

DRÅPEN

FF

FS

NR. 4 • 2017 • 16. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



• TAKK FOR MEG

• DER VIRKELIGHETEN OVERGÅR DEN VILLESTE FANTASI

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har chatteforum

FFFS FORUM

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

Pris per stykk er 195 kroner inklusiv frakt.

Ta kontakt for bestilling.





INNHOOLD

Dråpen nummer 4 • desember 2017



Landsmøtet for FFFS side 14



Takk for meg side 21



Der virkeligheten overgår den vildeste fantasi side 30



Human factor side 46

Nr. 4 desember 2017 - 16. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Usignerte artikler er redaksjonelt stoff

Forsidefoto:
Esvagt Njord - Jan Arne Wold/
Woldcam. Statoil

Trykk
Molvik Grafisk

Leder	side	4
Håper denne kampen åpner politikernes øyne	side	5
En godt skjult og stor HMS risiko	side	6-7
FFFS er i en veldig heldig situasjon	side	8
- Byrådet jobber aktivt for å forhindre sosial dumping	side	9
Tilbakeblikk på et norsk skipsverft i særklasse	side	10-12
Pensjonsordningen for arbeidstakere til sjøs	side	13
Landsmøtet for FFFS	side	14-15
Lek med ilden	side	16-17
Klar tale til kontroll og konstitusjonskomiteen på Stortinget	side	18-19
Det må være stusselig å kun ha sin egen lommebok å tenke på	side	20
Takk for meg	side	21
Kun om 2+2 er lik 5	side	22-23
Staten har lagt opp til at kun noen få nordmenn skal tjene på skipsfart - skipsrederne	side	24-25
Vi har flere ganger opplevd at medlemmer blir feilinformert	side	26
Vi har sagt det før, vi kan redusere forurensningen	side	27
Ønsker du et sterkt FFFS?	side	28
Mens gresset gror dør kua	side	29
Der virkeligheten overgår den vildeste fantasi, del 2	side	30-39
Fra gamle dager	side	40-41
Motorproduksjon i Bergen	side	42-45
Human Factor	side	46
Leserbrev	side	47
Human Factor	side	46
Leserbrev	side	47
Farlige asterioder?	side	48-49
Å fly	side	50
Kryssord	side	51

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

*Leif R. Vervik
formann*

Leder

Kjære lesere

Denne utgaven av Dråpen er den siste som blir utgitt i trykket versjon, for fremtiden vil den bli digital, og befinne seg på våre hjemmesider; www.fffs.no

Vi håper på den måten å kunne nå like mange lesere, samtidig med at vi kan engasjere oss mer økonomisk i andre saker. Viktig i denne forbindelse er at alle som ikke har gitt oss beskjed om ny mailadresse gjør det så fort som mulig.

13 oktober ble det avholdt Landsmøte her i våre kontorer. Tilstede var ti ivrige og dedikerte representanter, som viste både interesse og innsikt i det arbeidet forbundet driver. Innspillene var intelligente og visjonære. Slik jeg ser det går forbundet en lys fremtid i møte. Nye medlemmer ble valgt til styret mens andre ble byttet ut. Les artikkel lenger bak i bladet.

Det ble tatt en del avgjørelser, men den viktigste for dere er vel at det ble bestemt at kontingenten skal økes med noen få kroner fra første januar 2018. Sist gang det skjedde var for tre år siden, uten at det medførte noe ramaskrik, det samme håper vi denne gangen.

I denne utgaven av Dråpen kan dere lese en lengre artikkel om utviklingen av Scandinavian Star saken. Det er, som dere kan lese, skremmende at norsk politi kan holde på slik de gjør. For oss, som har vært involvert i saken i flere år, kan det se ut som om de prøver å skjule en totalt feilslått etterforskning. Den ene har ikke vist hva den andre har gjort.

Bevis har vært lemfeldig behandlet, om det er mulig å uttrykke seg slik, de har i alle fall forsvunnet for deretter å dukke opp igjen. Kommisjonen som skulle gå inn i saken for å finne ut av hva politiet hadde gjort, konkluderte med at alle andre enn politiet løy. Ugjendrivelige bevis ble, på en måte bare latterliggjort av kommisjonens formann. Heldigvis har Stortingets Kontroll og Konstitusjons komité, nå fattet mer interesse, og stiftelsen har fått mer troverdighet, kan det se ut som. Vårt håp om ny etterforskning er i alle fall blitt større.

Siden dette blir siste utgave av Dråpen i trykket form, og min aller siste utgave, i og med at jeg nå går av for å nyte mitt otium som pensjonist, vil jeg takke alle for mange gode innspill og tilbakemeldinger, av både ros og ris.

Husk at Fellesforbundet for Sjøfolk er et samlende forbund for alle om bord, og vi tar alle seilende på alvor.

Ha en gledelig jul alle sammen

Håper at denne kampen åpner politikernes øyne når det gjelder det vi alle vil stanse - nemlig sosial dumping

Kampen dette dreier seg om er om politikerne, med god samvittighet, kan stå å se på at rederier kan hive sine påmønstrede sjøfolk, med norske kontrakter på land.

Dette er en sak, som i skrivende stund, ennå ikke har fått sin dom i Bergen tingrett, men vi er redd for at uansett dom vil saken bli anket til en høyere rettsinstans. Rederiene og bemanningsselskapene står på sitt- og heldigvis, sjøfolkene gjør det samme. De som vinger, er som alltid, politikerne. De har alle som en, tror jeg, stått på Stortingets talerstol og sagt at vi må stoppe sosial dumping.

Når så rederiet GC Rieber i Bergen sa opp 70 av sine ansatte i fjor høst, for så å bytte dem ut med billigere utenlandsk arbeidskraft, gjorde politikerne ingenting. GC. Rieber vil selvsagt hevde at de ikke har byttet ut sine tidligere trofaste

slitere, de har bare inngått en avtale med OSM, et bemannings selskap med internasjonale interesser. Når OSM så tilbyr de oppsagte videre arbeid er det ganske sikkert på vilkår de ikke kan leve med, men på grunn av nød kan/må underbetalte utlendinger bare ta det de får.

Slik vi ser det, er dette en sleip måte å kvitte seg med arbeidstakere på. At rederiene ikke står frem på en ærlig måte og sier at de må dessverre si folkene opp på grunn av at de for dyre, er en lettvin og uærlig måte å fronte saken på. Når man så sier at man sier opp avtalen med arbeidstakerne uten en saklig grunn, bare at man har, bak ryggen på sine egne ansatte, inngått en avtale med et selskap, som ikke har noen som helst troskap overfor «varen» de selger.

OSM, som andre Crewing selskap har bare en vare, arbeidskraft, som de henter i et eller annet utland, der rettighetene er totalt fraværende. Når vi så vet at mannskapene for disse selskapene bare er en handelsvare, så kan vi heller ikke

forvente at «varen» blir tatt på alvor. Det er dette norske «seriøse» politikere må ta stilling til. Det nytter ikke bare å presentere floskler i øst og vest, bare fordi det høres fint ut. De fine og innholdsrike ordene må følges opp med handling. Derfor håper vi at de tre andre ikke legger saken på is om de taper i første omgang. Her må forbundene ha skikkelig stå på vilje.

FFFS ønsker derfor de tre andre- NSF, NSOF og DNMF lykke til i kampen for de oppsagte sjøfolkene i GC Rieber, i Bergen tingrett, og helt sikkert videre i det norske rettssystemet.

Vi har ikke tenkt å falle i samme fellen som et visst annet forbund gjorde da vi tok fatt i Nye Kystlink- saken (oppsigelsesvern etter fylte 62 år), da skrev det forbundet om saken som om det var dem selv som førte saken. En slik blunder har ikke vi tenkt å gjøre. Lykke til alle tre.

FFFS tar alle sjøfolk ombord på alvor.
<http://miniurl.no/1bw>

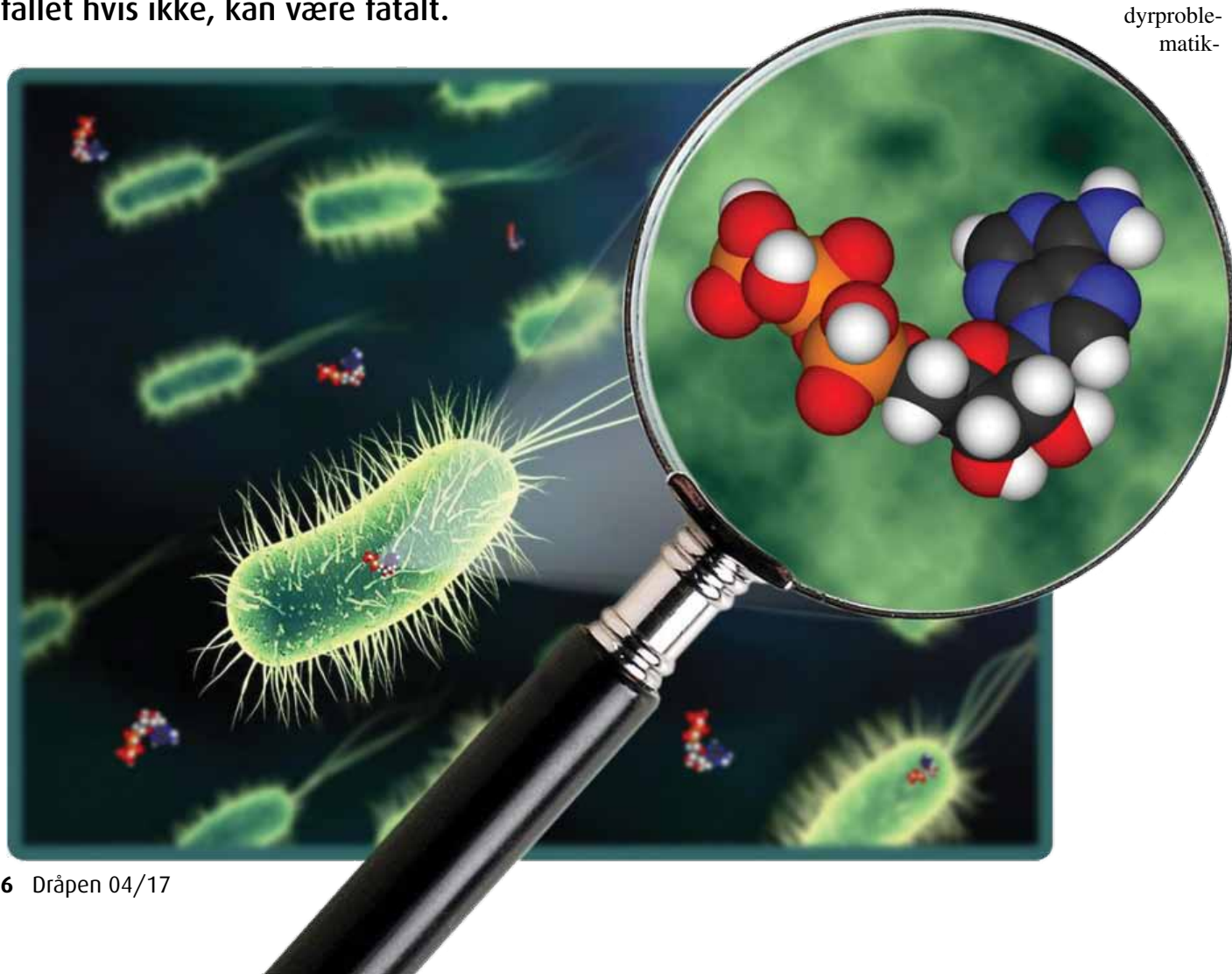
En godt skjult og stor HMS-risiko

– Skip, plattformer, sykehus, nødaggater, transport

Av: Seniorrådgiver HMS Trond Hansen. Daglig leder Mellora AS

Ågotnes, Oktober 2017: Godt skjult i tanker og kar lever de, disse risikobakteriene som kan forårsake både miljøkatastrofer og ulykker med tap av menneskeliv. Få vet om dem og enda færre tenker på dem, men man burde i aller høyeste grad ta de forhåndsregler som trengs. Ut-fallet hvis ikke, kan være fatalt.

Einar Angeltveit i selskapet Maritim Consultants AS på Ågotnes utenfor Bergen roper nå et varsko til de HMS-ansvarlige i både offshore-relatert sektor og andre. Angeltveit er en av Norges mest kunnskapsrike i Norge innen diesel-dyrproblematik-





ken, og selskapet hans driver utstrakt konsulentvirksomhet opp mot blant annet offshore-, transport og lystbåtbransjen.

SLAM OG MOTORSTOPP

Såkalte dieseldyr er mikroorganismer som lever i dieseltanker, forteller han. Ved gunstige forhold kan mange bakterier formere seg svært raskt, noe som i neste omgang betyr at de vil kunne etterlate seg store mengder avfallsstoffer. Disse avfallsstoffene vil igjen danne slam. Slammet kan også komme inn i drivstoffledninger, -filtre, -pumper og dyser ved at det suges opp av drivstoffpumpen. Dette igjen kan gjøre at slammet tetter gjennomstrømmingen og gir motorstopp, forklarer Angeltveit. Dieseldyrene utvikler også en syre som skader dyser og pumper.

FOREBYGGING OG KONTROLL

Norske og internasjonale lover, forskrifter og standarder setter krav til at bedrifter skal ha fokus på helse, miljø og sikkerhet. I lys av dette har nok de aller fleste av oss et eller annet forhold til begrepet risikovurdering, enten det gjelder risikovurdering av en jobb vi skal gjøre i firmaet vi er ansatt, eller når vi for eksempel skal ta oss en lengre båtture i forbindelse med ferieavvikling. Vi ønsker å føle oss trygge, og vi bruker gjerne litt tid og ressurser på det.

Alt for få har et bevisst forhold til de problemene dieseldyr kan skape, sier Einar Angeltveit. Vår erfaring er at det

å forebygge mot og å kontrollere for dieseldyr er mer eller mindre fraværende i miljøer der man skulle tro det var en selvfølge. **Hvor mange dieseldrevne livbåter fins det på norske og utenlandske fartøy? Mangfoldige! Og hvor mange av disse kontrolleres jevnlig for dieseldyr? Få, hvis noen, sier Angeltveit og fortsetter; tenk deg at det utenkelige skjer, at det begynner å brenne på en oljeplattform og at mannskapet må gå i livbåtene for å evakuere. Hva da dersom motoren ikke vil starte, fordi dieseldyrene hindrer drivstofftilførsel? Eller hva om et skip langs norskekysten fullastet med kjemikalier får motorstopp og havner i fjæresteinene?**



LITE FOKUS PÅ PROBLEMET

Angeltveit mener at det må bli en hver eier eller drifter av maskiner som går på diesel å forebygge denne heller ukjente sikkerhetsrisikoen. Maritim Consultants har utviklet enkle testmetoder for å kontrollere tanker for dieseldyr. I tillegg er biocidet «Bio-Protect 2» utviklet av samme selskap. Produktet har vært på markedet siden 1985, og har vist seg meget effektivt til bekjemping av dieseldyr. «Bio Protect 2» er registrert og godkjent i NEMS database for offshore kjemikalier.

Vi vet at både offshore- og landbasert industri har dyktige fagfolk til å ivareta HMS, men trolig er det få risikovurderinger eller vernerunder som blir gjennomført som har et punkt om å kontrollere dieseltankene som er i bruk, sier Angeltveit. Dieseltanker som er utsatt for vær og vind til havs er i risikozonen og bør innskjerpes å ha kontroll med. Han er også usikker på hvor god kontroll det føres med reserveaggregat på norske institusjoner og sykehus. Forebygging er alltid bedre enn behandling, avslutter han.

Mer informasjon kan fås ved å kontakte Maritim Consultants AS v/Einar Angeltveit, tlf. 56 31 17 60, e-post post@maritim.as, internett www.maritim.as Seniorrådgiver HMS Trond Hansen.

FFFS er i en veldig heldig situasjon

Vi har pensjonister som mener at vi gjør en så god jobb at de insisterer på å fortsette å betale kontingent. Noen betaler fullt, andre betaler en støt-tekontingent.

Vi føler oss beæret av å motta slik støtte fra folk som har hatt sjøen som arbeidsplass hele livet og virkelig vet hva de

snakker om. Etter flere tiår til sjøs, og har erfart det samme som så mange av oss andre og ikke å bli tatt på alvor, forstår vi hvordan de tenker etter å ha vært medlem i FFFS i en kortere eller lengre periode.

