frakt er medvirkende til etableringen av Vesteraalens Dampskibsselskab i 1881, med kaptein Richard With i spissen for initiativtakene. Fra sitt hovedsete i Stokmarknes i Vesterålen driver selskapet fraktfart mellom Vest- og Nord-Norge, i skarp konkurranse med de to store dampskipselskapene Bergenske (Bergen 1851) og Nordenfjeldske (Trondheim 1857) som driver innbyrdes samarbeid i samme fraktområde.

Den nyansatte dampskibskonsulent i Indredepartementet, marineoffiser August Kriegsmann Gran, tar i 1889 til orde for en hurtigere forbindelse mellom Sør- og Nord-Norge, en Hurtigrute. Han er ikke fornøyd med dagens situasjon som tilsier en reisetid mellom Trondheim

og Tromsø på tre døgn om sommeren og opptil åtte om vinteren. Høsten 1891 sender Gran ut anbudsinnbydelse hvor han lokker med 15.000 i statsbidrag til den som kan seile Trondheim – Svolvær på 48 timer. Kun de to store – Bergenske og Nordenfjeldske – blir spurt, men avslår å komme med tilbud. De mener det vil være umulig å opprettholde slike ruter i vinterhalvåret, med uvær, mørke, manglende fyrbelysning og dårlige kart.

Litt uvilje stopper ikke Gran. I 1892, trolig med nye impulser etter samtaler med Richard With, sender han ut ny anbudsinnbydelse. Nå søkes etter en post- og passasjerførende Hurtigrute Trondheim - Hammerfest om sommeren, og Trondheim - Tromsø om vinteren. Denne gang går forespørselen ut til flere, inkludert outsideren Vesteraalens Dampskibsselskab, som også blir eneste som kommer med et tilbud. For 70.000 kroner i året vil Vesteraalske tilby en ukentlig rundtur – året rundt. Og slik blir det, selv om mange stiller seg tvilende til dette er gjennomførbart. 18. mai 1893 vedtas "Hurtigruten" i Stortinget.

Hva var grunnen til at Vesteraalens Dampskibsselskab var de eneste som kunne gi et tilbud til Dampskibskonsulenten? Hvilke forutsetninger hadde kaptein Richard With som de andre ikke hadde? Svaret er Anders Holte. Han var los, og ansatt i Vesteraalske fra oppstarten. Holte fant de tilgjengelige kursnotater utilstrekkelige, og gjorde derfor sine egne, sterkt oppmuntret av kaptein With. Da han høsten 1883 hadde kursnotatene ferdige for halve strekningen mellom Vesterålen og Bergen, startet selskapet regelmessig nattseilas



"Vi klarte det!" Prominenser om bord i "Vesteraalen" etter skipets ankomst til Hammerfest 5. juli 1893, etter første tur i Hurtigruten. Richard With nr. fire fra høyre.



Kaptein Richard With (nærmest) og los Anders Holte på brua på D/S "Vesteraalen" (Tegning: Ø. Sørensen). Åpen bru var fortsatt vanlig på 1880- og 90-tallet.

med "Vesteraalen" (1). Ikke uten risiko, men med langt bedre forutsetninger for å lykkes enn andre. With og Holte hadde utallige vakter sammen på kommandobrua i 1880-årene. Mang en nattetime har sikkert blitt slått i hjel med diskusjoner omkring selskapets store konkurransefortrinn, og muligheter i en fremtidig Hurtigrute på Nord-Norge. Når forespørselen endelig kom i 1892, var de godt forberedt til å komme med et tilbud.

Så var det i gang...

Våren 1893 undertegner Vesteraalens Dampskibsselskab en fireårskontrakt med Staten. Den ukentlige ruten skal gå strekningen Trondheim – Hammerfest i sommerhalvåret (10. april – 31. august) og Trondheim – Tromsø resten av året. Helt på tampen oppstår et problem. Forsikringselskapene nøler med å forsikre skip i en slik risikabel fart. Stortingsmann og reder, og senere statsminister, Chr. Michelsen blir den som ordnet opp i dette. Han har stor tillit til With og er overbevist om at "Vesteraalen" vil bli et trygt skip i ruten, noe han også overbeviser forsikringselskapenes representanter om under et møte i Bergen.

Etter at alle formaliteter er ordnet, er det endelig klart for den første hurtigruteavgangen fra Trondheim. Den går med Vesteraalskes D/S "Vesteraalen" (2) søndag 2. juli 1893 kl. 08.30. Skipet, som i 1891 ble levert Vesteraalske som det første spesialbygde post- og passasjerskip for Nord-Norge, stevner hvitmalt og flaggsmykket ut fjorden. Særlig mange ordinære passasjerer er det ikke om bord, men ulike prominenser er invitert, så skipet har bra belegg likevel. Det går fort nordover kysten. De fleste av de ni

anløpsstedene mellom Trondheim og Hammerfest – langt færre enn det skulle bli senere – får et hastig møte med "Hurtigruten".

Tidspresset er stort, og det gjelder å levere etter forventningene – særlig på første turen. Skipet ankommer Hammerfest 5. juli kl. 03.30, en halv time før ruten, men selv midt på natten er det noen som har møtt opp for å

ønske skipet velkommen. 67 timer har turen tatt.

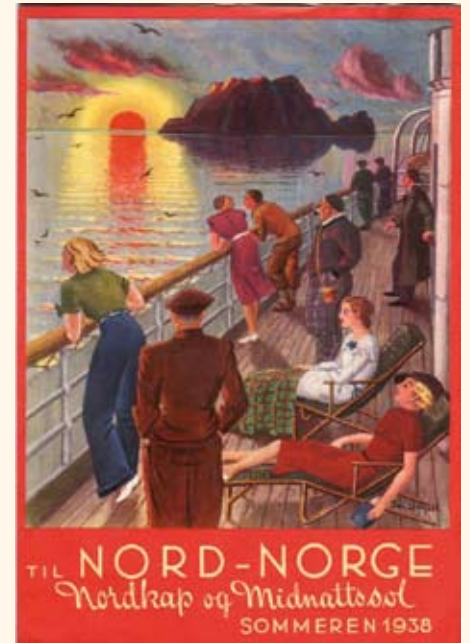
Hverdagen kommer fort, og "Vesteraalen" s mannskap er hele tiden under sterkt press. Tiden er kostbar og det er ikke rom for forsinkelser. Som det første selskap i Hurtigruten, har Vesteraalens Dampskibsselskab mye å bevisse. Og de innfrir. Ruten første året går som planlagt. Selv om vinteren byr på mye dårlig vær, holder "Vesteraalen" ruten med få forsinkelser. Det er også mye takket være ekspeditørene, som ekspederer i leia. Dette praktiseres der hvor det mangler kai eller er lite last og få passasjerer. Mens skipet går for sakte fart, ror ekspedisjonsbåten ut og fortøyer langs skipssiden. Etter at utvekslingen av varer og passasjerer har skjedd, kan ekspeditøren ta fatt på roturen tilbake. Denne kunne enkelte ganger bli svært lang, ettersom skipet ofte var i sig under hele prosessen. Her var ingen tid å miste, ruten skulle holdes!

De store kommer etter

Dampskipskonsulent Gran fikk med "Vesteraalen" bekreftet det han alltid hadde trodd, at en hurtigere forbindelse mellom nord og sør var mulig. På ny tar han kontakt med de to store – Bergenske og Nordenfjeldske – som etter å ha sett Vesteraalske lykkes, tør å takke ja. Våren 1894, ganske nøyaktig ett år etter at Vesteraalske fikk første hurtigrutekontrakt, opprettes den andre kontrakten med Bergenske og Nordenfjeldske. De to samarbeidspartnerne deler kontrakten, og setter inn skip for ett år av gangen. Bergenskens D/S "Sirius" settes inn i ruten i juli 1894. Vesteraalskes beholder sin posisjon, og kontrakten blir forlen-

get, men det er nok ikke enkelt å svelge at storselskapene sørfra skal inn på deres "enemerker". Forholdet mellom Vesteraalske og de to andre selskapene preges av motsetninger, og blir anstrengt i mange år.

Så går det slag i slag. Det blir etter hvert flere hurtigruteavganger i uken og forlengelse av ruten. I 1914 får Hurtigruten fem ukentlige seilinger mellom Bergen og Kirkenes. Daglige faste avganger får man fra 1936, og slik har det vært til i dag, bare avbrutt av krigen.



Turisme ble etter hvert et satsingsområde for Hurtigruten. Her en reisebrosjyre fra 1938.

Litteratur

Bakka, Dag jr. *Hurtigruten. Sjøveien mot Nord*. Seagull Publishing. 2003

Nilsen, Tore *D/S Hestmanden - en veteran fra to verdenskriger*. Sjøfartshist. Årbok 1993.

Stavseth, Reidar *På Nordnorsk kjøll. Vesteraalens Dampskibsselskab gjennom 75 år*. 1956



Aker Kværner Verdal
er innenfor Aker Kværner
ansvarlig for ingeniør-
arbeidene og fabrikasjon
av tunge stålkonstruk-
sjoner og stålunderstell
for oljeindustrien til havs.

Siden etableringen i 1970
har Aker Kværner Verdal
levert et bredt spekter av
flytende og faste installa-
sjoner til oljeindustrien
i Nordsjøen.