Vårt medlem nummer 500, meldte seg inn og insisterte på å være fullt betalende medlem i en alder av godt og vel 70 år. Han kunne opplyse at vi hadde oppfylt hans drøm gjennom et langt liv til sjøs, å danne et forbund for samtlige om bord -

fra kaptein og hele veien ned. Selv i dag når mannen er flere og 80 år betaler han kontingent til oss.

Her er meldingen han skrev på innmeldingsblanketten

Vi bøyer oss i støvet. Mange takk alle sammen.

FFFS er, som dere vet, et forbund for alle om bord.

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

*Er pensjonist, men at
helt mitt hjerte ønsker jeg
å bli medlem og støtte opp om et
felles-forbund som har vært mitt
understøttelse i helt mitt aktive
liv som sjemann. Høtter dere som*

FULLMAKT

Jeg medlem nr.
i Forbund,
gir herved Fellesforbundet For Sjøfolk
fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted: Dato: Underskrift:

RR

*NB Betaler gladelig kontingent som for
Beritunde Kaptein. RR*

Dagpen 2/15 29



Raymond Johansen - foto: arbeiderpartiet

– Byrådet jobber aktivt for å forhindre sosial dumping

Formålet med møtet er å forebygge sosial dumping i Oslo havn, sa Raymond Johansen.

(Havnemagasinet) <http://miniurl.no/1c0>

Det er godt å se at noen politikere arbeider for å stanse sosial dumping, men kan vi stole på dem?

I årreis har våre fremste tillitsvalgte fra alle partier, stått på Stortingets talerstol og andre steder, og sagt det samme.

Men i forhold til sjøfolk er utsagnet en gedigen bløff. Den ene snubletråden etter den andre har blitt lagt ut i sjøfolkens vei mot trygghet for arbeidsplassene sine. NIS-skip på sokkelen, deretter fikk NIS skip slippe til langs kysten og rundt Svalbard, så for ikke å irritere rederstanden noe mer, utvidet ministeren like godt hele NIS-registerets virkeområde.

Når de så hadde fått til alt dette i det «rettferdiges» navn, uten å ha utrettet annet enn at de hadde sendt skatteytende norske sjøfolk på land, så utvidet de den økonomiske støtteordningen for EØS borgere. Vi tar heller ikke så mye feil, tror vi, når vi påstår at de som nå får støtten ikke betaler et øre til den norske stat i form av skatter eller avgifter.

Om byrådet i Oslo mener like mye som stortingspolitikerne, skal vi ikke ha noen mening om, men det lukter ikke noe særlig godt når politikere snakker om å stoppe sosial dumping.

Geir Lippestad (byråd for næring i Oslo) viste til påstander om sosial dumping i havna. Sjøfolk skal ha utført losse- og laste arbeid og ILO konvensjon 137 skal være brutt: – Jeg ber om at vi sammen melder fra ved mistanke om sosial dum-

ping. Vi ønsker et seriøst arbeidsliv, og forventer at alle aktører i havna ønsker det samme. Derfor må vi ha en god og åpen dialog om hvordan vi kan forhindre sosial dumping.

Som man ser tar det ikke lange stunden før de begrenser sine uttalelser, nå skal det bare gjelde Oslo havn, hva med resten av byen? Er det på denne måten stortingspolitikerne også arbeider, de skal stoppe sosial dumping, men bare innenfor Stortingets vegger, sjøfolk har i alle fall ikke lagt merke til beskyttelsen fra våre tillitsvalgte.

FFFS er et fagforbund for alle om bord, og vi tar alle seilende på alvor.

Bergens mekaniske verksteder

Tilbakeblikk på et norsk skipsverft i særklasse

Tekst: Arild Marøy Hansen, Bergens Sjøfartsmuseum

I forrige artikkel så vi på grunnleggelsen og de første driftsårene til Bergens Mekaniske Værksted i Solheimsviken. I denne artikkelen skal vi se på grunnleggelse og drift ved en av avdelingene, det første skipsbyggings- og reparasjonsfirmaet på Laksevåg; Martens, Olsen & Co.

Verftet fikk en kort levetid, men leverte fartøyer i stort tempo og med mange nye tekniske løsninger og produksjonsmåter.

Eiendommene og produksjonsutstyret utgjorde også grunnlaget for det senere Laxevaags Maskin- og Jernskibsbyggeri, som kom til å fusjonere med bedriften i Solheimsviken.

Historien om Martens, Olsen begynte høsten 1881. Den unge ingeniør Daniel Georg Martens, sønn av brigadelege Daniel Georg Martens senior i Bergen, kom roende inn til Bergen i en livbåt, sammen

med flere av mannskapet på det engelske dampskipet SS Sportsman. Skipperen på skipet hadde aldri tidligere ført skip i en skjærgård før, og til tross for at Vattlestraumen som kjent krever noe fart for å manøvrere, holdt han sakte fart. Det førte til at skipet rente på grunn og sank. Derfor livbåtreisen.

Daniel G. Martens senior og de to kompanjongene D. G. Martens junior og Olaf M. Olsen, hadde i noe tid forbedret overtagelsen av verkstedsgrunnen, og dessuten annet produksjonsutstyr. Det gamle Graneverftet i Søndre våg



De to unge ingeniører og bedriftsledere til venstre. På dokkanten finner vi blant annet brigadelege Daniel G. Martens senior, som personlig garanterte for store banklån til bedriften. Bildet er tatt i 1882, under grunnarbeidet til byggebeddingene.
Foto: Bergens Sjøfartsmuseum, mrk. Brinchs album



Skipsverftet Martens, Olsen & Co på Laksevåg, slik det fremsto i 1884. Firmanavnet preger fasaden på bygningen til høyre. Forurensningen i form av kullrøyk og damp er tydelig. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum, mrk Brinchs album

på Laksevåg ble leid for ti år, fra 1882, sammen med tørrdokken på Laksevåg, bygget 1872. På dette arealet ble både et jernskipsverft bygget opp samtidig med at nybygging av skip nr. 1 startet.

Det ble startet en storproduksjon av jernskip. I oppstartsperioden 1882 – 83 ble det levert 8 fartøyer, alle blant de største fra et norsk verft. Det største, DS Argo for S. M. Kuhnle med flere, var på hele 1332 brutto registertonn. Verftet produserte, med mange ulike grupper fagfolk i stort antall. Nesten alt til skipene; skrog, maskin og utrustning like til kokekar til byssen, ble laget på Laksevåg. Omtrent bare skrogplater og nagler ble kjøpt, i første rekke fra engelske firma. Produksjonsutstyret, som var mye mer omfattende enn på et treskipsverft, ble også importert fra Storbritannia. Det ble kjøpt lokke- og klippemaskiner, spantebøy-erovn, smelteovn og dreiebenker. Som drivmaskin til skipsbyggermaskinene og til verkstedets stolthet, lysaggregatet, ble det investert i en stor dampmaskin. Det

betydde at verkstedet hadde elektrisk lys, flere år før dette fantes i Bergen. Lyset ble benyttet både på verkstedene og på byggebeddingene, fire i tallet.

Det var stort format over verkstedets mange maskiner og utstyr. Stort format var det også over arbeidstokken. I slutten av 1883 finner vi det største antallet selsatte, med mer enn 1000 månedsverk utført. Det gjorde bedriften til en av landets største private arbeidsplasser. På denne tid var Laksevåg et lite industriested, med få innbyggere. Løsningen på problemet med arbeidskraft ble å tilby bedre lønn enn andre verft. En rekke av fagfolkene, formenn, skipsbyggere og maskinarbeidere, ble rekruttert fra ledernes tidligere arbeidssteder, Raylton Dixon i Middlesbrough og Charles Mitchell i Newcastle. Dessuten ble det rekruttert fra svenske og øvrige norske verft og verksteder. Praktiske problemer med å frakte arbeidstokken, som delvis bodde i Bergen, ble løst elegant. Bedriften bygget først en liten dampbåt, DS

Forma, som hver morgen og kveld slepte en lektre eller flakeskute over fjorden fra Nøstet til Laksevåg, med arbeidere i lasterommet. I 1885 sto Martens, Olsen & Co bak byggingen av DS Laxevaag, den første Laksevågsfergen. Den ble både en god tjener for bedriftens ansatte og det reisende publikum.

Bedriften drev med skips- og maskinbygging, samt skipsreparasjoner. Tidligere hadde Laxevaag Verk drevet med alt slags støperiarbeid. Dette opphørte, og da verkstedet var utbygget etter ledernes planer, ble verkstedet delt opp i avdelinger. Foruten lederne, som hadde ansvaret for oppbygging, drift, kontordrift og salg, ble verkstedet oppdelt i driftskontor, maskintegnekontor og skipstegnekontor. Selve driften ble utført i blant annet maskinverkstedet, damphammersmien, snekkerverkstedet, støperiet og skipsbyggeriet, etter det som kalles » det engelske system». Alle verksteder ble ledet av formenn, og drevet av arbeidere og lærlinger. Det ble



JERNSKIB "AUSTRALIA" AF BERGEN.
CAPT. THS V. W. ANGERL.

Byggenummer 24 ved Martens, Olsen & Co, bark Australia, bygget 1886 for et rederi med Rasmus F. Olsen. Seilskipet, som hadde en lastekapasitet på 1165 netto registertonn, hørte hjemme i Bergen til 1924. Barken ble hugget opp i Italia i 1925. Foto: Bergens Sjøfartsmuseum

arbeidet 62 timers uke, men også en del nattarbeid, med elektriske kullbuelamper ved beddingene.

Teknisk avanserte løsninger kjennetegnet bedriften. Det var første verft som bygget trippelkspansjonsmaskiner i Norge. Fordelen med disse var drivstofføkonomien. Kullforbruket var nemlig 15 – 20 % lavere enn ved de tidligere compound-maskinene. Dette gjorde at dampskipene foretrekkte seilskipene også på de lengre strekninger. Trippelkspansjonsmaskinene krevde imidlertid dampkjeler av stålplater på grunn av det høye trykket. Verkstedet bygget også landets første skip med skrog av stålplater. Disse gjorde at skipene fikk ca. 20 % høyere

lastekapasitet enn de eldre jernskrogene. DS Norrøna, bygget for rederiet J. C. og G. Knudsen i Porsgrunn, ble bygget delvis i stål og levert i 1885.

Martens, Olsen & Co ble grunnlagt i en lavkonjunkturperiode for skipsfarten. Sammen med de store innkjøpene av skipsbyggermaskiner, høye lønnsutbetalinger og stor lånekapital, bidro dette til at lønnsomheten ble dårlig, særlig etter 1884, og verftet gikk i privat likvidasjon høsten 1886. Bergens Privatbank sto bak likvidasjonen. Etterpå ble firmaet «Interessentskapet Laxevaags Maskin- og Jernskibsbyggeri» opprettet for å utnytte det kostbare produksjonsutstyret og sysselsette en del av arbeidsstokken.

Dette firmaet eksisterte frem til 1892, da det ble omorganisert som «Laxevaags Maskin- og Jernskibsbyggeri». På dette tidspunkt gikk nemlig de gamle leieavtalene med Grans verft og Laxevaags Dokcompagni ut.

Det kan synes merkelig, men det var landets mest moderne skipsverft som ble utsatt for privat likvidasjon. Aldri hadde et norsk verft produsert så stor tonnasje på så kort tid. Skipsfartsmarkedet, som bestemte etterspørselen etter tonnasje, gikk også imot verkstedet. Dampskipene hadde ikke helt slått igjennom i Norge. Det siste av i alt 24 skip fra Martens, Olsen & Cos fire-årige historie var nemlig et seilskip, barken Australia.

info@fffs.no – www.fffs.no

På grunn av mange henvendelser om sjømannspensjonen, tar vi med oss de siste retningslinjene fra PTS som kom i 2014. God lesning

Pensjonsordningen for arbeidstakere til sjøs

12. NY ORDNING 17. desember 2014 ble NOU 2014:17, Pensjonsordning for arbeidstakere til sjøs, avgitt til Arbeids og sosialdepartementet. Utvalget har kommet med et forslag til ny pensjonsmodell for arbeidstakere til sjøs. Arbeids og sosialdepartementet jobber nå med å utforme et lovforslag til Stortinget. Målet med den nye loven er at den skal være moderne og fleksibel. Den foreslåtte modellen er godt tilpasset pensjonsreformen og tjenestepensjonsordningene i privat sektor.

FLEKSIBELT UTTAK I NY ORDNING

Utvalget foreslår et fleksibelt valg av pensjonsuttak. Tidligste oppstartstidspunkt er satt til 62 år, og senest mulige uttak er ved 70 år. Medlemmet skal selv velge hvor lenge utbetaling ønskes, men minste periode er 5 år og ikke lenger enn til medlemmet blir 80 år. Lengst mulig utbetalingsperiode blir dermed 18 år (fra 62 til 80 år).

INNBETALING I NY ORDNING

Som i dag skal arbeidsgivere fremdeles betale inn 3,3 prosent av all lønn, men i den nye ordningen skal også arbeidstaker betale inn en gitt prosent av inntekten.

OPPTJENING OG UT BETALING I NY ORDNING

Den nye modellen innebærer en årlig opptjening til en pensjonsbeholdning med en opptjeningssats av lønn. Dermed forsvinner dagens skille mellom over og underordnet. Alle med samlet opptjening på 3 år eller mer får rett til pensjon. Størrelsen på utbetalingen avhenger da av hvor stor pensjonsbeholdningen er ved uttak, og hvor lang periode medlemmet ønsker å motta pensjonen. Den nye modellen innebærer også at ny sjømannspensjon kan kombineres med arbeid uten at pensjonen reduseres, og at videre arbeid til sjøs gir opptjening frem til 70 år.

OVERGANGSREGLER I NY ORDNING

Det er foreslått en lang overgangsordning slik at medlemmer som er 50 år eller eldre ved innføring av ny ordning, fortsetter på dagens ordning. Den nye ordningen vil kun gjelde for medlemmer som er under 50 år ved innføringen av ny lov, eller som begynner sin tjeneste til sjøs etter at ny lov trer i kraft.

KONTAKT OSS Dersom du har spørsmål eller kommentarer, send oss gjerne en e-post: post@pts.no, eller ring oss på 22 35 89 00 Postadresse: Pensjonstrygden for sjømenn Postboks 8143 Dep, 0033 Oslo Besøksadresse: Nedre Vollgate 11, 0158 Oslo

<https://www.pts.no/wp-content/uploads/2017/02/Pensjonsordningen-for-arbeidstakere-til-sj%C3%B8s.pdf>

13.10.17 Landsmøte for FFFS på våre kontorer



Deltakere på Landsmøtet 13.10.2017. Fra venstre. Harald Prytz, Kristoffer Kvalvaag, Thomas Hellevang, Øyvind Soldal, Reidar Bale, Leif R. Vervik, Stein Johansen, Odd Geir Kristiansen og Magne Mjånes.

Møtet åpnet med at formann Leif Vervik ønsket velkommen og møtet ble satt.

Vervik informerte om at han ønsket å gå av med pensjon i februar 2018, ettersom at han blir 70 år i mars.

Leif Vervik anbefalte landsmøtet at han mente at Harald Prytz var rett person til å overta vervet som forbundets formann og daglige leder. Dette ble enstemmig vedtatt.

Odd Geir Kristiansen ble valgt til referent/ordstyrer. De som ble gjenvalgt var Styreformann Leif Vervik, Viseformann Harald Prytz, Sekretær Bjarte Helland og styremedlem Reidar Bale.

Det var 3 nye forslag på listen til styret; Øyvind Soldal, Thomas Hellevang og Arvid Kyrkjøy.

Til kasserer ble Thomas Hellevang enstemmig valgt

Til vararepresentanter ble Øyvind Soldal og Arvid Kyrkjøy valgt.

Leif vil gå av i første halvdel av februar, og ble valgt til styreformann frem til det skjer.

Harald Prytz overtar da som styre og daglig leder etter at Leif Vervik går av med pensjon.

VANSKELIGE OG PRINSIPIELLE SAKER, HVA GJØR VI?