**Kontakt oss for
en uforpliktende
samtale omkring
våre tjenester**

Per Arne Leirset
Telefon nr 97 75 44 72
per-arne.leirset@akerkvaerner.com

Ove Østerås
Telefon nr 45 41 17 24
ove.osteras@akerkvaerner.com

Vår kompetanse - din sikkerhet

Aker Kværner Verdal planlegger, bygger, dokumenterer
og leier ut stillaser.

Vi tilbyr stillasmateriell av høy kvalitet sammen med meget
kvalifiserte medarbeider som har lang erfaring fra oppdrag
med ulik vanskelighetsgrad.

Sammen finner vi løsninger som reduserer liggetid på dine
fartøy, for eksempel byggetilkomst for å ta nødvendig
vedlikehold / rengjøring av tanker, ved havn eller under
overfart til neste havn.

Ta kontakt med oss for mer informasjon om våre tjenester.



Aker Kværner Verdal AS, Hamnevegen 7, 7650 Verdal
Telefon 74 07 40 00 - Telefaks 74 07 41 40 - www.akerkvaerner.com

AKER KVÆRNER™

part of the Aker group

Maktmisbruk og dramatiske konsekvenser

I dykkersaken står den norske stat foran de mest alvorlige og groveste anklager om menneskerettighetsbrudd noensinne. Nå er det også blitt kjent at departementet til Bjarne Håkon Hansen har holdt tilbake dokumentasjon som taler til dykkernes fordel. Når dykkerne så har bedt om at dokumentasjon de selv har klart å fremskaffe skal vurderes juridisk, så blir de utsatt for et skuespill uten sidestykke der også Stortinget blir forledet til å tro at en slik juridisk vurdering har skjedd.

Av cand. polit. Knut Ørjasæter
og adv. Marius Reikerås

Dette er de alvorlige anklagene arbeids- og inkluderingsminister Bjarne Håkon Hansen nå må svare for. Saken dreier seg ikke lenger bare om den norske stat har brutt en serie menneskerettigheter og dermed pådratt seg et alvorlig erstatningsansvar. Saken dreier seg like mye om bruk av det vi mener å kunne dokumentere er kriminelle metoder for å skjule disse bruddene.

Skulle vært kjent

Saken er derfor langt mer alvorlig for Bjarne Håkon Hansen enn det han ser ut til å tro. Han vil at dokumentasjonen som nylig er blitt offentlig kjent skal vurderes av retten. Det vil utvilsomt komme til å skje. Retten skal imidlertid ikke vurdere bruken av metodene for å holde dokumentasjonen skjult. Og her har Bjarne Håkon Hansen og regjeringen Stoltenberg et konstitusjonelt ansvar. Regjeringen skulle selv ha bidratt til at dokumentene kom på bordet for lenge siden. Manglende åpenhet og manglende korrigerende tiltak, er viktige årsaker til at dykkerne er utsatt for menneskerettighetsbrudd med norgeshistoriens største arbeidslivsskandale som resultat.

Over 30 prosent er døde, mange har valgt å avslutte sitt eget liv og ingen har nådd pensjonsalderen i yrket.

Det norske statsapparat har blant annet bidratt til å holde skjult:

- at norske myndigheter hele tiden har visst at dykkere ville bli skadet.
- at faktisk antall skadde og døde dykkere aldri er blitt kjent.
- at dykkerne ulovlig fikk medikamenter uten at de selv fikk vite om dette.
- at forsøksdykk er erklært som vellykkede til tross for at dykkere som deltok ble skadd.
- at dykk ikke har vært gjennomført i tråd med medisinsk etiske prinsipper.
- at prosedyrer som har medført skader på dykkere er tatt i bruk på norsk sokkel.
- at Oljedirektoratet har vært en pådriver i å dykke stadig dypere uten at det var forsvarlig.

- at norsk sikkerhetstjeneste har hatt en viktig rolle for å hemmeligholde forholdene rundt dykkingen.

Opplysninger fremstår som nye fordi dykkerne og andre systematisk har klart å samle dokumentasjon i denne saken gjennom nærmere 15 år. Ansvarlige statsråder og byråkrater har på sin side gjort det de kan for at denne dokumentasjonen skal forbli gjemt og glemt i nedstøvede arkiver ved å hemmeligholde dokumentasjon i opptil 80 år.

Mennesker som forsøksdyr

Dykkersaken dreier seg om at en hel arbeidsgruppe forsettlig er brukt som prøvekaniner for å sikre at vi skulle få rikdommene opp fra havdypet. Blir den norske stat dømt for de menneskerettighetsbrudd staten anklages for, bør de som har hatt ansvar for dette, settes på tiltalebenken for forsettlig å ha skadet og drept mange av de som har forulykket i jobb og som har begått selvmord.

Den som kjører på og skader eller dreper noen, risikerer å bli tiltalt for uaktsomt drap. Den som er pådriver og forsettlig sender noen på jobb der de vet at vedkommende trolig vil bli skadet, har til nå sluppet unna.



Artikkelforfatter Knut Ørjasæter

I 1983 mente eksempelvis dagens sjef for Petroleumstilsynet, Magne Ognedal, at det var sikkert å dykke til 300 meter. Hverken han eller oljedirektør Gunnar Berge har imidlertid hittil kunnet dokumentere at det medisinsk forsvarlig å dykke til 150 meter til tross for at de har vært utfordret om å komme med slik dokumentasjon en rekke ganger.

En fare for rettssikkerheten

Denne saken reiser viktige spørsmål om rettssikkerheten når den norske stat sitter på anklagebenken. Hvordan skulle en enkelt dykker som er blitt skadet, kunne klare å samle nødvendig dokumentasjon med et byråkrati som gjør sitt for å skjule sannheten og eget ansvar? Denne saken er drevet frem av noen ildsjeler som ikke aksepterer at det skal være slik i Norge. Det er utvilsomt en fare for det norske demokratiet når grupper i forvaltningen misbruker egen makt til å skjule egne feil.

Dessverre er det ikke første gangen vi ser slike alvorlige brudd på rettssikkerheten når den norske stat og forvaltningen har begått alvorlige lovbrudd og feilgrep. Vi har tidligere sett det i Amalie Riis saken, der den norske stat bidro til at hennes farsarv ble stjålet fra henne. Vi har sett det i Scandinavian Star saken, der 159 mennesker døde og en trailersjåfør feilaktig er utpekt som gjerningsmann. Hasse Magnusson mistet begge sine sønner og sin kommende svigerdatter i brannen. Han har i seksten år søkt å finne sannheten. Sammen med noen allierte har han arbeidet målrettet med dette. De har imidlertid blitt motarbeidet av politiet som har låst seg fast i en feilaktig konklusjon. Fritz Moen er en annen sak.

Og det finnes en sak som snart skal opp i menneskerettighetsdomstolen i Strasbourg, der en 83 år gammel mann, etter 15 års kamp mot statsapparatet, endelig får muligheten til å få belyst grove menneskerettighetsbrudd. I hans tilfelle, har parolen fra staten ved Regjeringsadvokaten vært at det er han selv, og ikke staten, som til enhver tid må bevise de overgrep som er gjort mot ham. For øvrig gjør det samme seg gjeldene i "Dykkersaken", der det er dykkerne som må lete frem dokumentasjonen som staten søker å hemmeligholde.

Felles for sakene, er at ingen av dem kunne bli belyst om ikke det var noen som er villig til å ofre 10, 15 og 20 år av sitt liv for å sette rettssikkerheten på prøve. Fortsatt har ingen av sakene heller har fått sin endelige løsning.

Dykkere hadde fortjent bedre enn å måtte slite med rettssaker i flere år for å få den behandlingen og anerkjennelsen de fortjener. Trolig er det en form for utmattelsespolitikk politikkerne her har satset på, der de har regnet med at de fleste dykkerne ikke ville orke å gå til sak. Det gjør i så fall saken enda mer skammelig. Dessuten tok politikkerne grundig feil. Dykkerne gir seg ikke. De føler seg grundig lurt ved at norske myndigheter hele tiden har visst at de etter all sannsynlighet ville bli skadet på jobb uten verken å regulere eller sørge for at dykkingen ble forsvarlig. I tillegg ble det opprettet et såkalt forskningsinstitutt der dykkerprosedyrer ble erklært som vellykkede til tross for at den ene dykkeren etter den andre som deltok i forsøkene ble skadd. Bruddene på internasjonale konvensjoner og menneskerettigheter er dessverre så mange og åpenbare at Norge nå må slutte å skryte av hvor gode vi er til å respektere internasjonale forpliktelser.

For øvrig er dykkernes krav ikke urimelige. De ønsker blant annet at historien de selv er blitt til del, ikke skal gjenta seg og at de skal få en forsvarlig helsemessig oppfølging av de skader de er blitt påført.

Slik saken står i dag, er dykkerne glemt og overlatt til seg selv. Det er altså takken for å ha bidratt sterkt til å gjøre nasjonen Norge til verdens rikeste.

Bokomtale:

"Dykkerne: Ofret i rikets interesse"

Dette er boken om den norske stats misbruk av dykkerne i oljeutvinnings tjeneste. Jeg skal ikke begi meg inn på å kommentere bokens innhold, fordi mine ord ikke strekker til. Alt det utrolige som fortelles om i denne boken er veldokumentert, og til og med til tross for dette har man vanskelig for å tro at innholdet er sant. Den norske stat og justismyndighetene som er satt til å beskytte norske arbeidernes liv, gjør det stikk motsatte for nordsjødykkerne.

Boka handler om urettferdighet, kynisme og råttenskap satt i system. Boken forteller om eksperimentering med mennesker, uten at de det går ut over, har den minste anelse om hva som foregår. Her får man innblikk i en verden som man bare trodde eksisterte i de mest kyniske hjørner av samfunnet. Problemet i denne saken er at det er norske myndigheter som har styrt denne galskapen for å dekke seg selv.

Boken er skrevet av Knut Ørjasæter (utgitt på Maknol Holding Ltd, Publishing Unit), som i mange år har arbeidet med å dokumentere fakta i saken til pionerdykkerne i Nordsjøen.. Selv har jeg vært så heldig at jeg har fått gå igjennom mye av dokumentasjonen og faktaene boken er bygget på, så jeg vet at dette stemmer. Derfor ber jeg dere om å lese boken. Les boken og mist en del illusjoner!

Boken kan kjøpes på:
www.dykkerboka.com
God lesing.

Leif R. Vervik



Atles kommentarer



2. Maskinist på offshorebåter

De som har vært med oss enn stund husker at jeg begynte å jobbe med mulighetene for å få 2. maskinist på supply/offshorebåter. Jeg tok opp saken flere ganger med sjøfartsdirektoratet, men de henviste bare til eksisterende bemanningsforeskrift, hvor det i § 8 tilleggsbemanning heter at:

”Spørsmålet om eventuell tilleggsbemanning avgjøres av skipsføreren i samråd med rederiet. Før avgjørelse treffes skal de innhente uttalelse fra den øvrige skipsledelse, organisasjonenes tillitsvalgte og/eller skipets verne- og miljøutvalg. Ved vurdering av eventuell tilleggsbemanning skal det særlig legges vekt på i hvilken utstrekning besetningen tiltenkes andre oppgaver enn slike som er forutsatt i henhold til § 4. (Sikkerhetsbemanning).

Skipets sikkerhets- og tilleggsbemanning skal være tilstrekkelig stor i forhold til alle oppgaver som utføres av skipets besetning i tilknytning til skipets drift, om bord eller annet sted, til at alt personell som omfattes av de til enhver tid gjeldende bestemmelser om hviletid, blir i stand til å overholde disse bestemmelser.”

Dette skulle ideelt sett være dekkende og det skulle være tilstrekkelig til at man ikke trengte å oppleve denne problemstillingen, for her har de stort sett fått med alle eventualiteter. Det sørgelige faktum er imidlertid at:

1. Denne paragrafen er ikke tilstrekkelig kjent blant besetningen. (Jeg tror bestemt

ikke at på langt nær alle kapteiner kjenner til den), så den burde vært oppslått sammen med oppslaget om sikkerhetsbemanning slik at alle kunne få se det.

2. Sjøfartsdirektoratet burde være mer lydhøre for tilbakemeldinger fra seilende personell, for jeg har nå i snart 2 år holdt på å diskutere dette med dem (på vegne av våre medlemmer). Og da burde de ta det som et tegn på at det ute i flåten er en økende frustrasjon blant maskinsjefer angående dette problemet.

Jeg har også vært i kontakt med Maskinistforbundet om saken, og de hevder at de har også holdt på med dette opp mot myndighetene lenge.

Jeg tok det opp i ”Sakkyndig Råd” (Som oppnevnes av Nærings- og Handelsdepartementet), hvor jeg personlig ikke fikk møte, for de har en fast sammensetning hvor Maskinistforbundet er med. Følgelig måtte jeg gå gjennom Maskinistforbundet og få dem til å legge det fram. Det ville de gjøre hvis jeg skrev saksopplysningene, for de mente det ville veie tyngre hvis det kom fra seilende personell. Dette var i November i fjor og etter gjentatte henvendelser fra meg, har jeg nå fått oversendt protokollen fra dette møtet.

I og med at dette er et dokument som ikke er offisielt ennå, før det er signert av alle parter, kan jeg ikke referere fra det, men det er vel ikke noen stor bombe at resultatet ikke er revolusjonerende, men stort sett samme formuleringer som før.

Men det er håp i hengende snøre, heter det i ordtaket. I forbindelse med overlevering av et fartøy kom jeg i kontakt med en representant fra et av de norske oljeselskapene. Han kunne fortelle at de i selskapet fra 2007 av ved innbefraktning av nye offshore service fartøy setter krav til 3 maskinister, maskinsjef, 1. maskinist og 2. maskinist. Årsak til kravet er at selskapet spesifiserer mye teknisk utstyr og systemer om bord i den nye fartøyene. Samtlige fartøy blir utrustet med dieselelektriske fremdriftssystemer, samt at selskapets krav til økt bulkkapasitet. I tillegg settes det krav til NOFO 2005 standarden. Det medfører mer kompliserte løsninger med hensyn til pumper, rørliner og oppvarming av oppsamlet olje. Flere tanker enn tidligere inngår i tanker for oppsamlet olje. Totalt sett medfører de nye kravene økt teknisk vedlikehold om bord for å sikre at fartøyene er operativ til enhver tid..

Under samtalen kom vi inn på hvorfor det er 4 navigatører om bord på de fleste offshore service fartøy. Det skyldes at navigatørens arbeidssituasjon har fått stor fokus de siste årene. Når det gjelder maskinistene så har ikke deres arbeidssituasjon fått samme oppmerksomhet. Det kan skyldes at de har levd en mer anonym tilværelse. En anonym tilværelse som de selv må ta på sin egen kappe. En måte å få frem de belastningene og de behov for å bedre arbeidsmiljøet for maskinistene kan være å bli mer aktive med hensyn til å rapportere uønskede hendelser og/eller tilløp til slike. I retningslinjer for sikker operasjon av offshore service fartøy er det uttrykt

at maskinrommet skal være bemannet så lenge fartøyet befinner seg innenfor sikkerhetssonen. Med bemannet maskinrom ligger det at vakthavende maskinist skal være i kontrollrommet eller i umiddelbar nærhet når fartøyet befinner seg innenfor sikkerhetssonen. Dersom man må forlate kontrollrom eller nærliggende områder, for eksempel at vakthavende maskinist må gå inn i bulkrommet for å legge om ventiler, tanker, etc. eller går akterut i azimuth rom (rom der fremdriftsmaskineriet befinner seg), så er ikke dette i samsvar med retningslinjen. Da skal det i henhold til retningslinjen etableres kompenserende tiltak. Her synes det nok en del. Derfor bør det på ett eller annet vis fremkomme hvilke utfordringer man har med hensyn til å oppfylle retningslinjens intensjon. En måte å få dette belyst på kan være å rapportere eventuelle avvik som "uønsket hendelse" eller tilløp. Dersom det registreres avvik skal dette behandles og kompenserende tiltak initieres. Aktiv rapportering vil kunne belyse om dette er et område det bør fokuseres på, eller om det ikke er noe stort problem. Dersom rapportering avdekker at det er et problem, vil det over tid fremtvinge andre løsninger med hensyn til plassering av kontrollrom, maskineri, eller at besetningen må økes. Det viktigste med rapportering er å få belyst hvilke utfordringer man har og få gjort analyser, slik at gode og ikke minst de rette løsninger kan initieres.

Det var helt tilfeldig jeg kom i kontakt med denne personen, så det er ikke slik at vi som organisasjon springer til de store oljeselskapene for å få dem til å fronte sakene for oss, men jeg ser på det som en positiv ting i forhold til det jeg har jobbet med nå i over to år. Ser helt klart at vi ikke har benyttet oss av muligheten vi har hatt til å påvirke og utvikle vårt eget arbeidsmiljø. Jeg vil derfor oppfordre våre medlemmer til å ta utfordringen med å rapportere forhold som ikke er i samsvar med de retningslinjer og rutiner som gjelder for vårt arbeidsfelt. Når jeg nå oppfordrer til økt fokus og rapportering er det viktig at vi er seriøse. Det vil virke mot sin hensikt om vi nu slipper alle hemninger løs og misbruker rapporteringssystemet. Da kan vi fort bli oppfattet som useriøse. Vi må fokusere på de forhold som krever oppmerksomhet og hvor vår arbeidssituasjon krever tiltak for å kunne utføre våre oppgaver i samsvar med retningslinjene.

En problemstilling som ikke har vært nevnt, er at med alt det administrative arbeidet som etter hvert har kommet og blitt pålagt Maskinsjefen, så vil det til nesten enhver tid være vanskelig for oss å få tatt oss av dette på en skikkelig måte da vi skal inngå i et vaktssystem, der vi må være fullverdig maskinist først, og så Maskinsjef deretter. Jeg har i hvertfall ikke kapasitet til å sette meg ned og gjøre kontorarbeid etter en arbeidsøkt på 16 – 18 timer, noe som ofte forekommer p.g.a. at vi skal inngå i vaktsystemet. Vi kan her nevne under land, da vi fortrinnsvis skal være disponibel hele tiden for eksterne henvendelser eller i forbindelse med servicefolk fra land, og så skal vi seile om kvelden og da er det vi som

har vakt til midnatt. Da er øyelokkene nokså tunge før jeg kommer meg på ryggen i køya.

Dette er situasjonen så langt. Håper dere ute i flåten vil komme med vurderinger på saken, slik at det ikke ser ut som det kun er jeg som er opptatt av dette. Bruk gjerne diskusjonsforumet på sidene våre, eller dere kan si deres mening på "Si din mening"

Med vennlig (Jule)hilsen:
Atle Rusten

Legal Eiendom presenterer:



La Manga Beach Club er et eksklusivt leilighetskompleks med moderne glassarkitektur beliggende i strandkanten ved Mar Menor. 80% spansk lånefinansiering - stort verdistigningspotensiale !