I viktige enkeltsaker ble det enighet om at vi skal la tingretten være en førende instans for hvor langt vi skal gå og om det er mulighet til å kunne vinne frem i en høyere rettsinstans. Prinsipielle saker kan være utrolig vanskelige juridisk sett,

og være meget kostbare. Selv om en vinner frem i Høyesterett er det ikke alltid at en får dekket egne saksomkostninger. Det har vi erfaring fra i slike saker.

Det ble enstemmig vedtatt av Landsmøtet, at FFFS skal fortsette å jobbe med prinsipielle saker.

ENDRING I VEDEKTENE.

§ 6. KONTINGENT

Kontingenten fastsettes av landsmøtet etter forslag fra styret. Kontingenten betales forskuddsvis med mindre trekordning kommer til anvendelse. Kontingent som aktivt medlem, betales inntil man skriftlig har underrettet kontoret og dokumentert at man har sluttet i aktiv sjøtjeneste, eller har meldt seg ut av forbundet. Dersom et medlem tross oppfordring ikke har betalt kontingent i løpet av de siste 4 mnd. skal vedkommende anses som utmeldt. Enstemmig vedtatt.

§ 7. REDUSERT KONTINGENT

Redusert kontingent fastsettes av landsmøtet etter innstilling fra styret/medlemmer. Medlemmer av FFFS som har kommet i økonomisk uføre, som følge av nedsatt helse eller inntekt. Kan søke om redusert kontingent. Dette gjelder også for skoleelever og militære. Enstemmig vedtatt.

§ 8 NYTT MEDLEM

Fullverdig medlem er man etter at første kontingent er betalt. Enstemmig vedtatt.

§ 9. STEMMERETT

Alle medlemmer har stemmerett i foreningens anliggender, fra dag 1 etter første betaling.

Enstemmig vedtatt.

Kontingentsatsene endret.

Landsmøte stemte over om kontingenten skulle økes eller ikke. Det ble enstemmig vedtatt at kontingenten skulle økes. Det kom flere forslag, men vi ble enige om at vi skulle øke kontingenten med kr. 15,- på alle stillinger bortsett fra lærlinger. Kadetter og lærling kontingent endres til kr. 75,-. Satsene ble enstemmig vedtatt.

KONTINGENTSATSER.

Kaptein og maskinsjef..... kr. 330,-

Styrermann, maskinist, stuert/forpleinings-

sjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske kr. 320,-

Matros, kranfører, kokk, rep, tømmermenn, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, butikkmedarbeidere, motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere..... kr. 300,-

Lettmatros og smører kr. 275,-

Lærlinger og kadetter kr. 75,-

DRÅPEN

Det ble bestemt at Dråpen ikke skal trykkes og sendes ut som nå. Dråpen skal fra 2018 bare være digital. Enstemmig vedtatt.

FORHANDLINGSRETTE

De andre forbundene har en forhandlingsavtale, med de forskjellige rederiforbundene. For å endre dette slik at også FFFS får tilsvarende avtaler, må vi være klar over at det er kjøttvekten som avgjør. Jo flere vi er jo sterkere er vi.

Et annet spørsmål er om det er juridisk rett å inngå en ekskluderende avtale om hvem rederiene vil forhandle med.

EVENTUELT

Arbeide for lik Hyre for NOR og NIS.

PENSJON

FFFS jobber for å få en bedre pensjonsordning, og har vært i kontakt med mange politikere og departementer. FFFS mener at regelverket for pensjon for de som er mellom 60-62 år faller urimelig ut for sjøfolk. Om du vil ta ut pensjonen når du er mellom 60 - 62 år, forutsettes det at du har sluttet tjenesten til sjøs. Om du seiler i dette tidsrommet, så taper du du pensjonen, fordi den går tilbake til pensjonsordningen. Sjømannen må betale egenandelen til Pensjonstrygden for Sjømenn. (PTS). Sjøfolk er tvunget til å si opp sin faste stilling, og det er en stor risiko for at han/hun må gå som vikar resten av tiden han/hun vil seile. Dette er eksempel på saker vi vil fortsette å arbeide med.

Kontaktpersoner/tillitsmenn for FFFS velges blant FFFS medlemmer på den enkelte båt. Det gjør det lettere for alle til å løse eventuelle problemer.

Hva kan vi gjøre for å få flere engasjerte medlemmer? Oppfordre alle medlemmer til å fremsnakke forbundet og dets fordeler.

Presentasjon av årsregnskapet var ved Harald Prytz

Regnskapet ble fremlagt og enstemmig godkjent.



Fra venstre. Anders Nilsen, Harald Prytz Kristoffer Kvalvaag, Tomas Hellevang, Øyvind Soldal og Reidar Bale.



Foto: regjeringen.no - Hans Jørgen Brun.

essensen i dette utelatt, sier hovedtil-
litsvalgt Ronny Øksnes i Color Line
(Peopleread.net)

<http://miniurl.no/lbs>

**Du har vår fulle støtte Ronny Øksnes,
stå på.**

Om ikke ministerne har gode nok rådgivere, tillater vi oss å komme med et råd. Skaff dere noen rådgivere som har greie på det maritime området; hva det dreier seg om og hva det er for noe. Slik regjeringen i dag holder på å leke med sjøfolks hverdag har bare en hensikt; å lage usikkerhet og frykt for hardtarbeidende mennesker. Folk som står på natt og dag for å få endene til å møtes og ikke ligger noen til last, har fortjent å få litt trygghet for skattepengene de betaler.

Om regjeringen går inn for proteksjonisme eller norske tariffier i norske farvann, noe mange nasjoner rundt om i verden, har gjort for å beskytte sine sjøfolk, allerede har gjort for lenge siden, er det kun noen få som vil tape på dette. Det er de samme som frem til i dag har tjent seg søkkrike på en ordning hvor det ikke har vært noen stengsler eller hindringer i veien. Til og med helt frem til NIS registerets virkefelt ble utvidet tjente disse få, penger. De samme menneskene vil fortsette å tjene penger om det blir beskyttelse for de med medlemskap i det norske trygdesystemet.

Hva det er som er så galt i å ta vare på egne skattebetalere skjønner vi ikke. Om Monica Mæland nå bestemmer seg for at det skal være ikke skattebetalende, underbetalte utlendinger som skal hente sin lønn på norske sjøfolks ulykke, håper vi at det en dag går opp for ministeren hva hun har stelt i stand.

Alle er, sier de i alle fall i media, så opptatt av hva vi skal leve av etter oljen. Det kan vel ikke komme som noen overraskelse på noen at verden vil fortsette å handle med hverandre, og varer skal fraktes fra den ene til den andre kanten av kloden. Handelsflåter vil alltid komme til å være på havet, men den vil ikke være bemannet med nordmenn om vi ikke får regjeringen til å innse at de er på ville veier.

Det er sikkert ikke for sent å snu, vi som har seilt med det norske flagget i hekken i flere tiår, var stolte av det vi gjorde. Nå

Lek med ilden

Når Monica Mæland ikke vil innføre proteksjonisme, det vil si norske vilkår i norske farvann, risikerer hun at alt som heter norske sjøfolk blir satt på land. Da har vi vanskeligheter med å forstå at staten kan spare noe som helst.

Hva med alle dem, som etter at Color Line og andre rederier har skiftet til NIS eller andre bekvemmelighets flagg, blir satt på land og må hente sin «lønn» på

NAV? Det blir vanskelig for industriministeren å vise frem et overskudd etter en slik handel.

-Regjeringen budsjetterer med at Color Line erstatter norske sjøfolk med utenlandske. Det sparer staten for et stort lønnstilskudd, ifølge Klassekampen.

-Regjeringen legger nå press på at Color Line skal flagge om disse skipene. Jeg reagerer også på at regjeringen har prøvd å gjemme unna beslutningen i gul bok på flere hundre sider.

I kapitlet om støtte til norske sjøfolk i næringsdepartementets proposisjon er

har regjeringen omgjort stolthet til en dårlig smak i munnen. Flagget som vi har vært så stolte av er nå på linje med andre bekvemmelighetsflagg. Flagger Color Line ut neste år, er det ikke lenge før alle andre følger etter. Det er ingen skam å snu. FFFS er et forbund for alle om bord, derfor vil vi også fortsette å slåss for å sikre deres fremtidige arbeidsplass.

Regjeringen budsjetterer med at Color Line erstatter norske sjøfolk med utenlandske. Det sparer staten for et stort lønnstilskudd, ifølge Klassekampen. Color Lines to passasjerskip til Kiel kan bli

overført til Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Dermed kan norske sjøfolk bli erstattet av rimeligere utenlandske ansatte.

SPARER 100 MILLIONER

I dag står skipene i Norsk ordinært skipsregister (NOR), og får dekket skatt og arbeidsgiveravgift på sine norske sjøfolk. Øksnes anslår at staten vil spare om lag 100 millioner kroner om de 685 sjøfolkene mister jobben.

Color Line har varslet at de vil flytte hele virksomheten til Danmark dersom de ikke får flytte skipene til NIS. Næringsminister Monica Mæland (H)

har argumentert med at det vil sikre noen av de norske arbeidsplassene dersom omflagging tillates. (Hegnar.no)

<http://miniurl.no/1bu>

Om 685 norske arbeidsplasser forsvinner, er vi ikke sikre på at regnskapet til Monica Mæland stemmer. Det er ikke slik at de sparer 100 millioner kroner ved at tilskuddene stanser. Med engang det er gjort, starter arbeidsledighetskronene å rulle, og da vil de sparte 100 millionene begynne å skrumpe fort. De eneste som har fått sikret sine arbeidsplasser litt mer, er de statsansatte på NAV.



Illfoto: Jallafilm - Color Fantasy - colorline - Flickr.



Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star, med en modell av skipet. Fra v. Terje Bergsvåg daglig leder, Leif Vervik FFFS, Gisle Weddegjerde skipsinspektør Lloyds, Håkon Winterseth og Ståle Eilertsen branningeniører i Firesafe. Stiftelsens formann Arne Steen var dessverre ikke tilstede da bilde ble tatt. (Foto Insider)

Klar tale til Kontroll og konstitusjonskomiteen på Stortinget

Stiftelsen Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star (SS), var sammen med Støttegruppen for etterlatte og overlevende etter Scandinavian Star, på Stortinget for å kommentere vårt syn. Dette var etter at Stortingets nedsatte kommisjon for Scandinavian Star framla rapporten om mordbrannen på Scandinavian Star første juni i år.

Kommisjonens rapport er etter vårt syn en lemfeldig omgang med sannheten, ja vi vil gå så langt at vi vil påstå at kommisjonens formann, sorenskriver Frank-Kjetil Olsen, ikke snakket sant da han sto på en av mange talerstoler i Stortinget og fortalte hva kommisjonen hadde kommet frem til. Det var det ikke en av oss med bakgrunnskunnskap om masse mordet som ikke reagerte. Han omtalte mordbrannen konsekvent som en ulykke gjentatte ganger, han brukte ikke ordet mordbrann en eneste gang, selv om han visste bedre.

Han påsto til og med at de som var med på slukking og dokumentering av situa-

sjonen om bord i skipet da det kom inn til Lysekil, snakket usant.

Klomsæt mener granskningsrapporten har en lemfeldig omgang med faktiske forhold og er full av feil. Rapporten er ikke verdt noen ting. Den har tvert imot skapt feilaktige inntrykk av fakta. Den er en skandale. Stortinget har to muligheter: Enten å be kommisjonen komme tilbake og gjøre arbeidet sitt ordentlig, eller nedsette en ny kommisjon. Vi forventer det, sier han til NTB. (Peopleread.net)

<http://miniurl.no/1bz>

Klomsæt var ikke alene om å mene dette, Støttegruppen for etterlatte og overlevende etter Scandinavian Stars formann, Jan Harsem, hadde også samme oppfatning av saken. Kommisjonenens arbeid er, med respekt å melde, kun et resultat av et ønske fra dem som ikke vil at saken skal oppklares. Hva som er årsaken til det kan vi bare gjette på, men et kvalifisert forslag vil være at noen ønsker å skjule et slett og elendig arbeid i forbindelse med etterforskningen av saken. Her er det mye å sette fingeren på.

Kan det være en forsikringsvindel som gikk fullstendig ut av kontroll, og endte opp som et av kriminalhistoriens største masse mord? Var politiet og assisterende riksadvokat litt tidlig ute med å utpeke en brannstifter, uten å ha noe belegg for dette? Den utpekte danske sjåføren ble i alle fall fjernet som mistenkt i politiets arkiver 24 år senere. Når det gjelder pengesporet, har de heller ikke gjort noen jobb.

Hvem fikk utbetalt forsikringen, og hvordan var det mulig å forsikre et skip for 24 millioner dollar når vi vet at det ikke var verdt mer enn en tredjedel av det beløpet? La oss heller være ærlige og si at det sporet har de ikke sett på i det hele tatt, før vi i stiftelsen, mer eller mindre, tvang dem til det. Etterforskningsledelsen har ingenting å være stolte av. Grunnen til at vi fikk til den nye høringen, var at vi ikke slo oss til ro med den konklusjonen kommisjonen hadde kommet frem til. Vi fikk vite fra salen 1. juni, da kommisjonen la frem sin rapport, at spesialistene de hadde brukt for å forklare brannene om bord, det ble antent 6 - 7 branner i løpet av de 38 timene båten brant, ikke hadde noen som helst kompetanse på skipsbranner. Det kan man til og med lese på firmaets hjemmeside. Firesafe, som er spesialister og som hadde levert en omhyggelig rapport, ble ikke tatt hensyn til eller nevnt av formannen, i det hele tatt.

Kommisjonens formann sto på talerstolen og forklarte at det ikke er unormalt at flammer oppvarmer stålet såpass mye at

det kan oppstå branner andre steder. Han mente også at en brann på et sted i skipet hadde varmet opp stålet så pass kraftig at det oppsto en ny brann hele 26 meter lenger fremme, men lot en hel seksjon i mellom disse brannene stå uskadet. Etter at denne og flere påståtte hendelser var forklart og bortforklart, kunne en godt voksen mann fra salen fortelle både formannen, pressen og andre tilstedeværende at han hadde jobbet i det samme firmaet som kommisjonen benyttet i mange år, og han kunne med patos fortelle at ingen i dette firmaet hadde noen som helst kunnskap om skipsbranner. Han mistet for øvrig både en datter og et barnebarn i brannen. Han mente at hele kommisjonenens arbeid var et falsum. Etter at kommisjonen hadde sagt sitt, gikk nesten alle andre til et forsamlingslokale, ikke langt fra Stortinget, for å gå igjennom det vi nettopp hadde opplevd. Der fikk vi anledning til å få utdypende informasjon fra enkelte av faggruppene som hadde blitt brukt av kommisjonen. Blant dem var Nasjonalt Kunnskaps-senter om vold og traumatisk stress, som kunne fortelle at de aller fleste overlevende fremdeles led av senvirkninger av mordbrannen.

Tidligere nevnte person som fortalte at han hadde jobbet i NorConsult, «skipsbrannespertene» som kommisjonen hadde benyttet, var også en etterlatt etter denne grufulle drapsbrannen. Han kunne fortelle at han hadde jobbet i mer enn en mannsalder i NorConsult selv, og fortalte mer utdypende om skipsbrannerfaringene firmaet hadde. Den er lik null. Hvorfor dette firmaets rapport, fremfor Firesafes som har erfaring med denne type branner ble valgt, kunne han selvsagt ikke forstå. Det han, og de fleste andre i salen var klare på, var at kommisjonenens arbeid var gjort med utgangspunkt i en allerede ferdig konklusjon. En konklusjon, mener vi, som var ferdig utformet før arbeidet til kommisjonen startet.