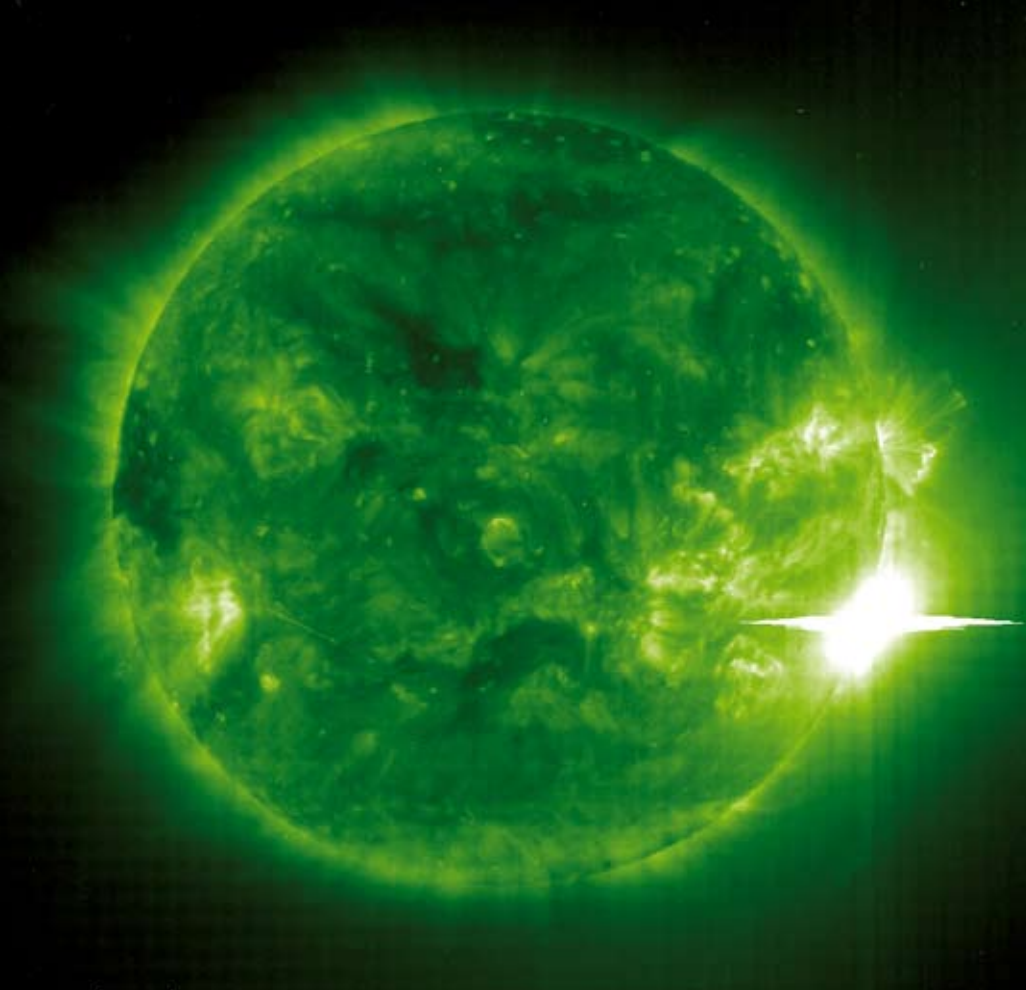


Pris: 2 sov. leil. fra kun € 206.795,-

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

legal EIENDOM

SLOTTSGATEN 3 - 5003 BERGEN



*Intenst lysglimt fra historisk eksplosjon! Den 4. november 2003 skjedde en rekordkraftig eksplosjon på solranden. Den smellet hadde funnet sted en ukes tid tidligere, kunne skadene på vår høyteknologi blitt omfattende.
Foto: SOHO/ESA/NASA*

For noen år siden opplevde vi dramatisk aktivitet på Solen. Det kulminerte med en kanonade av smell i oktober og november 2003. I løpet av tre uker denne høsten ble mange kjempeskyer med superhet gass slynget ut i rommet med enorm hastighet og flere traff Jorden. Dette medførte strømbrudd i Malmö i Sverige, at tre satellitter ble ødelagt, kraftige nordlys sydover til Mexico og Nord-Afrika, store forstyrrelser i radiosamband og at kompassnåle ne pekte i feil retning. Nylig ble det oppdaget at Solen i løpet av 5-6 år vil få en periode som er enda mer stormfull. Men det er ikke sikkert at enkeltsmellene på Solen blir så dramatiske som sist.

Av: Knut Jørgen Røed Ødegård

Spennende år i vente på Solen

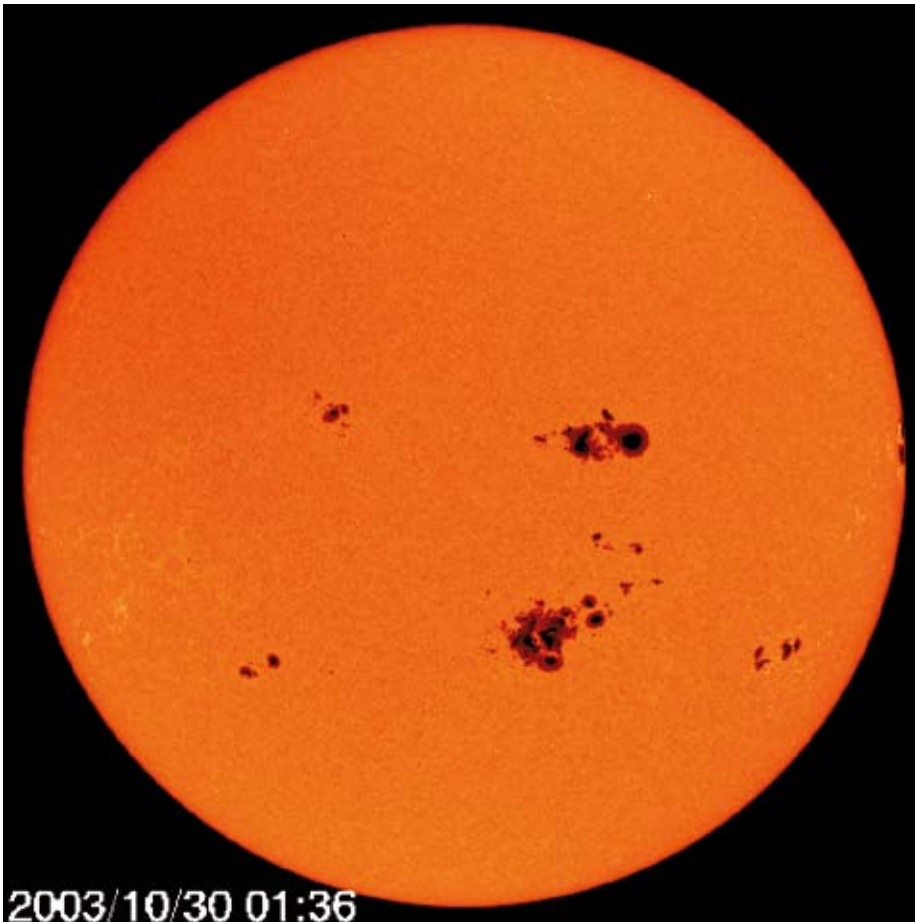
I september ble et nytt solobservatorium, Hinode, plassert i verdensrommet. Fra før har vi SOHO og flere andre instrumenter som hjelper oss å holde øye med Solen. Dette er viktig, for den kommende aktivitetsperioden på Solen blir trolig den voldsomste på 50 år! Aktiviteten blir trolig den største hittil i romalderen og både satellitter og mye nyutviklet teknologi på bakken kan bli utsatt for kraftige prøvelser.

Høsten 2003 fikk vi demonstrert på dramatisk vis hva Solen klarer å lage av problemer for oss. Fra den 18. oktober 2003 dukket først én og så ytterligere to gigantiske mørke flekker opp på soloverflaten. Hver av dem kunne rommet 100 jordkloder! Slike solflekker skyldes områder som er et par tusen grader mindre

hete enn de 6000 gradene det ellers er på soloverflaten. Kraftige magnetfelter hindrer varme strømmer fra Solens indre i å nå overflaten som dermed kjølnes. Magnetfeltene inneholder kolossale energimengder som kan frigjøres på et øyeblikk i plutselige kortslutninger. Fra Jorden ser vi med spesielle instrumenter disse som intense blaff.