Men aldri så galt at det ikke er godt for noe, den som venter på noe godt venter ikke forgjeves, blir det sagt. I vårt tilfelle ble vi med vage ymt forespeilet en mu-

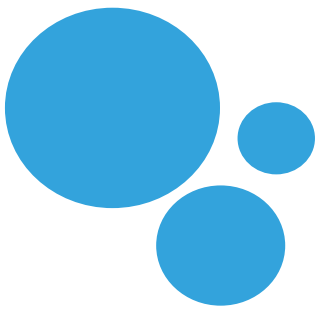
lig ny høring, etter at vår 30 minutters forklaring til Kontroll og Konstitusjonskomiteen var ferdig. Utpå etter vinteren en gang, forsto vi, at vi muligens kunne få slippe til igjen, men gleden sto i taket da vi etter bare fem dager fikk understående beskjed. For like etter at møtet på Stortinget var over måtte daglig leder av stiftelsen, Terje Bergsvåg, reise nordover i forbindelse med arbeid. Da han kom hjem igjen fikk han en telefon fra en av dem vi hadde snakket med i komiteen 13. november:

Etter 5 dager på tur kom jeg omsider hjem fra Nord Norge. Minutter før jeg var hjemme ringte Hanne Koll Larsen fra Kontrollkomiteen. Hun hadde meget gode nyheter. Samtlige i komiteen var enig om at de ønsket et nytt og mer omfattende møte med Stiftelsen. De hadde satt av 2 alternative datoer, 28 eller 29 november. Klokkeslett og varighet måtte vi komme tilbake til. Jeg sa at for vår del var det ønskelig med mest mulig tid til en grundigere gjennomgang. Vi kunne også ta med "mini båten" vår, slik at det ville bli lettere å henge med på forklaringene.

Stiftelsen har med dette skapt norgeshistorie. I følge dem som kjenner historien bedre enn oss, fikk vi opplyst at aldri før har en kommisjons konklusjon blitt dradd så mye i tvil at det blir en ny høring. Nå har vi fått mere tid og bedre sjanse til å utdype våre teorier og beviser på en mye bedre måte, og hva som så vil skje, vet vi i skrivende stund ikke. Det vi håper er selvsagt at etterforskningen blir gjenopptatt i sin fulle bredde, og at den jobben blir gjort av andre politikamre enn Oslo politikammer. Riksadvokaten må også bli erklært inhabil i den videre etterforskningen.

Nå har Oslo politiet og riksadvokaten gjentatte ganger prøvd å legge saken død, for å beskytte sitt eget elendige arbeid. Vi tror at det er hovedgrunnen. Om det også skal være bestikkelser med i bildet, vil vi ikke spekulere i, men hele saken lukter av udugelighet fra etterforskernes side.

info@fffs.no – www.fffs.no



Det må være stusselig å kun ha sin egen lommebok å tenke på

Nei, det er ikke noen tilfældighet at de første autonome skipene utvikles av norske redere. Rederne har gjennom alle år vist en utrolig evne til å spare penger på å få tak i de billigste mannskapene. Nå går de enda lenger. Nå vil de hive alle mannskaper på land, og gambler på at det blir 'business as usual'.

Det er ingen tilfældighet at verdens første autonome skip utvikles i Norge, sier Beate Kvamstad-Lervold, forskningssjef fra SINTEF. Hun mener samarbeidet i den norske maritime klyngen er vårt største konkurransefortrinn når vi nå står overfor en teknologirevolusjon innen skipsfarten.

(Norges Rederiforbund (NR)) <https://www.rederi.no/aktuelt/2017/gss-seminar/>

Om vi ikke tar veldig feil, har NR i mange år snakket om hvor opptatt de er av klima og miljø. Er denne tanken om mannskaps- og førerløse skip et godt argument i den debatten, eller er det bare prat for galleriet? Som nevnt ved flere anledninger, har rederne utvist en utrolig oppfinnsomhet i måten de har klart å manipulere politikere og andre til å tro på at den eneste måten å drive rederi/skipsfart fra Norge på, er å utnytte billige utlendinger som mannskaper om bord.

Rederne har aldri framstått som de store nasjonsbyggerne, hvor deres tanker ikke gikk til andre enn dem selv. Historien er full av redere som først og fremst har gjort alt for å berike seg selv. De som ikke har villet følge spillereglene, uansett hvor gode de var for dem, har flyttet utenlands. De begynte like etter krigen, og fortsetter den dag i dag. Kanskje kommer de tilbake en dag, når de ikke lenger må betale den grufullt høye rederiskatten på null komma null prosent.

REDERISKATT

Regjeringen foreslår at gjeldende rederiskatteordning avvikes og erstattes av en ordning med varig fritak for skatt på overskudd av nærmere definert rederivirksomhet, med virkning fra og med inntektsåret 2007. Dette vil øke

Netto tonnasje	Skatt per dag per 1 000 tonn
Første 1 000	NOK 0
1 001 – 10 000	NOK 18
10 001 – 25 000	NOK 12
25 001 og mer	NOK 6

lønnsomheten av investeringer i norsk skipsfart og føre til at nye skip i større grad legges i norske selskaper.

Ved overgang til ny ordning skal det foretas et oppgjør for å beregne størrelsen på ubeskattet kapital i selskapene. Regjeringen foreslår at 2/3 av selskapernes ubeskattede kapital skal komme til beskatning ved at selskapernes beregnede gevinst ved oppgjøret inntektsføres lineært over 10 år. Skatteforpliktelsen som knytter seg til den resterende tredelen

skal ikke innbetales til staten, men avsettes til miljøinvesteringer av selskapene. Regjeringen vil ta initiativ til internasjonalt samarbeid mot skattekonkurranse og lønns subsidiering i skipsfartsnæringen, og til at disse problemstillingene kommer på dagsorden i fora som OECD,

EØS og WTO. (Fra regjeringens egne sider)

<https://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2008/Statsbudsjettet-fra-A-til-A/Rederiskatt/>

Når det gjelder tonnasjeskatten eller avgiften, som staten selv vil kalle den, er heller ikke den avgiften særlig avskrek-kende.

(KPMG) <https://verdtavite.kpmg.no/rederiskatteordningen/>

Det ender vel med at rederne kommer til å forlange at det blir regjeringen, med industriministeren i spissen, som skal betale for de autonome skipene - støtte til utvikling og utprøving av disse skipene har de jo allerede fått!

Takk for meg

Etter godt og vel 17 år i førerretet i SOF/FFFS, er det nå slutt. Om noen måneder runder jeg 70 år og ønsker nå å ofre mer tid på familie og andre ting som opptar meg.

Det har vært en ære å få lov til å ha det mandatet dere, kjære medlemmer, har gitt meg. Det har vært med ydmykhet og glede jeg har vært med på å utføre det vi har fått til. På den tiden SOF/FFFS har vært til stede, har vi faktisk endret, ikke bare norsk lov, men også europeisk lov. Dette er store ord, men det er sant. Vi har vunnet frem to ganger i Høyesterett, og en gang har vi vunnet over Høyesterett.

Når Høyesterett ikke gav oss medhold i Nye Kystlink-saken, tok vi saken til Europarådets egen domstol. Den europeiske sosialpakten (ESP). Og der fikk Høyesteretts dom mot oss hadde dissens (3 mot 2), ble dommen i Strasbourg avsagt enstemmig i vår favør og 13 dommere ga oss medhold. Paradokset var at etter at vi hadde vunnet frem i ESP, ville vi ha våre saksomkostninger dekket, men ble nektet. Det Høyesterett gjorde var at de også påla oss å betale saksomkostninger, både våre egne og statens. Alt har ikke vært like lett og rettferdig.

Det har vært en glede å samarbeide med Harald Prytz, som virkelig har satt seg inn i lover, regler, tariffen og saksbehandling generelt. Det har han også vært nødt til i og med at vi i gjennomsnitt har mottatt ca. 350 saker i året siden starten i oktober 2000. Det har vært en trøst å vite at når noen har et spørsmål du selv ikke selv kan svare på, er det bare å sette telefonen over til Harald, og vedkommende får svar.

Med ham ved roret er forbundet i fremtiden i de beste hender. Harald Prytz ble nemlig valgt av Landsmøtet, som ble avholdt i våre kontorer 13. oktober, til forbundets neste formann når jeg trer til side 9. februar neste år. Hans etterfølger er også ansatt, etter intern annonsering.

Det har vært noen veldig interessante og lærerike 17 år, jeg tror jeg har lært mer på

disse årene enn på alle mine tidligere år tilsammen. At det var så mye å sette seg inn i hadde hverken Harald eller jeg den fjerneste aning om da vi startet opp, hadde vi det hatt det, er det ikke sikkert at vi hadde startet opp noe i det hele tatt. Men lykken var bedre enn forstanden, vi startet først opp i det segmentet vi trodde vi kjente best - offshore, og heldigvis for det.

Etter at Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) ble stiftet 21. oktober i 2000, fikk vi plenty av tid til å tenke over hva vi hadde gjort. Noen få meldte seg inn, nok til at vi kunne rettferdiggjøre det vi holdt på med. Etter en tid ryktes det i det maritime miljøet at et nytt fagforbund for sjøfolk hadde kommet på banen. Dette førte til at det på landsmøtet i 2004 ble bestemt at vi skulle være et forbund for sjøfolk i alle fartsområder, og Fellesforbundet som vi kjenner det i dag ble en realitet. Det har vi ikke angret et sekund på.

Slik jeg ser det er det ikke alltid det vi får til som er det viktigste, men at andre forbund, som føler at de blir truet av et lite men aktivt og engasjert forbund, gjennomfører våre ideer i frykt for å miste andeler, og da har vi jo likevel oppnådd det vi ville. Det er sikkert derfor de andre tre forbundene i dag er så opptatt med å arbeide for norske vilkår i norske farvann. Om ikke vi hadde forlangt proteksjonisme, hadde de andre heller ikke brydd seg om å, i første omgang, å arbeide for Allmenngjøring. Da de innså at vi hadde rett og at det ville bli vanskelig å få til, gikk de heller for norske tariffen og vilkår, og det er jo akkurat det vi ønsker. På den måten vil norske sjøfolk være sikret jobb, og ungdommen har mulighet til å få seg jobb til sjøs, på samme måte som vi hadde.

Når jeg nå legger mitt aktive arbeidsliv på hyllen, gjør jeg med visshet om at det arbeidet vi startet for snart tjue år siden, er i de beste hender. Det har vært en udelt glede å se at det vi har gjort har hjulpet mange i situasjoner de ikke hadde klart å ordne opp i selv. Jeg vil også takke alle de advokatene vi i denne tiden har vært helt avhengige av, og spesielt Per Magnus Falnes som har stått oss last og brast de siste årene.

Videre må jeg takke bidragsyterne som har gjort sitt til at Dråpen har blitt det den er. Knut Jørgen Røed Ødegård for sine fantastiske artikler om universet. Per Inge Tor-

kelsen for sine lattermilde og dype tanker om hverdagen, og alle dens problemer. Tor H. Krokstad for sine «wake up calls», som har fått de fleste av oss til å tenke mer enn en gang over hva konsekvensen kan bli av våre handlinger. Jeg må også takke Bergen Sjøfartsmuseum for sine interessante bidrag skrevet av forskjellige medarbeidere ved museet.

Underholderen vår Evald Hugo Dahl, fortjener også en stor takk, for sine flotte kryssord. I tillegg kommer alle dere som har bidratt med aktuelle leserbrev, som har skrevet om sine erfaringer - på godt og vondt i sin hverdag om bord. Jeg vil også takke de som har bidratt med historier fra sin tid som sjøfolk i «gamle dager», dere har vekket mange gode minner.

Igjen takk for meg og takk for tilliten de siste 17 årene.

Leif R. Vervik.



Kun om 2+2 blir 5, er vi i stand til å forstå tankegangen til nestlederen av Norwegian Training Center (NTC)



Nestleder Jo Even Tomren –sammen med Erlend Grimstad – som er direktør ved senteret.
Foto Ketil Haanes.

Endelig har vi fått svaret. Grunnen til at vi fremdeles har norske sjøfolk- ifølge Jo Even Tomren, er at det ansettes filippinske sjøfolk i stor skala.

Når nestlederen for NTC, tidligere kaptein i den norske handelsflåten, påstår at grunnen til at vi fremdeles har norske sjøfolk er at rederne ansetter filippinske sjøfolk, filippinere som blir utdannet til sjøfolk ved NTC, forstår vi ikke tankegangen hans. Man setter ikke norske sjøfolk på land, for deretter å ansette utenlandske sjøfolk med det i hodet at flere norske sjøfolk får arbeid ombord. NTC er en skole startet av norske redere på Filippinene, for at de skal kunne bruke billig arbeidskraft. Arbeidstakere, som personlig har fortalt oss at de står nesten uten noen som helst rettigheter. Forbundet de må betale kontingent til gjør ingenting for dem, dermed kan kyniske redere skaffe seg den arbeidsstyrken de ønsker til en billig penge.

Når Tomren kommer med en slik påstand forstår vi godt at enkelte begynner

å lure på hva han egentlig mener. Han påstår at om ikke rederne hadde fått tak i billige sjøfolk fra Filippinene hadde mange av dem vært konkurs. Det han egentlig sier er at på grunn av at rederne begynte å ansette billige utenlandske sjøfolk, var/er de med på å undertrykke store deler av verdens fattige. Dette fikk de til ved å sende erfarne norske sjøfolk, med ordnede lønnsforhold som sto noenlunde i stil med forholdene på land, hjem til arbeidsledighet. Noe som skjedde



Tomren med en av de 30 komplette Kongsberg-simulatorene med den nyeste teknologien.
Foto Ketil Haanes.

med både myndigheter og fagforbunds vitende og vilje.

Vi har med selvsyn sett hvordan filippinske sjøfolk blir behandlet om bord i norskeide og andre vestlige skip. De blir sett på og behandlet av sine foresatte som en pariakaste. Gjør jobben og hold kjeft, er stort sett omkvedet. Om en eller annen er så tøff at han/hun velger å gjøre noe med urettferdighetene, er det selvsagt bakt inn mange hindringer i kontraktene de må signere for å få jobb. Går det så langt at det blir rettslig prosess av saken må de stå for det selv, forbundet er selvfølgelig ikke der for å hjelpe, og saken blir ført i en rettsal på andre siden av jorden, aldri der hvor den fornærmede bor.

Folk som i utgangspunktet har det veldig vanskelig økonomisk, blir med andre ord tvunget til å bøye nakken og tåle all urett, til langt lavere hyrer enn det både ILO og FN sier er minstesatser. Som sagt, om de trenger hjelp fra forbundet sitt, blir de i de aller fleste tilfeller oversett og overlatt til seg selv. Dette er de folkene Tomren mener hjelper norske sjøfolk til en tryggere tilværelse i arbeidslivet. Er det slik vi ønsker at tin-



Jo Even Tomren sammen med en av NTC elevene, som ifølge han vil sikre norske sjøfolk jobb i fremtiden. Foto Ketil Haanes.

gene skal være, utnytte dem som allerede har det vanskelig, for å berike seg selv? Kanskje det er på tide å spørre om hvem Tomren løper ærend for?

Forstå oss rett, når vi skriver at rederne utnytter disse sjøfolkene, så gjelder det slett ikke alle. En annen ting er at vi ikke mener at det er galt at rederne har store formuer, det må de nesten ha, skip og utstyr selges ikke på billigmarkeder.

Gjennom historien har de skapt titusenvis av arbeidsplasser. Problemet nå, er at mye vil ha mer, og derfor jages norske sjøfolk på land, med god hjelp av landets fremste tillitsvalgte – politikerne, og NTC gründerne.

– Berre tull at filippinske sjøfolk øydelegg for norske sjøfolk.

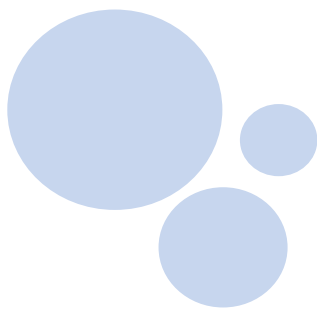
Han er grundig lei av å høyre at filippin-

ske sjøfolk øydelegg for norske sjøfolk. Tvert imot, meiner Jo Even Tomren.

Totalt har NTC kursa rundt 100.000 filippinske sjøfolk sidan senteret vart oppstarta i 1990. I fjor vart senteret kraftig utvida, og har mellom anna 30 komplette Kongsberg-simulatorar med den nyaste teknologien.

(Sysla/Maritim) <http://miniurl.no/1bv>





Staten har lagt opp til at kun noen få nordmenn skal tjene på skipsfart- skipsrederne

Rederiene blir større og større, flere rederier slår seg sammen og ligger i verdenstoppen hva antall skip og tonnasje angår. Skipene er, i mange tilfeller, også registrert i Norge og fører norsk (NIS) flagg, men mannskapene er billige utlendinger.

Nå innføres det et tilnærmet føydalstyre i Norge, der rederne er lensherren og politikerne er vasallene som løper lensherrens ærend, kan det se ut som. Hvordan kan vi ellers forklare NIS registerets innføring og nå sist dets utvidelse? Når rederne nå kan seile opp og ned langs kysten, Svalbard innberegnet og med norsk flagg i hekken og med bare billige utlendinger som mannskaper om bord, og- ser det ut som, velsignet av norske fagforbund, har de vel fått det som de vil? Hvorfor skriker ikke forbundene, **som har avtale med rederne og som får kontingenten inn som før**, at nok er nok? -og setter makt bak kravene.

Om rederne absolutt vil tilbake til middelalderske forhold, må i alle fall ikke vi sitte stille og godta at noen ubemid-

lede mennesker blir utsatt for moderne slavedrift. Hvorfor kan ikke våre fremste tillitsvalgte, stortingspolitikerne, reise seg og si i fra at dette er en utvikling vi ikke liker. Norge har i mer enn 100 år delt ut Nobels fredspris til mennesker som har kjempet for, og risikert både frihet og liv, rettferdighet og moral. Nå gjør politikerne det stikk motsatte.

De er medskyldige i at norske sjøfolk blir kastet på land til arbeidsløshet, mens folk som kommer fra deler av verden hvor begreper som rettferdighet og menneskerettigheter er fremmedord. De landene som har forstått problemet og vil gjøre noe med det, har lagt begrensninger i hvordan skipsredere kan utnytte deres innbyggere. De har innført proteksjonisme eller andre begrensninger i sine farvann, slik at utbytting ikke skal gå an. Hadde norske politikere gjort det samme hadde ikke norske farvann vært åpne for de som ikke føler ansvar for andre enn sin egen lommebok.

I år har vi sett en stor sammenslutning av flere rederier, de har havnet i kategorien blant verdens største rederier. Før sammenslåingen fikk vi vite at dette var for å styrke både rederiene og de ansatte. Problemet var bare at de ikke fortalte hvilke ansatte de ville beskytte. Nå kommer det frem at det ikke var deres norske

samarbeidere, som i årevis har slitt for å hjelpe både seg selv og rederiet. Nå skal de sendes på land og kun de billigste skal få lov å fortsette. Paradokset er at de underbetalte skal betale dyrt for sin tilhørighet i norske fagforbund, som, ser det ut for, arbeider kun for seg selv og ikke medlemmene.

Siste nytt fra SolstadFarstad er at flere båter som legges i opplag for vinteren nedbemannes, og ved oppstart neste år. Hvis de har fått kontrakter skal den norske sjømann skiftes ut med annen besetning (ukrainere/ russere), kun norsk kaptein, overstyrmann og chief. Men det skal ikke skiftes flagg på båtene, fremdeles NIS. Hva er det som skjer i offshore, er ikke den norske regjering interessert i å bevare det norske sjømannens rett til å ha en jobb i ett norsk rederi som opererer i Nordsjøen. (mail til oss 24.11.2017) Julegaven fra Solstad til sine norske ansatte er ikke særlig imponerende, men er som følger. Infobrev fra Solstad selvfølgelig på arbeidsspråket engelsk:

NEWS BULLETIN FROM HR MARITIME NOVEMBER 2017
Lay-up of vessels

Vi har tatt oss frihet til å oversette den engelske meldingen som de ansatte i SolstadFarstad har fått.

NYHETSBULETTIN NOVEMBER 2017 FRA HR MARITIME AVDELING.

(Vår/Google oversettelse fra engelsk)

Opplag av fartøy.

Markedsituasjonen er fortsatt utfordrende, og vi har en vanskelig vinter foran oss. Vi er nå i en situasjon der flere av våre fartøyer vil være ute av drift. Vi tror at den reduserte operasjonen er sesongmessig, og vi håper på mer aktivitet i løpet av våren neste år. Den umiddelbare konsekvensen er at mange fartøy blir lagt i opplag, noe som resulterer i at mange av våre sjøfolk midlertidig blir overflødige. Dette vil for det meste påvirke nordiske og filippinske sjøfolk.

I henhold til tariffavtaler har vi informert de nordiske sjøfolkenes fagforeninger om situasjonen i et møte mandag 13. november. Det er inngått en avtale ("Protokoll") mellom selskapet og fagforeningsrepresentanter.

Endring i mannskapssammensetningen og implementering av mannskapsmodeller.

Alle er sannsynligvis klar over at det er forventninger til fusjonen mellom Solstad, Farstad og Deep Sea Supply og en kostnadsreduksjon på ca. 600 millioner kroner. Kvartalsrapporten for selskapet publisert i forrige uke, viste også et negativt driftsresultat. Konklusjonen er ganske tydelig - vi må redusere kostnadene.

Besetningskostnader er en betydelig del av driftskostnadene og må reduseres. Flere tiltak må brukes. Et av dem vil forandre mannskapssammensetningen på mange fartøy. Ledelsen har nylig diskutert og avtalt om mer standardisert skipsfart i SolstadFarstad. Mannskapsmodellene vil bli implementert i flåten og vil føre til endringer i mannskapssammensetningen for mange fartøy både når det gjelder stillinger og nasjonalitet for mannskapet. Dette vil naturligvis være negativt for enkelte nasjonaliteter (nordmenn) og positivt for andre.

Reduksjon i mannskapsstyrken.

I tillegg til en midlertidig reduksjon i antall mannskaper knyttet til opplag av fartøy, har vi startet en prosess med mer permanent arbeidskraftreduksjon knyttet til nordiske sjøfolk, som blir overflødig på grunn av permanente endringer i mannskapssammensetningen / gjennomføringen av mannskapsmodellene.

Det foregår diskusjoner med fagforeningsrepresentanter for de nordiske sjøfolkene. Det vil bli oppsigelser i de fleste stillinger. Når vi har avsluttet forhandlinger og inngått avtaler med fagforeningsrepresentanter, sender vi ut mer informasjon.

Andre nasjonaliteter vil dessverre dessuten bli negativt påvirket av endringer i besetningssammensetningen i nær fremtid, og dette vil - når det er aktuelt - bli diskutert med fagforeningsrepresentanter. Det er veldig uheldig at vi må benytte disse tiltakene, men de er nødvendige for at vi skal kunne møte utfordringene i den vanskelige markedssituasjonen. Vi håper på alle medarbeideres forståelse og samarbeid i denne saken.

Med vennlig hilsen

Per Stange

HR direktør)

Vi har flere ganger opplevd at medlemmer blir feilinformert av offentlige etater

I mailen under i artikkelen, kan dere se nok et eksempel på at man skal ikke alltid ta et svar fra offentlige etater for god fisk.

NAV er et stjerneeksempel på at vi ikke ukritisk må stole på de opplysningene vi får, om man har sitt utkomme fra arbeid som sjømann/kvinne. Som noen av dere sikkert husker, hadde FFFS for noen år siden et par førstesidersoppslag i VG, der vi frontet denne problemstillingen. Som man kunne lese hadde vi hatt over 40 saker mot den statlige etaten, og vant alle. Per i dag er situasjonen at vi har vunnet enda flere saker.

Grunnen til dette misforholdet er at ansatte i NAV stort sett ikke har erfaring med saker som angår ansatte på skip, og som er underlagt Skipsarbeidsloven. Hvor flinke de er med saker som angår folk som underlagt Arbeidsmiljøloven, skal vi ikke si så mye om, men etter oppslagene i VG, fikk vi henvendelser fra folk over hele landet, som hadde problemer med NAV. Det ble så mange spørsmål om hjelp, at vi ikke hadde mulighet til å hjelpe alle. Vår jobb er først og fremst å hjelpe medlemmer.

At heller ikke pensjonstrygden for sjøfolk (PTS) kan svare på spørsmål om sjøfolks pensjon, er ikke mindre oppsiktsvekkende. På deres egne sider kan man lese følgende: «Pensjonstrygden for sjømenn er en offentlig og pliktig tjenestepensjonsordning som yter sjømannspensjon til medlemmer mellom 60 og 67 år.» www.pts.no

Når de så ikke vet at fartstid på statens skip også gir fartstid, da er det noe som skurrer alvorlig. På direkte spørsmål fra et av våre medlemmer om hvor mange måneder vedkommende hadde opptjent, ble det nektet for at spørsmålsstilleren hadde nok farts måneder til å få utbetalt minstepensjonen. Hjelpemåneder hadde vedkommende på kontoret for sjømannspensjon tydeligvis ikke hørt om.

Personen det angikk tok derfor kontakt med oss, og fikk snakke med Harald, som klart og tydelig gav beskjed om at PTS ikke kunne regelverket, og henviste til deres egen opplysningsfolder «Pensjonsordningen for arbeidstakere til sjøs», punkt 2.

Da først gikk det opp for PTS hvordan det forholdt seg. Det viser seg igjen at det svarer seg med å være medlem i

FFFS, der får man hjelp selv på sene kveldstimer.

«2. MINSTEKRAV FOR RETT TIL SJØMANNSPENSJON

Det kreves minst 150 farts måneder for å ha rett til sjømannspensjon. Mangler du tilstrekkelig fartstid for å nå minstekravet, kan vi medregne eventuell fartstid fra tjeneste på øvrige EU /EØS-landskip, på fiskebåter og på statens skip. Etter spesielle regler kan også verneplikt medregnes. Slik tjenestetid teller imidlertid ikke med ved beregningen av sjømannspensjonen».

«Hei Harald.

Takk, for hyggelig samtale i går. Jeg sendte på nytt mail til pensjonskassen, der jeg stilte dem spørsmål angående det vi snakket om. Kom svar i dag: du har rett, skriver hun.

Vel, det ordnet seg, men det er skremmende hvilke svar de kan lire av seg. Det finnes folk som ville tatt svaret fra dem som riktig, og i verste fall ikke søkt på noe de har krav på.»

Ha en flott kveld videre.

Illfoto: Clipper Orion- Solvang shipping





Illfoto: Postnord trailer i flotte omgivelser - postnord.no

Vi har sagt det før, vi kan redusere forurensningen, og nå får vi det bekreftet

I lang tid har FFFS skrevet og sagt hva vi mener om trailertransport på land, likeså har vi sagt hva vi mener om frakt av gods langs kysten. Nå bekrefter en ny rapport fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) det samme.

Ny rapport: Sjøtransport er mest miljøvennlig. Sjøtransport fremstår som mer miljøvennlig enn andre transportmidler selv medregnet eksterne kostnader ved havnedrift. (Sysla/Maritim)

<http://miniurl.no/1bx>

Når rapporten fra TØI viser at sjøtransport er et miljøvennlig alternativ, ser vi ingen grunn til at myndighetene skal vente lenger enn nødvendig med å iverksette tiltak for å få godset over på kjøll. Kanskje den første tingen de bør gjøre er å se på kabotasjereglene, og påse at de blir overholdt. Når vi tar norske vinterveier med i betraktningen, ser vi ingen grunn til at dårlig skodde utenlandske vogntog skal få lov til å frakte så mye som en fyrstikk mer enn det reglene tilsier. Samtidig må vi be om at skip med norske sjøfolk, som er kjent på kysten, må bli foretrukket fremfor skip bemannet med billig utenlandsk arbeidskraft som ikke kjenner kysten i det hele tatt.

I den nye rapporten har TØI-forskere brukt strekningen Oslo-Rotterdam som

case, og konkluderer med at sjøtransport er mer miljøvennlig enn frakt med lastebil og elektrisk godstog.

Selv om den nye rapporten bruker strekningen Oslo - Rotterdam som utgangspunkt, er vi sikre på at vi kan overføre resultatet til hele kysten. Det er mindre forurensning med godsfrakt på kjøll enn på både bil og tog. Der spesielt bil må nøye seg med bare noen få tonn last, kan skip ta med seg det mangedobbelte, det er bare havnene som setter begrensinger på størrelsen av skipene.

Sats miljøvennlig, bruk skip med norske mannskaper som vet hvor i leia skipet skal gå.

FFFS tar sjøfolk på alvor.



Illfoto: Eirik Ask - bergenships.com

FJORDBRIS

Ønsker du et sterkt FFFS?

Da må du som er medlem være med å dra lasset! FFFS vokser og vi trenger hjelp spesielt i arbeidssituasjonen ombord.

Husk at FFFS er et forbund for absolutt alle om bord, vi er så demokratiske at vi organiserer alle fra lærling til kaptein. Vi driver ikke med splitt-og-hersk teknikker. Vi har som ideologi at vi er alle på samme kjøll, og derfor har sammenfallende interesser uavhengig av yrkestittel. Det er her dere, medlemmene, kommer inn; dere vet mer om forbundet enn de som står utenfor, derfor er det viktig at dere setter dere enda bedre inn i forbundets politikk, lover og overordnede mål. Nemlig hvordan man skal bevare norske sjøfolk.

Er det noe dere lurer på, er det bare å gå inn på forbundets hjemmesider, www.fff.no.

fff.no, der finner dere vedtekter og annen informasjon. Om dere ikke finner det dere er på jakt etter er det bare å ringe eller sende oss en epost. Vi er tilstede når du har bruk for oss. Når du forteller kollegaen din om oss, må du være hundre prosent ærlig, det er bedre å si at du ikke vet enn å lyve. Det taper hele forbundet på.

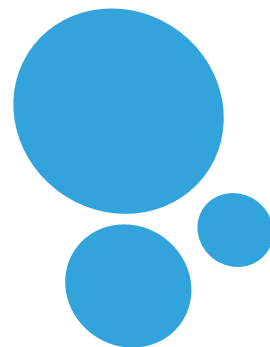
Om du er midt i en diskusjon om, forhandlingsrett for eksempel, og ikke vet hva du skal svare, er det bare å ringe oss, om du er på telefonhold. Når det kommer til nevnte problemstilling, kan vi fortelle at for å få forhandlingsrett, må vi kjempe. Det er ikke noe vi får gratis, derfor er det også viktig at du er flink å verve nye medlemmer. Forhandlingsretten er faktisk avhengig av kjøttvekten. Det er ikke noe fastsatt antall medlemmer vi må være, men jo flere vi er, jo sterkere står vi og enklere blir vi en del av det gode selskap.

Grunnen til at vi blir nektet, er at de andre forbundene har inngått en avtale med rederiforbundene - det er flere rederiforbund, om at ingen flere foreninger skal få lov å representere sjøfolk, med andre ord langt fra en demokratisk avtale. De bryr seg lite om den frie fagforbundstilknypningen som er nedfelt i loven. Men vi må huske at denne avtalen er en privat avtale, så den skal vi sammen klare å endre. Det er viktigere for de tre andre med monopol, enn at andre slipper til med gode innspill.

Som dere forstår er det viktig at dere som seiler gjør en god innsats blant kolleger. Det kan også være fornuftig å velge en tillitsmann som kan representere FFFS sine medlemmer om bord, da blir det også litt lettere for oss på kontoret å opprettholde en god informasjonsflyt til dere.

Husk at FFFS er et forbund for alle om bord!

Mens gresset gror dør kua



Nå har vi hatt høringer og innspill etter innspill, fra organisasjoner og enkeltpersoner i lange baner, men fremdeles har ingenting annet skjedd enn at NIS- registerets virkefelt er utvidet.

Hvor mange innspill trenger næringsministeren for å forstå at dette er viktig, spørsmålet er om vi i det hele tatt skal ha norske sjøfolk med inn i fremtiden i det hele tatt. Som dere kan se er de andre sjømannsorganisasjonene invitert til å komme med innspill. Vi som satte det hele i gang med å forlange proteksjonisme i norske farvann har ikke hørt noe, men vi gleder oss over at selv om det ikke ser ut til å bli proteksjonisme, kan det bli moralske og rettferdige forhold i norske farvann allikevel.

Vil ha innspill på sjøfolks lønnsvilkår. Næringsministeren skal diskutere norske lønns- og arbeidsvilkår for skip med maritime aktører.

(Sysla/Maritim) <http://miniurl.no/1br>

Hvorfor hun trenger flere inn- eller utspill er for oss uforståelig, om det ikke er for at hun bare trekker ut tiden. Slik hun har herjet med sjøfolkenes sikkerhet for arbeidet de siste årene, kan det se ut for at våre mistanker er rette. Hun brukte ikke lang tid på å tillate NIS skip på kysten av Svalbard, sokkelen og så langt inn i de norske fjorder det er mulig å komme. Venninnen som var ordfører i Bergen sørget til og med for at det ble en skipsdåp av de sjeldne på selveste

17 mai ved bryggen i Bergen, og skipet fikk hjemmehavn i samme by, og med bekvemmelighetsflagget til NIS- registeret, i hekken.