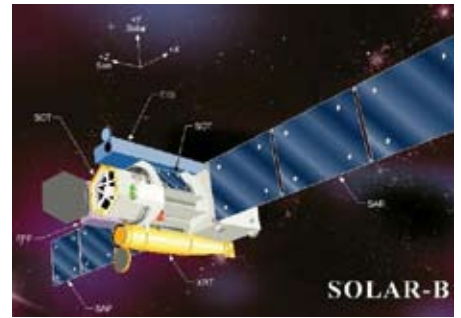
Høsten 2003 var flekkene eksplosive og ganske snart begynte de å fyre av kraftige ladninger. En av dem tok knekken på tre satellitter, tok strømmen i Malmø i Sverige og forårsaket noen av de mest fantastiske nordlys som har vært sett i Europa i moderne tid. Forstyrrelsene i Jordens magnetfelt fikk kompassnålene til å virre mer enn 10 grader ute av kurs. Flytrafikken ble rammet både av forstyrrelser i magnetfeltet, intens

stråling i de høyere luftlagene og problemer med radiokommunikasjon. Kanonaden av kjempesmell fortsatte, men heldigvis snurrer Solen rundt seg selv og etter tre uker hadde flekkene begynt å komme på baksiden av Solen. Akkurat i det den siste flekken forsvant utløste den en eksplosjon som var den suverent voldsomste i nyere tid. En enorm gassky ble slynget ut med 8,3 millioner kilometer i timen, men heldigvis vekk fra Jorden. Forrige gang en så kraftig eksplosjon rammet Jorden var i september 1859. Den gangen fantes det ikke strømledninger eller annen avansert teknologi, men robuste telegraftråder av kobber falt ned på bakken både i USA og i Europa. Og det begynte å brenne langs trådene! Dersom Jorden hadde blitt truffet av et tilsvarende utbrudd i 2003, ville



vår sårbare teknologi fått kolossale skader. Dersom eksplosjonen hadde skjedd en ukes tid tidligere, er det stor fare for at kjempeskyen hadde truffet oss. Vi ville ikke merket noe direkte på kroppen, men det kunne blitt temmelig strømløst...

Hinode har allerede levert fantastiske bilder og spektakulære filmer av Solen. Observatoriet kommer til å hjelpe oss å overvåke Solen, men også å forstå bedre hva som skjer når de enorme energiutladningene går av. I tillegg kan vi alle



Solobservatoriet Hinode (tidl. kalt Solar-B) ble skutt opp fra Japan i september 2006 for å utforske og overvåke Solen.
Foto: JAXA

Oktober 2003: Gigantiske mørke flekker på Solen lader opp til tidenes kanonade.
Foto: SOHO/ESA/NASA

sammen glede oss over enestående bilder av vår livgivende stjerne.

Bildene og filmene finner du på nettstedene www.astronomi.no og www.bangirommet.no der du også kan lese mer om Universet.

På astronomi.no kan du bli medlem av Norsk Astronomisk Selskap og få regelmessig informasjon om det som skjer over hodene våre. På www.bangirommet.no er det mulig å bestille signerte bøker om verdensrommet.

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennis skjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.
Ta kontakt for bestilling.





Min interesse for dykking begynte da broren til min fadder, var dykker på Slipen i Sandnessjøen, min far var linemann. Jeg startet min dykkerutdannelse midt på 1970 tallet, og hadde en mengde oppdrag i tillegg til mitt andre yrke.

*Dykking på Kårstø ledningen.
Foto: Jan Erik Eriksen*

Dykkerhistorie

Etter at jeg var ferdig med handels-skolen, maskinlinja og arbeidet på sykehuset som operasjonsvakt under studiene, fikk jeg jobb som skipsrørlegger på Slipen mek.

Der hadde jeg på slutten ansvaret for all lense, motorkjøling og ballastsystemer på tre store RO-RO fartøyer som skulle til Indonesia, samtidig som jeg hadde jobb dykker.

I 1980 var jeg på kurs hos Kommandørkaptein og dykkerlege Svein Eidsvik i Bergen. Der gikk jeg også på Veritas sine kurs, og kvalifiserte meg for alle inspeksjonssertifikatene.

Etter dette var jeg innom mange forskjellige arbeider, og var også innom Statpipe leggingen i 82. Jeg var utlånt fra mange

forskjellige operatørselskaper, som leide ut dykkere til andre.

På den dypeste seksjonen var jeg sammen med bl.a. Hallvard Hegge fra Mo i Rana, og Roald Nicolaisen fra Narvik, samt Trond Hansen fra Tromsø. Vi var et godt team, trygge på hverandre og vel kvalifiserte til den jobben vi skulle gjøre. Under Statpipe dykket ble det beordret at dykkerne skulle bruke 40/60 Nitroxgass. Dette ville medføre at vi fikk lengre bunntid, og kortere dekompresjon.

En dag etter endt dykk ble jeg uggen i kroppen. Jeg ble liggende i ei brakke hvor dykkerdraktene ble oppbevart. Da kom Hallvard Hegge og Roald Nicolaisen inn og fant meg, de så da at noe var alvorlig galt. Etter konsultasjonen med legen ble jeg umiddelbart

kjørt i trykkammer igjen og symptomene forsvant nesten. Etter endt kammeropphold gikk jeg igjen i brakka. Jeg var fortsatt uggen, men bedre. Det blåste så opp til storm, og all dykking ble avblåst.

Jeg hadde sovnet i brakka, jeg våknet plutselig av at en veldig stor bølge kom over dekk og knuste brakkeveggen, og tok med seg drakter og utstyr på sjøen. Jeg klarte å klamre meg fast, men så kom neste bølge og slo meg ut den andre veggen, sammen med bord og planker i selve brakka.

Jeg ble kilt fast under ei rørgate på dekk, og fikk etter hvert hjelp til å komme meg løs, kraftig forslått. Neste morgen ble vi alle evakuert med helikopter, og jeg ble transportert til Håkonsvern i Bergen, for videre behandling. Der ble jeg på nytt

kjørt i trykkammer, og dykkerlege Eidsvik var hos meg mange ganger hver dag, og den 17. mai sa han til meg. Sitat: "Du skulle vært dau nå, for blodet har koagulert i hjernen din. Men vi skal få deg frisk igjen".

Jeg trente uten skader og symptomer i ca 9 måneder, og ble så etter omfattende tester godkjent for dykking igjen. Jeg elsket jo mitt arbeide. Etterpå ble det arbeidet som før, og jeg var i toppform. Jeg påbygde også mine kunnskaper med klokkekykkerutdanningen, og hadde iflg. loggboka arbeidet for forskjellige operatører fra Tananger på landsiden, til alle installasjonene på Ekofiskfeltet, og noen felter på engelsk sektor. Var også en kort tur innom Wilhelmsendykkerfar-tøy Wilchief.

Jeg stortrivdes i jobben og arbeidet alt jeg orket for å bli fast ansatt. Den nye arbeidsgiveren min var Stolt Nielsen Seaway, og jeg følte at det var det sikreste firmaet i bransjen. I det firmaet var vi jo bare midlertidig ansatt. Men jeg arbeidet som bare det. Når vi skulle dra hjem og sto på helidekket, ble jeg som regel tilbakekalt og sto en ny periode, da en eller annen som regel manglet. Og slik fortsatte det.

Den 09.09.88 ble vi informert om at vi skulle blåses ned til bunnen, blowdown var klokken 1750 på Ekofisk K. Der festet jeg bolter og kiler i Conductor med hydratite. Den 11.09.88 var jeg fortsatt på 40m. Der ble jeg beordret til å arbeide på Ekofisk 2/4 B med gjentatte riserinspeksjoner. Tror det var 3 risere (oljerørledninger) langs plattformen. Jeg utførte jobben, som hadde grunneste dybde 29m. Altså gjentatte excursions (opp og ned).

Ved tilbakekomst til klokka ble det rapportert til overflaten at jeg hadde problemer. Nakke, syn, rygg, hodet faller, iflg. loggboken. Jeg ble så kjørt ned til bunnen på bodybde 60m, med største arbeidsdybde som var 75m. Der var bunntiden fra 6t 24min til 7t 25min. Jeg fullførte perioden i metning med

skrantende helse, kom opp og fikk min loggbok stemplet og dro hjem. Ble lovet metning (klokkekykk) neste periode også.

Ved ankomst ombord på dykkerskipet Seaway Harrier ble jeg kjørt i behandling igjen.

Det skulle kjøres 3stk 6er tabeller (oksygendykk). Men båten skulle gå, og jeg ble overført til dykkerskipet Seaway Pelikan. Jeg hadde fått brent mine lunger slik at jeg ikke tok opp mer oksygen, og skaden var skjedd.

Ved undersøkelse på haukeland ble det i etterkant påvist hjerneskade, bobler i nakke og spinalkanal, lammelser, ballansevansker, syn og hørselssvikt, lammelser til blærefunksjoner og masse tjafs. Jeg fikk juridisk hjelp av Catrine Thiis Evensen i advokatkontoret KPU i Oslo, da hun gikk gjennom papirene på trygdekontoret, ble hun oppmerksom på at arbeidsgiver hadde forfalsket skaderapporten. Det står at excursions ble foretatt mellom 29m og ned til 40m. Men loggboka forteller noe annet. Den er stemplet av dykkerleder og skipssjef, og sier excursions fra 40m til 29m. De innrømmer bruk av excursions, som er ulovlig i bruk.

Under kurset hos dykkerlege Eidsvik ble det sagt at disse prosedyrene ble fjernet fordi de var livsfarlige. US NAVY tabellene gir ingen limit oppover fra den dybden. Det kunne medføre død og alvorlige skade. Årsaken til at slike prosedyrer ble brukt var at de skulle få en og samme dykker til å utføre flere oppdrag, under samme dykket, og således spare penger.

Når epikrisene fra Haukeland sykehus, Rikshospitalet og de andre sykehusene ble samordnet, skulle det søkes om riktig trygd. Da ble det en forferdelig kamp mot trygdeetat og rådgivende lege. Jeg måtte til slutt rapportere til tryggedirektøren hvordan situasjonen var. Etter mange år ble det etter hvert litt bedre. Dette var og er en skam, at de

skadde selv skal kjempe som løver, for å oppnå sine rettigheter. Rettigheter de har krav på.