Om hun angrer på det hun har gjort, eller har kommet på andre tanker er ikke godt å si, men det kan nesten se ut som om noen med litt mer innsikt i det maritime, har hvisket henne noen Pauli ord i øret. Det at hun ikke har invitert FFFS til å komme med innspill er ikke av så stor betydning, men hadde det ikke vært for at vi startet det hele med å forlange proteksjonisme i norske farvann, hadde heller ikke kravet om norske tariffier og avtaler kommet.

Da vi kom med vårt forlangende for en del år siden lo de andre av oss, og lurte på om vi ikke var riktig kloke. Latteren stilnet heldigvis etter en tid da de andre så at det ikke lot seg gjøre å feie kravet

under teppet, problemet for dem var at de ikke kunne mene det samme som oss. Derfor kom kravet om allmenngjøring, noe vi sa ville føre til henleggelse av hele kravet på grunn av alle elementene i et slikt krav. Enden på visa, etter lang tid ble et krav om norske forhold i norske farvann- heldigvis.

Når er det i alle fall blitt et tema på industriministerens kontor, og vi håper inderlig at hun har rådgivere som er bedre utrustet med maritim kunnskap enn det hun har vist seg å ha. Om det nå blir tatt en smart og hurtig avgjørelse, kan vi muligens klare å redde stumpene av norsk kompetanse. Vi kan muligens også håpe på at ungdommene begynner å søke seg tilbake til et yrke på sjøen. Lenge leve fornuften. FFFS tar alle sjøfolk på alvor.

Stiegler

ADVOKATFIRMA ANS



Vi bistår både private og bedrifter og har en samlet kompetanse som gjør at vi kan bistå i de fleste typer av problemstillinger. Innenfor feltene arbeidsrett, privatrett og kontraktsrett er vi benyttet av både Fellesforbundet for Sjøfolk og flere av dets medlemmer. Kontaktperson: **Adv. Per Magnus Falnes**



Besøksadresse:
Chr. Michelsens gt. 2A, 5012 Bergen
Tlf: (47) 55 21 54 00
Faks: (47) 55 21 54 25

Postadresse:
Postboks 1124 Sentrum
5809 Bergen
E-post: bergen@eurojuris.no

Adv. kontor Tvedest
Tlf: (47) 56 38 74 74
Faks: (47) 56 38 80 18

Adv. kontor Sørter Sentor
Straume
Tlf: (47) 56 33 20 90



*Av Gisle Weddegjerde.
Senior surveyor med ansvar for nybygg i et av
verdens ledende klasseselskaper*

Der virkeligheten overgår den villeste fantasi, mordbrannen på Scandinavian Star

del 2

POLITIETS ETTERFORSKNING OG ENDELIGE HENLEGGELSE

Det ble bestemt av riksadvokaten i brev av 27 Juni 2014 at politimesterens anbefaling om en ny, men begrenset etterforskning opp mot de økonomiske forholdene skulle gjøres på nytt. Politimesteren

var veldig tydelig på to forhold, det ene er at de ikke fant noen som helst bevis eller observasjoner, som kan knytte den utpekte danske gjerningsmannen til brannene om bord.

Det andre er at politiet i dag, ville ha sett på de økonomiske sidene, da også hva

gjelder et mulig forsikringsrelatert motiv på en annen måte, i dag enn den gang i 1990.

Ikke et kritisk ord blir nevnt om en etterforskning av et massedrap på 159 (160 inkludert et 6 måneders foster i mors liv) mennesker endte opp med feil gjernings-

mann. Skandalene i dette er jo av et hittil ukjent format.

Det ble også, av riksadvokaten bestemt at forhold ved det «mystiske hydraulikk røret» skulle undersøkes. Dersom man da kunne bevise at dette røret i 300 seksjonen, Y-bor dekk styrbord side var ødelagt, som følge av at noen hadde demontert koblingen bevisst, som et ledd i handlingene som var utført, ville dette selvsagt åpne for en utvidet etterforskning rettet mot bestemte personer. Det vil i klartekst bety noen fra den opprinnelige Sea Escape besetningen, som fremdeles var ombord.

Det ble videre, ikke bare anbefalt, men beordret, som en forutsetning at politiet skulle benytte de samme sakkyndige, som den gang i 1990. Den samme gruppen fra politiet som i rapport til politimesteren i Oslo, anbefalte å henlegge hele saken, skulle nå på nytt etterforske saken.

Videre at det ikke heftet noe omkring habiliteten til Oslo Politikammer, som altså til de grader vandaliserte sin egen etterforskning i 1990-91. Saken skulle etterforskes frem til forventet foreldelse inntreffer, 7 April 2015.

I dette er reiser det seg flere spørsmål som ikke er til å begripe i forhold til selve sakskomplekset. Status er nå et uopplært massedrap på 159 mennesker, den verste forbrytelse noensinne mot rikets borgere, hvorfor en begrenset et-

terforskning? Hvorfor de samme sakkyndige og de samme politifolk som altså mener at det ikke skal etterforskes?

Hva med habilitet, er det noe som ikke gjelder i denne saken?

Her er det utrolig mye som skurrer, man kan rett og slett ikke tro hva de presterer å sette ned på papiret. Hvorfor gjør ingen mediefolk seg kjent med, og retter et kritisk søkelys på noen så åpenbare og innlysende feilgrep? Sammenligner vi nesten med hva som helst, skulle dette etter alle solemerker blinke i røde alarmlys i samtlige avisredaksjoner, men nei, her er det fullstendig stille om dette.

Dersom riksadvokat og politimester var genuint opptatt av å gjøre det som gjøres kan, hvorfor ikke et aldri så lite innspill til justisdepartementets lovavdeling om også å ta grep om den velkjente tabben som ble gjort da foreldelse av drap ble fjernet fra den norske straffeloven, da man «glemte» å ta med mordbrannparagrafen? Altså, en liten systemsvikt som selvsagt riksadvokaten har full anledning til å gjøre noe med, dersom han vil!!!!

Jeg spurte selv politimester Hans Sverre Sjøvoll om dette under pressekonferansen, og med et kontant svar sa han at, 7 April 2015 foreldes saken, det er det ingen tvil om, da er det over.

Det han ikke regnet med var at vi fremdeles har en gruppe politikere med integritet. De satte nå i gang en aksjon for

å få fjernet denne paragrafen og lyktes med det, bare noen dager før foreldelse ville inntreffe.

Jeg glemmer aldri radiodebatten omkring dette, da det eneste partiet som stemte imot var Venstre, som med Trine Skei Grande frontet deres holdning til spørsmålet. Jeg husker ikke ordrett hva hun sa, men hovedtrekket gikk ut på at dersom det inntraff foreldelse, så var sjansen større for at de som sto bak ville fortelle sannheten og det måtte da være bedre for de etterlatte, å få vite.

Vi må da ha kommet videre i dette landet enn at hevn i form av straff skal være motiv, etter så lang tid!

En slik uttalelse er ikke bare rystende, den vitner om en ikkeeksisterende sakkunnskap, fra ansvarlige politikere, og jeg håper inderlig de fleste berørte slapp å høre det.

En stor skam, og dette er ord de vil måtte stå til ansvar for, når saken har funnet sin løsning, får vi håpe.

Det er mye som skurrer i den nye etterforskningen. Advokatene mottar saksdokumenter som i stedet for, på en oversiktlig måte presenteres, legges i en ekstrem stor pdf- fil på flere tusen sider. For den hardt arbeidende og meget engasjerte advokaten i saken, Sigurd Klomsæt, medfører dette et stort ekstraarbeid for å skaffe seg nødvendig innsikt i hvordan etterforskningen fremskrider.





Foto: Tor Arne Dalsnes/ SCANPIX

Da han sender løpende inn sine spesifiserte avregninger til Oslo Tingrett, får han svar tilbake at kravene reduseres med begrunnelse; det ikke ligger i hans naturlige arbeid i en slik sak å bedrive etterforskning. Det påstås også at han ikke har levert timelister som er tilstrekkelig spesifiserte. Det er feil. Det er dokumentert at Klomsæt har ført mer detaljerte timelister enn en annen advokat, med en eneste klient i samme sak, som har fått utbetalt et mye større beløp.

Klomsæt representerer ikke bare stiftelsen men også nærmere 50 klienter i denne saken, da sier det seg selv at her er det virkelig noe som ikke stemmer. Altså, han bruker de samme helt naturlige metoder og føring av timelister som han har gjort i andre saker der det aldri har vært innvendinger mot det. Sigurd J. Klomsæt, som er kjent fra store saker som «Birgitte saken, Bjugn saken, Baneheia-saken, medlemsjuks i AUF og mange andre saker, han er også en av to advokater i Norge som har ført tre saker for menneskerettsdomstolen i Strasbourg.

Han plikter rent faktisk å sette seg inn i saken på en slik måte at han kan bistå sine klienter slik de rent faktisk, etter loven, har krav på. Å undersøke materialet og ikke minst foreta egne undersøkel-

ser i å bringe klarhet i de spørsmål som naturligvis reiser seg, er selvsagt en del av slikt arbeid.

Pr. definisjon ønsker altså Oslo Tingrett å begrense arbeidet, til hva de anser som «nødvendig» i saken. Dette skal altså skjønnsmessig vurderes og bestemmes av en tingretts dommer i Norges desidert største straffesak? Det er rett og slett ubegripelig.

Fra stiftelsens side har vi nå et berettiget håp til at etterforskningen vil avdekke såpass mye at den vil bli gjenopptatt, på tross av at den er begrenset, og nå er der jo ikke foreldelse i mordbrannsaker lenger.

Tvilen reiser seg flere ganger, hvorfor får vi ikke redegjøre for våre innspill og hvorfor blir alle våre utallige henvendelser besvart med at «de dessverre ikke kan møte oss av hensyn til etterforskningen»?

Når jeg står frem på TV og forteller om funnet av peile-rapporter av diesel, og hvor innlysende det faktisk er at det må ha blitt benyttet store mengder brennbar væske, hvorfor leer de ikke en finger i forhold til å utspørre eller avhøre meg om noe så sentralt?

Når sentrale myndighetspersoner trer frem med sin viten, uansett hvem og hvilken posisjon de har eller hadde, blir de ikke hørt. Vi skal alle plasseres i den håpløse konspirasjonsteoribåsen, eller i en annen bås som oppviglere.

Selv når politiet undersøker om hva som ble gjort av etterforskning av Oslo politiet opp mot forsikring og det økonomiske sporet, får de av en som presenterer seg som leder av etterforskningen beskjed om at det var faktisk en egen person fra økonomiavsnittet, på de sakene, og at det ble det jobbet mye med. Når de så kontakter denne politimannen fra økonomiavsnittet, sier han at det må være en misforståelse i og med han var tilsluttet denne avdelingen. Alt han gjorde var å foreta noen av de standardiserte avhørene av passasjerer! Er det mulig, skal dette også skjules? Helt åpenbart at dette skal ingen vite.

Akkurat som de i sin prosjektrapport skal vurdere vårt innspill om at vi har funnet to eksemplarer av forsikringsavtalen, hvor to underskrifter åpenbart er fjernet i det eksemplaret som ble levert til sjøforklaringen. Den ene personen var kanskje den som står bak det hele. Dette konkluderes så i prosjektrapporten med at siden begge versjonene (den falske og den korrekte) befant seg i politiarkivet,

så dette var sett på og undersøkt. Nå får de altså bekreftet, at det var det ikke, og ingen verdens ting blir gjort etterforskningsmessig opp mot noe så sentralt! Ingen av de avhørte blir engang spurt om dette. Dette er bare noen eksempler, det er så uendelig mye, mye mer.....

Vi tok grundig feil, for ut av det blå bestemmer politiet seg for at det kun skal etterforskes inntil en bestemt dato sommeren 2016, ikke en dag lenger, minner igjen om at det er pr. definisjon er et uoppløst masse-mord vi har med å gjøre. På tross av henleggelsen, så er det ikke tvil om at det fremkommer svært mye under etterforskningen, som vil lede frem til løsning av saken, men da må det faktisk gjøres noe med de opplysningene som kommer frem. Det gjøres altså ikke, det blir foretatt en mengde avhør, men det naturlige arbeidet som da skal gjøres, å systematisere hva som fremkommer, blir altså ikke gjort.

Når politiet, bare noen dager før etterforskningen skal henlegges, flyr til Miami for å avhøre den mest sentrale personen i saken, som i avhør foretatt i 2014, forteller ting som overhodet ikke stemmer med det som fremkommer i avhør av andre sentrale personer, er faktisk ordet absurd, det eneste dekkende begrepet. Når han faktisk sier det samme sommeren 2016, må til og med politiet forstå at han faktisk har kommet ut på syltynn is, og hele saken er i ferd med å bryte, men ingen verdens ting skjer.

Dokumentene blir lagt bort, man er fra politiets side kommet dit man hele tiden har villet, å kunne gi noen bedre svar. Men nå går politimester Sjøvoll så langt at han på TV beklager at de ikke kunne løse saken, det var selvsagt deres ønske hele tiden å kunne løse saken, påstår han. Dette må da være en sølvpenge verdt, samtidig som det er en Judas uttalelse av verste sort. I samtlig av de intervjuene politimesteren har deltatt i etter gjenåpningen er han helt konsis på at de nok ikke kommer til å kunne stille noen til ansvar for dette.

At åstedet er borte og andre uttenkte argumenter blir av intetanende, unge og sakskunnskapsløse reportere og journalister formidlet uten et kritisk ord, ikke et eneste.

Dette er ikke Davids kamp mot Goliat, dette er et mye større slag.

Det hele avrundes med at Sjøvoll møter i Dagsnytt 18, for å diskutere saken, men forlanger å komme inn i studio etter at daglig leder i Stiftelsen Etterforskning Av Mordbrannen Scandinavian Star, Terje Bergsvåg. Dette er vel det man kan kalle en historisk debatt, der myndighetspersonen som skal innestå for disse bisarre beslutningene i Norgeshistoriens mest alvorlige straffesak, nekter å møte – skal vi kalle det motpart?

Jeg tror faktisk det, for vi har hele tiden blitt håndtert slik av politiet – som en motpart, de vil ikke høre på noe av det vi sier, de nekter å møte noen av oss, de tar kun imot skriftlige henvendelser, som enten ikke besvares eller at de kommer med helt absurde forklaringer mot helt entydige bevis. Terje Bergsvåg kommer så alene inn i studio, politimester Sjøvoll sitter ute i gangen og venter til «det er hans tur» å komme inn i debatten.

Terje blir spurt hvordan han ser på saken nå, når politiet har bestemt seg for å henlegge etterforskningen. Da forteller Terje om de fotomappene som vi fikk av riksarkivet. Der var flere bilder fjernet, de manglet av en eller annen grunn. I samtale med politimester Leif A Lier, som på tidspunktet for brannen ledet drapsavsnittet ved Oslo Politikammer, får Terje Bergsvåg opplyst at dersom bilder blir tatt ut av en saksmappe, skal det etter prosedyrene merkes med en lapp hvorfor de er tatt ut. På lappen skal det også angis hva bildene er benyttet til og når de skal tilbake igjen. For øvrig kan Leif A Lier nå fortelle at drapsavsnittet aldri ble koblet inn i saken, det var kun brannavsnittet som etterforsket!

Å levere selektivt til riksarkivet er straffbart i seg selv, det kan altså nå bevises, fullt ut at dette er gjort, for de samme fotomappene som nå dukker opp i etterforskningsmaterialet er fullstendige, der dukker alle disse bildene opp. De viser arnesteder som ikke er omtalt eller vurdert av politiet, i det hele tatt.

Når det så er politimester Sjøvolls tur i studio, blir han bedt om en kommentar til det Terje Bergsvåg sa om fotomappene. Da blir han sint og sier at dette er en meget drøy påstand å komme med, og at det er belastende for politiet med slik kritikk. Altså han svarer ikke på spørsmålet, som ikke er en påstand, det er et bevislig faktum. Det er igjen utrolig at ikke noen fra media plukker dette opp.





Politiets etterforskning bærer ikke bare preg av uvilje til å ville oppklare saken, den er også rettet mot å forklare det motsatte av hva bevisene og avhørene faktisk avdekker.