Etter mange år med smerter, hørte jeg over smerteklinikken i Bodø, via en som hadde hatt kreft. Der ble mye prøvd, og jeg fikk til slutt en type nerveblokkade som gis intravenøst og som brukes i operasjoner.

Jeg fikk en ny og bedre hverdag, men jeg måtte bruke morfin i tillegg. Virkningen var alt fra 2-10 dager, og da tok morfinen over.

Nå kjører jeg 82 mil hver 14 dag, og bruker 10-14 dager på behandlinger hver måned. Når det har stormet som verst med lammelser, betennelser og smerter, er det nesten som om man skulle vært avlivet, for å slippe å plages mer. Men humøret holdes oppe av tiltakslyst og pågangsmot.

Når jeg er hjemme prøver jeg å være så aktiv, som det lar seg gjøre, jeg er mye på sjøen.

Driver elgjakt, seljakt, hjortejakt, rådyrjakt, ulv, og bjørnejakt.

Jeg driver jaktopplæring og konkurranser for jegerne i Sandnessjøen, og kommunene rundt. Jeg har en forkjærlighet for sjøen og har tatt mine skipperpapirer. Problemet er, ingen kan ha en kaptein, som ikke kan være i jobb når arbeidsgiver vil.

I tillegg går mye tid til å være behjelpelig som hovedtalsmann for Nordsjødykkeralliansen i Nord-Norge. Men jeg skulle svært gjerne vært i arbeide som dykker enda. Nå bor jeg i en vakker kommune som heter Leirfjord, som ligger ved Sandnessjøen. Her prøver jeg å holde mitt småbruk ved like. Men alt går mye tregere nå. Ting som man før gjorde med en lett selvfølgelighet, har blitt et, til tider, stort problem.

Mvh

Jan-Erik Eriksen

www.fffs.no - info@fffs.no



Skosnorer

Eg vett ikkje om det hette skosnorer, skolisser, skosnører, eller någe heilt aent. Det e någe hekkkan. Skosnorer, kalle eg det for, så kan du kalla det for akkorat ka du vil. Du kan kalle det for komfyr om du vil, det dride vel eg i. Eg bryr meg ikkje. Det eg vil fram te, når det gjelde skosnorer, eller komfyr, det e at korfor kan de ikkje, i svarte granskauen, i år 2006, klara å laga någen skosnorer så ikkje ryge? Her kan de senda folk te månen, og de kan laga vaniljesaus uden klumpar, men tror du de kan laga skosnorer så ikkje ryge? Nei.

Her kjøbe eg et par sko, med skosnorer. Då ska skosnorene knyttas sånn du kjenne at du har skonå på deg, ellers kunne du gått med et par sko uden skosnorer. Eg kan knytta skosnorer. Kånå mi seie eg knytte så hardt at eg fjerne blodtilstrømningå te tedene. Ka vett vel hu om skosnorer og teder? Eg har ikkje merr enn 5,5 liter blod, og då vil eg prioritera dette te andre deler av kroppen enn de lakrisklumpane neri strømpene.

Skosnorer snakke me om. Kordan kan det ha seg at skosnorene mine ryge itte to ugers brug? Då må eg snofla meg te byen, og kjøba nye skosnorer. Og ka tror du de koste? 28 kroner for et par taustumpar. 28 kroner! Du må ikkje innbilla meg at det koste merr enn 50 øre å laga et par skosnorer. Åsså 28 kroner! 14 kroner i ugå bruge eg på skosnorer. 728 kroner i året.

Nå komme det aller versta. For to månar siden va eg i Dublin. Og der lurte kånå mi meg te å kjøba et par sko. Heilt nye sko. Eg har jo sko. Åsså 1500 kroner, for et par sko. Det e de dyraste skonå eg har klypt i heila mitt liv. Du kan jo få ein komfyr for den prisen. Men ekspeditøren sa at skosnorene va så sterke at eg aldrig ville klara å ryge de. De va ekstra tynne, men ekstra sterke.

Tror du de røyg? Ja. Itte to uger. Så va det ner te Stavanger sentrum, kor skobutikkane aldrig hadde sett så tynne skosnorer. Før, i siste skobutikken, kor damå sa at hu meinte de hadde hatt sånne snorer for 30 år siden, og at der gjerna va någen på lageret. Hu fant tri par, med møje støv på, og hu gav de te meg heilt gratis. Men kan eg bruga de? Nei. Det e klart eg kan ikkje det. For eg vett at når eg har brukt opp disse skosnorene så må eg reisa te Dublin for å kjøba nye. Derfor reise eg te Dublin, nå på lørdag, bare for å oppsøga denne butikken. Og når eg ser den forbannade ekspeditøren så ska eg hiva skonå rett i skallen på han. Eller ein komfyr.

Kordan kom denne komfyren inn i bildet?





FEDJE SIKKERHETSSENTER AS

Maritim- og offshorerelatert sikkerhetsopplæring

Postadresse: Fedje Sikkerhetssenter AS, 5947 Fedje. Tlf.: 56 16 42 50 /
Fax: 56 16 43 44 e-post: fedje.tr@online.no / Heimeside: www.fedjesikkerhet.no.

SIKKERHETSSENTERET I NORDHORDLAND

Fedje Sikkerhetssenter AS har i dag rederi, offshore-selskap, kontraktørselskap, maritime skular, industri-bedrifter, offentlege instansar og mange privatpersonar som kundar på våre kurs. Vi har svært gode øvingstil-høve og erfarne instruktørar for teoretisk opplæring og praktisk trening ibrannslukking, sjøredning, førstehjelp, HMS o.l. Vi reknar naturen som omgir oss med sine variasjonar som vårt viktigaste "klasserom" for å gi våre kursdeltakarar ei trygg og realistisk opplæring slik at dei er best mogeleg rusta til å takla situasjonen om uhellet seinare skulle vera ute.

Grunnleggjande sikkerhetskurs IMO-60, STCW-95:

Uke: 2, 4, 7, 16, 13, 19, 27.

Vidaregåande sikkerhetskurs IMO-80, STCW-95:

Uke: 8, 9, 10, 22, 23, 24, 25.

24t repetisjonskurs STCW-95 for skipsoffiserer:

På forespørsel

16t repetisjonskurs STCW-95 for skipsmannskap:

På forespørsel.

15t påbyggingskurs fra GSK-OLF til IMO-60, STCW-95:

Uke: 2, 4, 7, 13, 16, 19, 27.

Grunnleggjande sikkerhetskurs OLF inkl. HUET:

Uke: 3, 6, 11, 17, 21, 27.

Repetisjonskurs GSK-OLF inkl. HUET:

Uke: 3, 6, 11, 17, 21, 27.

32t grunnkurs HMOB-båt, STCW-95 og OLF:

Uke: 5, 13, 26 (Kan kombinerast med 40t grunnkurs førstehjelp)

40t medisinsk behandling STCW-95:

Uke 12, 26.

66t/68t oppgraderingskurs STCW-95 for skipsoffiserar:

Uke 12, ellers på forespørsel.

Ta også kontakt om det skulle vere interesse for andre kurstypar, eller om det er ønskelig at vi gjennomfører delar av kurset på annan avtalt stad.



Våre kurs har godkjenning frå sjøfarts-direktoratet og OLF.Kvalitetssystemet vårt er sertifisert av Bureau Veritas Norge AS.





Den 15 februar klokken 03:07 i 1982 tipper flyteriggen Ocean Ranger rundt ca. 350 km utenfor kysten av St John's ved New Foundland og 84 mennesker omkommer. Et betydelig bidrag til katastrofen var hvordan menneskelige begrensninger i et komplisert og dynamisk miljø hadde blitt kraftig undervurdert. Dette kommer klart frem i rapporten som US Coast Guard gjorde etter katastrofen

The human factor

Ocean Ranger var en av verdens største såkalte Mobile Offshore Drilling Units (MODU) på den tiden med to pontonger på størrelse med ubåter som inneholdt blandt annet drivstoff, ferskvann og et intrikat system av ballast-tanker for å holde riggen stabil. Når riggen var senket lå den stødig og var ikke spesielt sårbar for sjøgang, men den var topptung. Det betydde at når vekten ble forskyvd på dekket, noe som skjedde ofte fordi forskjellig utstyr ble flyttet rundt, kunne den komme ut av balanse. Kontrollrommet til ballastsystemet var plassert i en søyle ca 8 meter over en av pontongene.

Om morgenen den 14 februar forberedte mannskapet seg på en storm som var forventet å komme inn i løpet av dagen. De var ikke spesielt bekymret fordi "Ranger" hadde vært igjennom 50 stormer i løpet av sin 6 årige drift uten problemer. Det var en robust rigg som var designet for å tåle bølgehøyder opp til 40 meter og vindstyrke opp mot 100 knop.

Da stormen kom inn med full styrke slo en gigantisk bølge over Ocean Ranger

med så stor kraft at glasset i porthullene til kontrollrommet ble slått inn og store mengder vann kommer inn i kontrollrommet.