Oppsummering av hva det i detalj dreier seg om ville fylle denne utgaven av Dråpen, og noen årganger til, vil jeg tro, så jeg nøyer meg med et eksempel.

Et meget viktig avhør av maskinsjefen om bord (ansatt av Sea Escape) er fjernet fra materialet som ble levert til riksarkivet. Den eneste kilden vi hadde på hva som ble sagt i dette avhøret, som ble foretatt i København om bord i skipet 25 Mai 1990 var notater som Terje tok mens han fikk se igjennom dokumenter på politihuset sammen med Hasse Magnusson i 1999. De fikk ikke kopiere, men det var greit å ta notater.

Der hadde Terje fanget opp at maskinsjefen ettertrykkelig sa at når han ble fløyet om bord i skipet igjen fra Stena Saga om morgenen i 07.00 tiden for å «bistå» brannfolkene, tok han seg ned til mas-

kinrommet på babord side. Da han kom til bildekket, så han til sin forbauselse at noen hadde blokkert skyvedøren til bildekket i åpenstilling med en metallbit, han fjernet denne biten og kastet den inn på bildekket.

Klomsæt, som hadde fått av oss, utlevert til seg, alle de dokumenter vi hadde fått utlevert fra Riksarkivet merket seg i sin gjennomgang at fotomapper hadde mangler og at dokumenter og avhør i disse var fjernet. Han sjekket selv i dokumentene og han fant igjen i dokumenter han fikk utlevert, i 2015, både foto og avhør. Altså var dokumenter som politiet hadde levert til Riksarkivet plukket ut og «trøblete» foto og avhør m.m. fjernet. Slik drives det altså bevisst bevis og historiefusk. Det er ifølge. loven straffbart.

Agne Knutsson, kriminalinspektør fra Uddevalla politiet, som gransket åstedet i Lysekil husket også dette avhøret, så det eksisterte, det var han helt tydelig på, for han var tilstede i København også.

Jeg tar turen til Oslo for et av svært

mange og viktige møter med advokat Klomsæt.

Med i bagasjen har jeg lydopptak som Terje tok opp i samtaler med den som ledet selve etterforskningen, Øyvind Thorkildsen. Jeg skal ikke si noe om privatpersonen Thorkildsen, da han ikke lever lenger. Men jeg kan si så mye, han nok var en redelig person, men sakskomplekset ble altfor mye for ham- og langt utenfor hans kompetanse.

Det som imidlertid er meget interessant, og det burde det også være for et politi som søker å oppklare saken, og det er hva han forteller om sine møter med maskinsjefen. I lydopptaket forteller Thorkildsen at han etter å ha avhørt maskinsjefen omkring noen tekniske forhold omkring ventilasjonssystemene i november 1990, ble de sittende å prate en del, noe som ikke ble nedtegnet i avhørsrapporten.

I denne samtalen fortalte maskinsjefen at akkurat denne kvelden, den 6 April 1990 kom det klage fra noen passasjerer

på at det var varmt og dårlig ventilasjon på lugarene i midtre del av skipet bak resepsjonen. For å bøte på dette bestemte han at de skulle benytte bildekk-ventilasjonen for å rette på dette forholdet. Det bemerkes her at alle maskinister med erfaring fra slike ferger nå ville reist bust.

Selvsagt gjør ingen noe slikt, det ville også være til liten eller ingen nytte da man ikke får gjort noe med den luften som kommer inn på lugarene på denne måten. Men, for ukyndige kan det kanskje gi en plausibel forklaring på hvorfor det åpenbart var kjørt bildekkventilasjon på en helt annen måte enn det som er normalt under vanlig drift i brannforløpet.

Han kunne videre fortelle at de etter en fest, mens skipet var i Florida, testet om de kunne benytte denne ventilasjonen dersom noen hadde spydd i korridorer, eller noe lignende. De benyttet ballonger for å teste dette. Setter man dette lydopptaket sammen med hva som fremkommer i avhøret er det jo nesten umulig ikke å se en sammenheng, den er åpenbar for alle som «vil se».

Han forklarer dette forholdet på en slik måte at brannen som gikk opp trappeløpet på styrbord side, tvers over korridoren på gulf dekket (dekket hvor de aller fleste lugarene var) og ned trappeløpet på babord side, ble som en repetisjon på hvordan strømmingen hadde gått ved disse ballong testene.

Dersom man anvender litt taktisk tenkning opp i det hele så er disse uttalelsene eksepsjonelle.

Her blir altså maskinsjefen innkalt til nytt avhør i november 1990, lenge etter politiet er ferdig med alle sine avhør, det er jo måneder siden de hadde bestemt seg for å ende opp med en dansk hjelpe-mann på en trailer. Hvis vi så legger til grunn at denne maskinsjefen faktisk har vesentlige ting å skjule, og han blir bedt om å komme i avhør for å forklare seg om ventilasjonen om bord, må vi anta at han var meget på vakt og kanskje til og med i den tro at politiet var på sporet av noe.

Dette «noe» kan jo for alt han visste være at noen hadde fortalt om disse testene med ballonger, for det var han jo ikke alene om å utføre. Da kan det tenkes at siden han nå forstår, etter avhøret,

at politiet ikke skjønner noen verdens ting, at det vil være sikrest å fortelle om dette, slik at dersom en slik melding i ettertid kommer inn, har han allerede fortalt om dette på en grei måte slik at det ikke skal settes i sammenheng med brannen.

Vi sender inn disse lydfilene til politiet med tidsangivelse for når disse forholdene blir omtalt.

Advokat Klomsæt utformer skrevet til politiet, som selvsagt gjerne vil motta innspill. Nå må, til og med politiet skjønne at her har de nok en «bombe» av et bevis å forholde seg til.

Svaret fra politiet til advokat Klomsæt er igjen, absurd, de skriver at det ikke er tydelig om det blir sagt «fest» eller «test» og dermed er det ikke noe som indikerer noe som helst, sett med politiets øyne. Jeg minner for ordens skyld om at maskinsjefen blir funnet død i sitt hjem tre uker etter at den nye etterforskningen startet. Stort mer er ikke nødvendig å si om dette.

HVA SÅ MED HYDRAULIKKRØRET, DET SOM VIRKELIG KAN ÅPNE SAKEN?

Jeg fikk hjelpe politiet med å finne frem til originale systemtegninger av hydraulikkanlegget, de engasjerte så et firma



med hydrauliske systemer som spesialitet til å se på dette.

Selvsagt tilbød jeg å se på sakene med min bakgrunn i å godkjenne og sertifisere slike anlegg, men det ble aldri aktuelt.

For å se hva som har skjedd med røret må man også se hva brannbildet sier. Så ved å bare vurdere bilder av røret der det var frakoblet og der det var bøyet samt rene systemtegninger som beskriver trykk, materialene og dimensjonene finner de ut at røret ikke kan ha blitt bøyet av mennesker, for da måtte de ha brukt et spett eller lignende som ville satt tydelige skarpe merker på røret. Altså- God dag mann. Økseskaft?

Det finnes faktisk jekker, taljer, stropper, etc. som standard utrustning ombord, det er ikke til å begripe, men det er et svar som det ser ut som om bare en begrenset gruppe kan slå seg til ro med, nemlig etterforskningsgruppa fra Oslo politiet.

Politiet i Oslo, som vi alle vet, ønsket ikke å arbeide videre med saken, ender altså med rapporten fra Dantest fra 1990 som Dantest i dag ikke står inne for, i sammenheng med hva som kunne ha skjedd med røret. Deres antakelser den gang var aldri basert på at røret kunne ha vært utsatt for sabotasje. De ville da undersøkt det på en helt annen måte.

Faktisk sier Anders Klingenberg, som var ansvarlig for rapporten i politiavhør i dag at han er sikker på at det var en «villet handling», et ledd i en forsikrings-svindel. Men dette er informasjon som folket ikke får, saken er full av tilsvarende eksempler.

Men det aller verste er at det faktisk eksisterer bilder i saken, som er daterte og utvilsomt viser at røret må ha vært sabotert før skipet kom inn til Lysekil, hvilket faktisk understøtter hva flere vitner har beskrevet og som igjen utvilsomt ville lede etterforskningen inn i en oppklarende retning, om ønsket om det var tilstede.

Pr. dato er saken altså henlagt av Oslo Politiet som en uopplært drapssak, da

det ikke hersker tvil om en eneste fundamental ting, noen tente på, det var ikke selvantennelser.

Riksadvokaten har etter anbefaling fra statsadvokatembetet påtegnet en endelig henleggelse uten videre klagerett.

På henvendelse fra advokat Klomsæt nekter riksadvokaten å bringe saken til Kongen i Statsråd, som er siste instans. Dette vil da altså advokat Klomsæt måtte besørge selv. Det gjør han. Men det er ikke til å tro, alle rettsprinsipper er satt til side og ikke minst brutt i denne saken, og den nye etterforskningen er egentlig mye verre enn den første, for nå vet man så mye mer.

Advokat Klomsæt har, for egen regning, tatt med Terje Bergsvåg og meg på flere reiser og samtaler i Sverige og Danmark. Senest var vi i møter i Göteborg og Lysekil i Sverige og flere steder i Danmark i september i år. Vi møtte personer som var de første brannmannskapene som kom om bord på skipet, personer som var ansvarlig i bergingsarbeidet og andre.

De er alle tydelige på at hydraulikkørret var manipulert da de kom inn i skipet og at mannskap (de opprinnelige) saboterte også slukke- og redningsarbeidet.

Et tv-team som siden i sommer har fulgt Klomsæt i forbindelse med en sak i Bergen og som også lager et portrettprogram om han, inviterte seg selv med på reisen. Det ble gjort filmopptak og intervjuer.

Dette kommer på TV Norge i februar 2018. Da kommer fakta som offentligheten må ta inn over seg. Vi håper det også må gjelde Stortinget på lik linje som alle andre.

ALLES STORE HÅP, EN STORTINGS- OPPNEVNT GRANSKING

Når politiet ikke vil, så kommer heldigvis en gransking til å avdekke saken så mye at politiet vil ha store problemer med sin henleggelse. Dette er det vi tenker når det blir vedtatt i stortinget 12 Mai 2015 at det skal nedsettes en granskingskommisjon, som skal avlegge

en rapport til stortinget innen den første Juni 2017. Igjen blir det en gedigen og helt utrolig skuffelse.

Stiftelsen får en henvendelse fra stortinget om å komme med forslag til personer vi kan tenke oss vil kunne bidra med nødvendig fagkompetanse i en slik kommisjon.

Vi setter opp noen forslag og etter noe tid blir vi invitert til et møte med stortingets presidentskap, med stortingspresident Olemic Thommesen og hans stab. Dette var i og for seg et positivt møte, men en uttalelse fra presidenten bet vi oss spesielt merke i.

På forespørsel om ikke noen fra stiftelsens fagpanel kunne være del av denne kommisjonen, ble dette forklart med at det da ville kunne stilles habilitetsinnsigelser i ettertid, og det skulle de for enhver pris unngå. Dette måtte derfor være helt nøytrale personer uten bindinger eller annen tilknytning til saken.

Vi vil jo være de første til å applaudere et slikt standpunkt, da vi kan si veldig mye om habilitetsspørsmålet i forhold til etterforskningen, men da denne pågikk da dette møtet fant sted, ble det selvsagt ikke tatt opp som et tema i seg selv.

Det som imidlertid, nå i ettertid fremstår, som merkelig, er at stortingspresidenten henvendte seg direkte til meg og sa at jeg nok måtte påregne å bli benyttet mye av kommisjonen, når de først kom i gang, da de utvilsomt ville dra nytte av både sakkunnskap og skipsteknisk kompetanse.

Jeg har deltatt i et-1- eneste fellesmøte med kommisjonen, det er alt.

Men det var et møte, hvor vi fikk inntrykk av at de var på rett vei, til tross for at det ikke ble lagt skjul på at de samarbeidet godt med politiet. Vi fikk tidlig innspill fra erfarne politifolk og etterforskere om at kommisjonens sammensetning, da den ble kjent, var tvilsom.

Hva de mente med dette har nok mer relevans til hvem som var i kommisjo-

info@fffs.no – www.fffs.no



nens sekretariat, nemlig tre tidligere politifolk, Reidar Nilsen, Sturla Osen og Arnfinn Sandstad.

I seg selv er vel dette kanskje ikke klanderverdig, men det nære samarbeidet med Oslo politiet som vi fikk inntrykk av at kommisjonen hadde, er vel ikke i tråd med hvordan en uavhengig gransking skal foregå?

Våre verste antakelser ble bekreftet fullt ut etter hvert som kommisjonens arbeid skred frem. Hvor blir det av møtene, henvendelsene, kontakten med stiftelsen? Ingenting, absolutt stillhet fra den kanten, høflig besvarte henvendelser, men altså en øredøvende stillhet.

Så ble der igjen tent et håp, branningeniørene Håkon Winterseth og Ståle Eilertsen ved Firesafe avd. Bergen, og medlemmer av stiftelsen, ble gitt et oppdrag om å lage en sakkyndig rapport over det totale brannforløpet. Denne skulle så kommisjonen benytte i forhold til de to sakkyndige rapportene som var

utført av de samme sakkyndige fra 1990, tilsluttet Sintef den gangen.

Disse to tilnærmingene ble så motstridende at kommisjonen også ba de sakkyndige, hver for seg om en rapport der de vurderte hverandres rapporter. Slik sto kommisjonen nå med to helt forskjellige rapporter og det ble derfor utlyst en konkurranse bare kort tid før fristen for kommisjonens rapport til stortinget.

Firmaet Norconsult ble valgt, og utarbeidet det som vel må ansees som den minst empirisk (vitenskapelig forankret) dekkende rapport, vi noensinne har sett. Det er en gjennomgående tone etter vår vurdering, på bakgrunn av vår erfaring med brann i skip. I NorConsult sin rapport vurderes det som, det antas, det synes, det er sannsynlig, etc. Ingen ting konkret.

Ingen som helst henvisning til standarder, beregninger og faktiske opplysninger. Når man leser rapporten så skjønner man at de som står bak, overhode ikke

har satt seg inn i hvor det brant og til hvilken tid, de angir til og med fullstendig utbrente deler som lite brannbelastet. Den er fullstendig verdiløs som rapport, men er som en blåkopi av rapportene fra 1990 hvor de faktisk aldri undersøkte brannene som foregikk mens skipet ble slept til Lysekil og de nye brannene, som oppsto der senere.

At rapporten er levert til kommisjonen på samme tid som kommisjonens rapporten gikk i trykken gjør det jo ikke mer troverdig. Dette er en skreddersydd løsning for å få lagt et endelig lokk på saken. Når kommisjonens leder presenterer sin rapport, så henviser han utelukkende til rapporten fra Norconsult, alt annet blir utelatt og ikke nevnt med et eneste ord. Han passer også på å rose de etterlatte og støttegruppen for deres arbeid men nevner selvsagt ikke stiftelsen, det er ikke vanskelig å forstå hvorfor.

Men dette er langt ifra alt; Sturla Osen og Reidar Nilsen tar turen til Uddevalla for å avhøre og samtale med deres



kollega, nå pensjonert kriminalinspektør Agne Knutsson.

Knutsson er det vi kaller «hel ved», han hadde ansvaret for åstedsundersøkelsene i Lysekil.

Tidlig så han at dette var langt over hans kompetansefelt og en altfor omfattende brann til at han kunne finne ut av alle detaljer som her skulle undersøkes. Han så også det bøyde og demonterte hydraulikkåret i 300 korridoren. Han ble veldig lettet da han fikk beskjed om at to granskere tilknyttet Sintef skulle bistå politiet og granskingskommisjonen, nå kunne han legge dette i deres hender.

Han var rimelig fornøyd med hva de hadde funnet, to sikre arnesteder, den ene for varslingsbrannen utenfor lugar 416 og det andre på motsatt side, et dekk ned på bildeknivå utenfor lugarene i den akterste 200 seksjonen. At maskinsjefen nå ble koblet opp mot disse Sintef forskerne var det vel ingen som stusset

over den gang. Han ga de forklaringer på det de ikke forsto noe av. Eller som en av de i ettertid sier; hva var det han egentlig sa? Og at hadde de visst det som er fremkommet senere, skulle de nok ha håndtert opplysningene fra ham på en helt annen måte.