Kontrollpanelet blir oversprøytet med vann og kortslutter. Det gjør at mange av ventilene i ballastsystemet åpner og lukker helt vilkårlig. Mange av lampene som indikerer hvilken posisjon ventilene er i kortslutter også, noe som gjør det umulig å vurdere statusen av ballasten. Ethvert forsøk på å operere kontrollpanelet er nå livsfarlig på grunn av faren for å få elektrisk støt. Det ble etter hvert tilkalt elektriker og strømmen blir slått av. Det gjør at alle ballastventilene lukker uansett hvilken posisjon de er satt til. Selv om stormen raste med vindstyrke på opp imot 160 km/t. var det på dette tidspunktet ingen ting som tydet på at en katastrofe var underveis. Like etter midnatt ble en fatal beslutning tatt av operatørene i kontrollrommet til ballast tankene om at strømmen til kontrollpanelet skulle settes på. Det er uklart hvorfor, men det er mulig at man trodde at panelet var tørt nok til å kunne brukes igjen. Uten strøm på panelet får man ikke informasjon om vannnivå i ballast-

tankene, hvilke pumper som var på eller av, eller hvilken posisjon ventilene var i. Dette gjorde systemet håpløst å operere. Pontongen tok inn store mengder vann. Etter hvert som styrbord baug sank lavere i vannet dukker det siste problemet opp med fatal effekt. Åpningen for kjetting og tau i toppen på hjørnesøylen ble liggende så lavt at bølgene slo over dem og sørget for å tilføre store mengder vann. Dette problemet var det ingen av besetningen i kontrollrommet som var klar over fordi det ikke var noen form for varsling.

Situasjonen var nå svært alvorlig og det var bare et spørsmål om tid før riggen tippet rundt. Det ble gjort klart til evakuering og mannskapet gikk ombord i livbåtene.

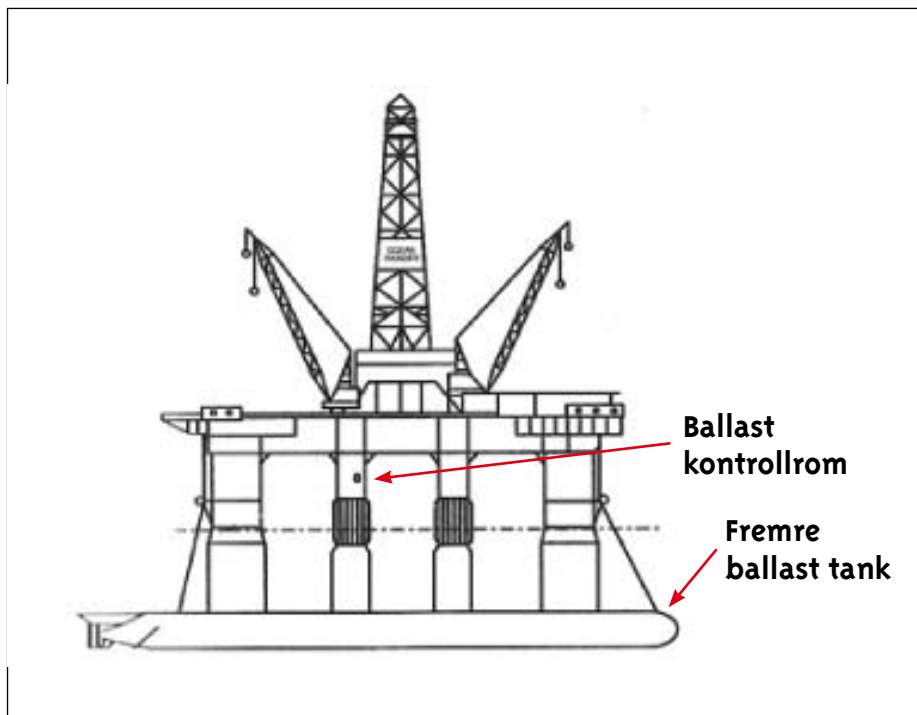
De fire Livbåtene som var om bord måtte fires ned med tau 15 – 20 meter til sjøen. I vindforhold rundt orkan styrke ble et par av livbåtene slengt inn i riggen og knust. For de båtene som nådde vannet viste det seg å være håpløst å få frigjort seg fra tauet som firte båtene ned. Båtene måtte ligge stille med all vekten fra båten vekk fra tauet før det lot seg gjøre

å komme fri. En av livbåtene lyktes med dette og her var det åtte mann ombord.

Da supportskipet ankom en time etter at det hadde satt kursen mot Ocean Ranger oppdaget de en livbåt som lå i vannet og startet med en gang arbeidet med å få disse mennene opp i skipet. Det mislyktes og alle åtte havnet i vannet og druknet

I havarirapporten står det i en kommentar at; ”begivenhetene som førte til katastrofen var ikke uungåelig og ved riktig inngripen av mannskapet ville den vært unngått”. Å sette mennesker til å operere i et så komplisert miljø som dette kontrollrommet krever at man legger store resurser i trening. Denne katastrofen skjedde for snart 25 år siden og det er logisk å tro at de elementene som ble påvist i havarirapporten er korrigert og ikke eksisterer i dag. Det ville jo vært en god ting, men dessverre er nok ikke det tilfellet. Det var mye som kunne tilskrives dårlig ledelse som blandt annet at det ikke var noen formell trening for de som var operatører i kontrollrommet for ballastsystemet og at det ikke fantes overlevelseshdrakter til besetningen.

Det interessante er at i mars 1987 veltet Herald of Free Enterprise like etter at den forlot kaia i Zeebrugge, Belgia med kurs for Dover i England. 186 passasjerer og besetningen omkom. I havari-rapporten står det; (From top to bottom the body corporate was infected with the disease of sloppyness”) eller raskt oversatt; fra topp til bunn var ledelsen infisert med sykdommen slurv. Her er det mange paralleller til Ocean Ranger hvor ledelsen pålegger besetningen oppgaver som slett



ikke er tilpasset begrensninger i mennesket. Når det gjelder myndighetenes oppfattelse av dette er jeg heller ikke særlig imponert. I VG den 21. desember 1999 står det at Kapteinen på Sleipner ble gjort ansvarlig for den nye superbåten nesten uten opplæring. Under årsaksforhold i rapporten (NOU 2000) kommer det frem at navigatøren blir pålagt ansvaret for å tilegne seg nødvendig kunnskap mens rederiets manglende fokus på innhold i trening ikke blir tillagt særlig stor vekt.

Andre katastrofer med sterke paralleller til disse er Chernobyl, Three Mile Island, (Atomkraftverk i USA) Bophal osv. Hva er det egentlig som skal til før vi tar inn over oss at menneskene må i sentrum? Det er ikke så rart at statistikken blir

slik den blir presentert av Paul Utne i Dråpen nummer 2, 2006. Det kommer heller ikke til å bli nevneverdig anderledes før vi engasjerer oss der hvor problemet ligger. Det er blitt brukt enorme resurser i mange år på å utvikle teknologi. Nå er det på tide at vi tenker på menneskene!

Tor H. Krokstad, HUCON

Referanser: Inviting disaster. James R. Chiles. Harper business; Learning from accidents, Trevor Kletz, Gulf professional publishing; U.S. Department of Transportation, United States Coast Guard 16732/Ocean Ranger; NOU 2000:31; Skipsrevyen.no Fra Sea Cat til Sleipner.

Forhåpentligvis er alt i orden ombord på denne riggen. Foto: FFSS

World Medical Card – trygghet for deg som jobber på sjøen

FFFS tilbyr sine medlemmer World Medical Card til en gunstig pris. Kortet sikrer rett behandling dersom du skulle trenge legehjelp fra fremmed helsepersonell.

“Forskningsresultater viser at sjøfolk er spesielt utsatt for ulykker og ulike sykdommer. Resultatene viser videre at forekomsten av for eksempel hjerte/karsykdommer og kreft er høyere på sjøen enn til lands.”

For din egen sikkerhet, bestill ditt World Medical Card i dag.



Pris FFFS medlemmer:
270,- for 2 års medlemskap

World Medical Card er et medisinsk trygghetskort som:

- Inneholder personlig medisinsk informasjon.
- Kan leses av leger over hele verden.
- Sikrer riktig behandling.
- Redder liv.



World Medical Card reddet livet mitt

“Under mitt årlige opphold på Mallorca ble jeg veldig syk. Jeg ble raskt fraktet til sykehus, men hadde problemer med å kommunisere med legene. Kortet forhindret at jeg ble feilbehandlet på sykehuset. De lokale legene ble imponert over informasjonen i kortet, og jeg er sikker på at denne informasjonen reddet livet mitt.”

Egon E. Christensen



Ja, jeg ønsker å motta mer informasjon om World Medical Card

Fornavn _____ Etternavn _____

Adresse _____

Postnummer _____ Poststed _____

Send kupongen til:

World Medical Center, P.b. 2365 Solheimsviken, 5824 Bergen,

Ring 55 33 75 75 eller

Send en e-post til post@wmc-card.no

www.wmc-card.no



Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

SEALIFT



Foto: Hans-P. Sandseth

Et sikkert og effektivt utstyr:

- For skånsom redning av personell fra sjø
- Gir sikre forhold for redningspersonell
- Høy effektivitet i dårlig vær, inntil Beaufort 8
- Høy effektivitet ved ising / kalde forhold
- Fangning av slepelinjer, styreliner
- Opptak av vrakgods.

Brukes også ved:

- Støtte ved ROV - operasjoner
- Plattform for lette dykkeroperasjoner



engineering a.s

Kontakt:
SMV engineering a.s
Kjetil Rabba
Tlf. +47 99 43 43 43
e-mail: kjetil@smv.no
www.smv.no



INNMELDING

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

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Fellesforbundet For Sjøfolk
Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen
Faks: 55 96 23 83

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

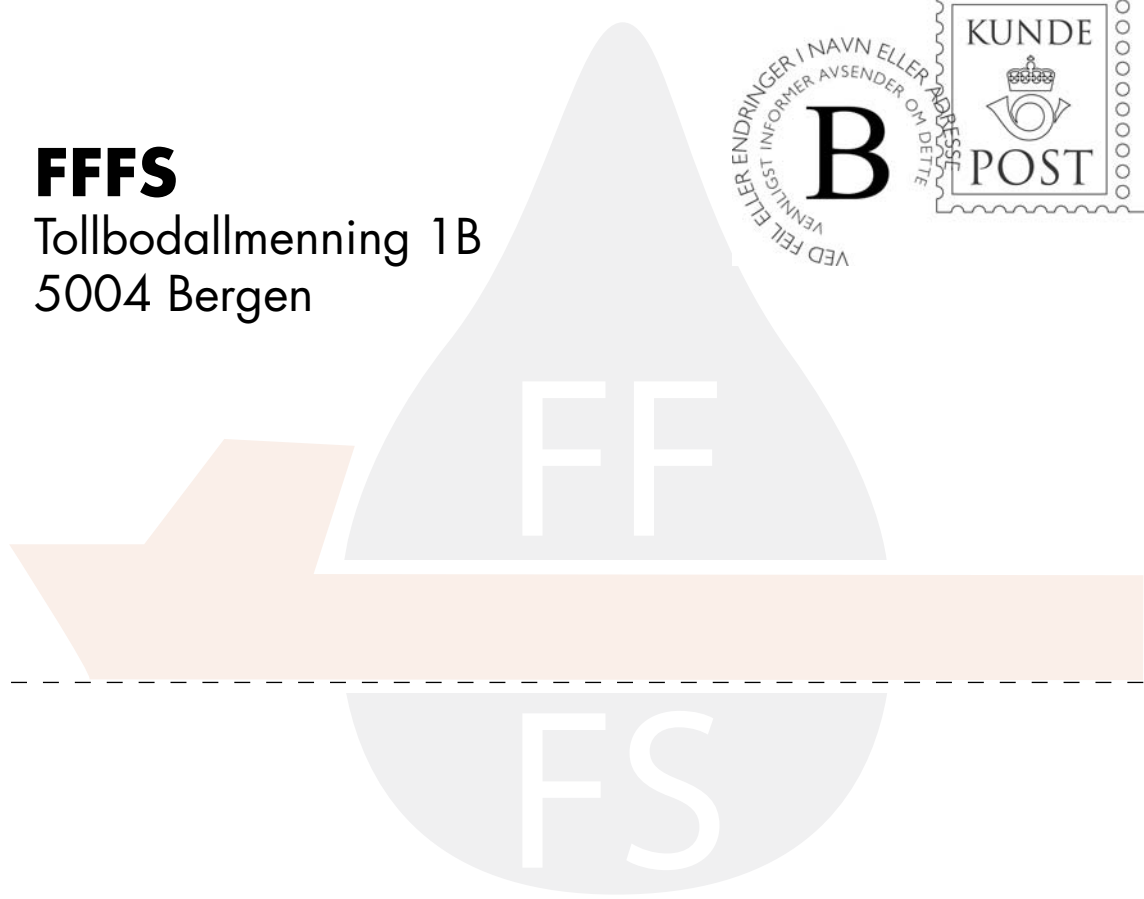
i Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen



Kryssord



De fire første riktige uttrukne besvarelser belønnes med 4 Flax lodd hver

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 |
| 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 |
| 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 | 64 | 65 | 66 | 67 | 68 |
| 69 | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 | 75 | 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 |
| 86 | 87 | 88 | 89 | 90 | 91 | 92 | 93 | 94 | 95 | 96 | 97 | 98 | 99 | 100 | 101 | 102 |
| 103 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 |
| 120 | 121 | 122 | 123 | 124 | 125 | 126 | 127 | 128 | 129 | 130 | 131 | 132 | 133 | 134 | 135 | 136 |
| 137 | 138 | 139 | 140 | 141 | 142 | 143 | 144 | 145 | 146 | 147 | 148 | 149 | 150 | 151 | 152 | 153 |
| 154 | 155 | 156 | 157 | 158 | 159 | 160 | 161 | 162 | 163 | 164 | 165 | 166 | 167 | 168 | 169 | 170 |

VANNRETT

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Viktig for FFFS | 88. Fly |
| 18. Kjærlighet | 96. Initialer politikker |
| 24. Like | 98. Uærlig |
| 26. Stolthet | 103. Kiste |
| 29. Sov. Elv | 111. Nummer |
| 35. Løsgjenger | 113. Fra. Elv |
| 43. Hås | 117. Drar |
| 45. Fredrik Knudsen | 120. Seilforening |
| 47. Kna | 123. Org. |
| 52. Vekt | 126. Byrå |
| 54. Romvesen | 130. Anonym |
| 56. Benklær | 132. Eksisterer |
| 66. Overbevisning | 134. Forkortelse |
| 69. Før EU | 137. Arne Knutsen |
| 72. Rekke | 139. Like |
| 76. Bindeord | 141. Yrke |
| 79. Euro. elv | 150. Kv. Navn |
| 86. Eldstemann | 154. Ufred |

LODDRETT

- | | |
|------------------|---------------------|
| 1. Står FFFS for | 56. Stil |
| 2. Hest | 59. Smilte |
| 3. Blomst | 64. Port |
| 4. Heggen | 65. Etter |
| 5. Bilmerke | 66. Lende |
| 6. Skli | 71. By i California |
| 7. It. Elv | 74. Rederi |
| 8. Sted | 77. Rom |
| 9. frukt | 84. Fra. Elv |
| 10. Fork. Øyer | 95. Forkort. |
| 11. Avslag | 104. Klage |
| 12. Skor | 110. Vei |
| 13. Anker | 125. Serv. sted |
| 14. Sæter | 129. Søt |
| 15. Båtmotor | 140. Utløp |
| 16. Farge | 144. Tall |
| 17. Varsel | 145. Fellessalget |
| 38. Lur | 147. Penger omv. |
| 40. fred | 149. Flåte |
| 41. Vannvei | 150. Moderne |

**Riktig svar sendes innen 15.02.07 til:
FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen**

KOM TIL NETSHOP.NO FOR EN HYGGELIG JULEHANDEL!



Pioneer

42" Plasma PDP-427XA HDTV

Alt du leter etter i en high-end Plasma-TV, bedre bilde og avanserte justeringsmuligheter.

Med en oppløsning på 1024x768 så er du sikret krystallklare bilder ved bruk av HDMI overføring. Kontrast på 3000:1 og lysstyrke 1100cd/m2. PDP-427XA har all videobehandling integrert i selve skjermen, og er utstyrt med både PC inngang og 2 HDMI innganger.

Best i test Digital World nr. 7/2006

Varenr: 23031

21.995,-



TOSHIBA

Ny TV til jul? velg den beste

37WL66Z 37" LCD-TV, Høyoppløselig 37-tommers LCD-panel med hele 1366x768 punkter, Kontrast : 1000:1, HDMI, Onkyo Høytalere. Best i Test i Bladet Lyd og bilde og VG.

Varenr: 23376

12.995,-



ONKYO

TX-SR674E receiver 7x150W

Svært kraftig receiver fra Onkyo med hele 3x HDMI. 7x150W utgangseffekt, RDS radio og støtte for Dolby Digital + EX + Pro Logic IIx.

Varenr: 22943

6.495,-



ENERGY

ACT6 hjemmekinohøytalere

Dette ATC6 høytalersetet består av 6 enheter, 4 Satelitter, 1 Senter høytaler og en ATC 8" 80W Subwoofer. Disse høytalerne vil gi deg skikkelig trokk i stua.

Varenr: 17675

4.995,-



acer

Genial stue PC (HTPC)

Opptak, pause og live TV. Last ned - og hør på musikk. Samle og dele fotografier. Last ned og se på film. Aspire iDea har Intel® Viiv™ technology og Microsoft® Windows® XP Media Center Edition.

Varenr: 23587

13.495,-



Optoma

HD70 DLP Projektor

DLP Projektor fra Optoma. Støtter HDTV. 1000 Ansilumens, 4000:1 kontrastforhold og 1280x720 oppløsning. HDMI-inngang.

Varenr: 23060

9.590,-



LENOVO

Znote 6214W

God PC for gaming/grafisk bruk. 14" Widescreen skjerm med WXGA oppløsning, Slot-In DVD-brenner, Core 2 Duo T5600 prosessor, 1 GB minne, 80 GB harddisk, WLAN, nVidia 7600 skjermkort med 512 MB minne.

Varenr: 21439

11.990,-

Hentelager og Showroom

Netshop Oslo-avdelingen har hentelager og showroom. Ved bestilling av varer på nettbutikken www.netshoposlo.no kan du hente varene dine i etterkant raskt og enkelt på Kaldbakken.

33 42 22 00
salg@netshop.no
www.netshop.no

NetShop®

Priser kan endres uten varsel, ved uventede prisøkninger eller unormal valutasingninger. Alle priser er oppgitt inkl. mva. Vi tar forbehold om feil.