Vel, uansett, når Agne Knutsson vil fortelle de to kommisjonsgranskerne om oljebrannen, stopper de ham. Dette fatter ikke Knutsson som naturlig, og vil gjerne forklare seg om alle forhold ved brannene om bord. Han får bare bryskt beskjed om at de ikke vil ha noen slike opplysninger, for dette forholdet er allerede konkludert av politiet!

Dette er vel så langt fra en gransking som det er overhodet mulig å komme. Når advokat Klomsæt får vite om dette, samler han et team og drar selv til Udevalla en novemberdag i 2016, for å avhøre Agne Knutson om disse forholdene. Dette fordi Klomsæt har sett i politiavhør foretatt av Reidar Nilsen, at

han har uttalt seg kritisk til hva Flemming Thue Jensen (dansk skipsingeniør) sto frem med i media.

Avhøret var tatt nylig fordi Nilsen var engasjert den gangen i 1990 i ID gruppa om bord. Men altså, en forutinntatt politimann skal håndtere slike opplysninger i en granskingskommisjon?

Samtidig som han nekter å motta opplysninger, som kan belyse saken ytterligere? Det blir av advokat Klomsæt utarbeidet et meget alvorlig skriv til kommisjonen, bare for å bli besvart med at kommisjonen er klar over uttalelsene til Nilsen i avhør, men at dette ikke har noen betydning for hans arbeid for kommisjonen.

Nei, nei, nei, hva er dette for vrøvl i demokratiet og rettstaten Norge? Det er så ubegripelig, men det er utallige andre tilsvarende eksempler på at når kommisjonen skal presentere sin rapport. Da vet vi alle hva det blir til og vi fikk beklageligvis fullstendig rett. Klomsæt

gjorde akseptert lydopptak av samtalen med Agen Knutsson. Han er tydelig i sin tale. Opptaket er sendt til Kommissjonen, som deretter lot være å besvare Klomsæts brev.

Fra stortingets talerstol blir den ene usannheten etter den andre servert av kommisjonens formann, sorenskriver Frank Olsen. Han svelger godt i adamseplet og kjører på, samtidig som rapporten er lekket til VG i god tid før offentliggjøring av rapporten (noe som ikke var/er lov), slik at de bombarderer nettet med oppdaterte konklusjoner som at ingen sabotasje skjedde, ikke bevis for noe som helst, etc....

På oppfølgingsspørsmål presterer han til å med å karakterisere hedersmennesker som løgnere, i det han sier at han ikke kan ta stilling til om det de sa i 1990, eller det de sier i dag er løgn.

Løgneren, det er nok sorenskriveren selv. Hvordan kan slike egentlig se seg selv i speilet, han er til å med så arrogant at han hele tiden referer til Scandinavian Star ULYKKEN!

Man sier ikke Utøya ulykken, hvor mindre enn halvparten så mange mennesker ble myrdet! Hvor lite empatisk er det egentlig mulig å bli, det er mitt spørsmål. Det sitter pårørende i salen, det virker ikke som om han ikke er i stand til å ta det inn over seg.

Vi fryktet nå en lyn gjennomgang av rapporten og en avslutning før stortinget avsluttet for sommerferie, men heldigvis, behandling av rapporten ble utsatt til høst og vinteren, etter at det nye

Storting er konstituert oktober. Da først hos kontroll og konstitusjons-komiteen. I skrivende stund har vi hatt en høring sammen med støttegruppa og et etterfølgende møte, det har også vært foretatt en reise med møter til Danmark av saksordfører og komiteens formann.

Det er begrenset hva vi kan få presentert med noen få minutters presentasjon av det, som i motsetning til kommisjons-rapporten, er bevislige faktum. Det er tydelig at komiteen har tatt inn over seg den massive kritikken til rapporten som ligger i bunn. Vårt krav er entydig, vi forlanger at rapporten skal forkastes i de deler som omhandler brannbildet og andre forhold av betydning slik som forsikrings og eierforhold, samt den faktiske handelen med skipet.

Dernest håper vi at komiteens medlemmer, og for øvrig alle landets politikere leser/får med seg og tar inn over seg hva den danske avisen «Politiken» har kommet opp med av graverende artikler, dette og forrige nummer av Dråpen, samt den kommende dokumentaren.

Politiken, som en av de største og mest seriøse aviser i Danmark, er den eneste avisen som har integritet og mot nok til å stille seg kritisk til dette. I Norge logrer alle sammen med politiet og kommisjonen. Når det er gjort både etterforskning og gransking så må jo den verste skeptiker gi seg over. Vel, det sa de i 1990-91 også, men vi gir oss ikke før sannheten er kommet på bordet.

Mye kan sies om det totale fravær av gravende journalister i Norge, som kunne fulgt opp dette. Det kreves ressurser,

men har ikke media lenger dette ansvaret. Et ansvar som følger av vær varsom plakaten? Tydeligvis ikke i denne saken. Her kriger jo nærmest redaktørene om å skrive ledere der de skal sette advokat Klomsæt og stiftelsen ut av spill.

Vi må jo skjønne hvor belastende det er for de etterlatte at vi fortsetter en slik håpløs kamp når alt er så tydelig fremkommet i etterforskningen og i kommisjons-rapporten, at denne saken ikke skal løses, at man ikke kommer nærmere?

Jeg vil avslutte med å si dette; Vi vet hvor forferdelig de etterlatte lider, det er de vi har kontakt med og det er de vi kjemper for. Å la massedrapssaken ligge uopklart fordi politi og myndigheter har en agenda på det, strider jo mot alt et demokrati og en rettstat står for.

Dessuten, å ha tiltro til politietterforskningen og denne granskingen vil være en bekjennelse av en naivitet langt over grensen til det forsvarlige.

Eller som jeg svarte på et spørsmål fra salen i et foredrag nylig, om hvor sikker vi var på om det gikk an å finne ut av hva som egentlig skjedde og hvem som sto bak.

Mitt svar var at, hadde alle de sakene jeg er i befatning med i mitt daglige virke vært like enkel å løse, selv om det selvsagt er enormt tid og ressurser krevende, ja da skulle jeg sannelig ha en meget enkel jobb å forholde meg til.

God Jul alle sammen





1963 - En julefortelling.

Førjuls har det vært travelt i byssa med alskens juleforberedelser. Mange kvelder har gått med til julebakst, sylteflesk og annet julepålegg. Nøtter, fikener og dadler og store esker med konfekt er kjøpt inn. Stuertten har ikke spart på noe.

På tur nordover fra Coos Bay får vi stiv kuling i mot, og det smekre linjeskipet stamper seg nordover langs kysten. Vi skal opp Columbia River til Portland, og vi er to timer unna å ta los utenfor Astoria. Klokkeren er fire på julaften ettermiddag, og i byssa damper store kjeler med pinnekjøtt og kålrot. Akevitt ligger og godgjør seg i frysa. Stemningen i byssa er god, alt er på stell, og om to timer runder vi barren. Da blir det jul!

Alt er vasket og pusset. Messene og salongen er pyntet med girlandere og norske flagg. Nystrøkne, hvite duker, pyntet med friske grankvister og røde juleløpere med kristornbord, pryder bordene. Levende lys i tunge messingstaker står klar til å tennes. Stuertten har trukket i uniform og svinger innom byssa for en siste sjekk. Han virker fornøyd.

I mannskapsmessa er det fire langbord med plass til ti mann på hvert bord. Bordene står tverrskips, med fem svingbare, fastmonterte stoler på hver side. I et hjørne av messa står julegranen, grønn og frisk, pyntet med blinkende lys, kuler, glitter og flagg. Litt spredt bomull illustrerer snø. Pynten er amerikansk, litt mer glørete enn vanlig norsk, men den duger.

Klokkeren passerer fem. Skipet stamper og alle vet at det bryter godt over barren. Selve barren er opphopning av slam og grus som elvestrømmen har lagt opp langs utløpet av Columbia River. For å komme opp elven, må skipet svinge 90 grader øst like utenfor Astoria.

Førstekokken ser på klokken på skottet; tyve minutter igjen. Julemiddagen skal serveres klokken seks, presis!

Pinnekjøttet er prøvesmakt. Potetene er ferdig kokt, og kålrotstappen får en siste touch av ekte kremfløte. Og i dag skal mannskapet slippe å stå i kø langs kafeteriadisken; i dag skal julemiddagen serveres på store stålfat direkte på bordene.

I mannskapsmessa har mannskapet begynt å benke seg. De fleste i hvite skjorter og vannkjemmet hår. Messemannen er i full sving med å sette ølflasker og brusbokser på bordet. Akevittflaskene er hvitrimet etter oppholdet i frysa og pyntet med pent brettet serviett rundt flaskehalsene.

På broen gjør de seg klar til å ta los, og skipet slakker farten. At motorduren minsker og stampingen gir seg en anelse, merkes ikke i byssa hvor det akkurat nå er ekstra travelt med så mange fat og bakker på en gang, men kokkene har fått hjelp

av salonggutten og en av pikene, så det går unna på rekordtid.

Klokkeren seks presis blir suppen servert. Og mens den fortæres, settes fatene på bordet. Ølflasker og brusbokser åpnes mens messemannen skjenker iskald akevitt. Det er julestemning rundt bordene.

Da skjer det!

Brått legger skipet seg hardt styrbord og får så noen kjempkast frem og tilbake, før hun igjen retter seg opp og seiler stødig, i smult vann opp elven mot Portland. Vi har rundet barren.

I mannskapsmessa griner katastrofen mot oss. Fortvilelsen står å lese i ansiktene på høytidsstemte gutter som fortsatt slynger beina rundt stolene, mens hendene holder ølflaske og akevittglass.

Hvite duker, lys, juleløpere og grankvister; alt ligger i en klissen, ubeskrivelig røys på dørken, sauset sammen med pinnekjøtt, ribbefett, kålrotstappe og poteter. Stålfat og bakker legger seg til ro, og det er dødsstille i messa. Hva skjedde?

"Barren," sier en, "vi har rundet barren, midt i julemiddagen..." Han bryter av.

"Men i helvete heller", sier annenkokken på kav bergensk, "korfor gir ingen beskjed om slikt. Det må da gå an å gi beskjed om kursendring!"

Førstekokken er lamslått, julemiddagen er spolert! Fortvilelsen står å lese i ansiktet hans. Like etter dukker stuertten opp i byssa. Han blir ildrød i toppen av sinne og fortvilelse mens han tar messa i øyesyn. Øyeblikket etter forsvinner han bortover korridoren mens han banner så det lyser.

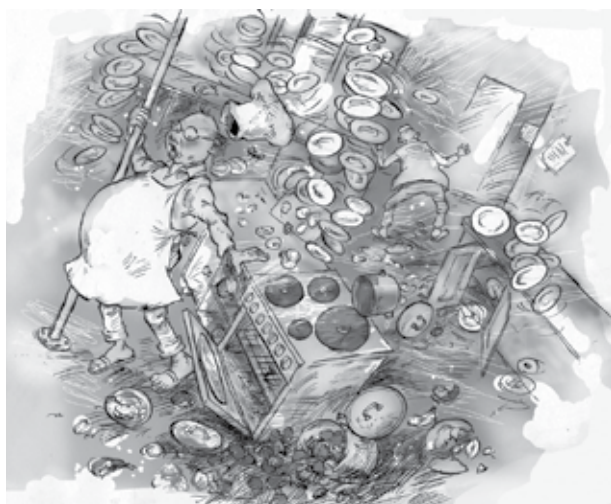
Han tar strake veien opp på broen hvor losen og kapteinen stod i forkant med ryggen til trappen. "Hvorfor i helvete fikk vi ikke beskjed om kursendringen? Vi kunne da for faen meg ha utsatt middagen et kvarter. Nå ligger alt i en røys på messedørken, og vi har ikke nok mat til flere oppbakkinger!"

Losen ser storøyd på kapteinen og stuertten. Han forstår ikke språket, men aner nok hva det dreier seg om.

Kapteinen er uvant med å bli skreket til og blir rasende, men behersker seg og sier med lav, kald stemme: "Hold kjeft, stuert, husk at du er på sjøen, her seiler vi båt!"

For stuertten var det en mager trøst å bli minnet på det. Katastrofen var et faktum og julemiddagen spolert.

I mannskapsmessa var flere mann i gang med å rydde opp og vaske dørken. I byssa tok kokkene en oversikt over det lille av mat som var igjen. Egentlig beregnet på annen gangs servering og vaktene. Nå ble dette bakket opp og servert med anmodning om å dele så godt det lot seg gjøre...



KOKKEN OG HØNA

Under en løssluppen kveld på "Happy Land" i Callao fikk danskekokken en fiks ide om at ferske egg var god økonomi. Ideen slo rot og vel fremme i Valpareiso noen uker senere, byttet han til seg et eksemplar av typen brun italiener. At det ikke fantes noe egnet sted til å ha høns om bord affiserte ikke kokken.

Morgenen etter ankomst i Valpareiso var det et lurveleven uten like i byssa.

"Eggeproduksjon er skidegod butikk, og plass er det nok av," slo kokken fast, og plirte glad bak tykke brilleglass.

Ved siden av bakstebordet var det en 90 graders krok med sider på ca. 120 cm. Midt i trekanten stod en søppelsjakt brukt til matavfall når skipet var i rom sjø. Under land var den avstengt. Foran kroken hadde kokken plassert en bit av en plywoodplate, og rundt søppelsjakta sprang ei brunspraglet høne. Høna kakla som besatt, mens av fjær og skitt dreiv som en sky rundt den.

Danskekokken var full av beundring for høna og utbrøt med en tåre i øyekroken: "Nu skal vi endelig få ferske ægg! Du byssen, - er den igge sød, hvad?"

Men kokkens gode humør varte ikke lenge. Etter frokost kom stueren innom og ga beskjed om at høna skulle ut av byssa, umiddelbart. Kokken protesterte, gikk ned på kne og ba gråtende om nåde for sin nylig innkjøpte, brune italienske venn. Men blanke, tårevåte øyne, forstørret bak tjukke brilleglass, hadde ingen effekt på en bisk stuert. Heller ikke henvisningen til god økonomi og ferske egg rokket ved det. "Ingen høne i byssa, basta!" slo stueren fast i det han forsvant bortover korridoren.

Men kanskje tanken på god økonomi likevel sank inn, for like etter var han tilbake i byssa, grep høna rundt nakken, skred ut på dekk og vrei hodet rundt på den. Deretter ribbet og slaktet han høna. Sjauerne gapte vantro og kokken gråt.



Arbeidsforholdet mellom kokken og stueren var etter denne episoden meget anstrengt, også på grunn av danskekokkens vane, eller uvane, med å ta seg en lille en, noe han gjorde ofte, og som oftest i flertall.

En ettermiddag noen dager senere, i kuling og slingring sydover Chilekysten, skulle kokken sette over en stor kjele vann for å koke noen kraftbein. Han var godt gira og falt så

lang han var på byssedørken, fikk kjelen over seg, og vannet fløt utover hele dørken. Han mistet brillene og krøp halvblind og bannende rundt på dørken og lette etter dem.

Hjelp ville han ikke ha, men han fant omsider brillene og fikk karret seg opp. Han begynte med å fylle kjelen på nytt mens han brølte til annenkokken og meg: "Dra dere til helvede ud herfra, dere skide drenge."

Skipet slingret som besatt, og dørken var sleip av vannet som skvulpet frem og tilbake. Det endte med at han igjen mistet balansen og havnet på dørken med kjelen over seg. Nå ga han opp og krøp mot dørå, dyvåt og skitten. Han låste seg inne på lugaren og stueren måtte ta over middagen til passasjerene. Stueren benyttet anledningen og tilberedte høna som endte opp på koldtbordet i salongen.

Etter dette var det isfront mellom de to.

Danskekokken mønstret av i Buenos Aires og skipet fortsatte mot Brasil og spennende havner som Santos og Rio de Janeiro. En av de siste havnene var Belém.

Arbeidsdagen under land var for de fleste over klokken sytten. Etter en rask dusj og rene klær, var det tid for en matbit før vi la turen mot glørete neonlys og forlokkende larm fra kneiper og barer. Luften var tung med en søtlig eim av varm jord og planter i forråtnelse. Store kakerlakker, mus og rotter levde godt på rester av korn og mel på kaiene, og i mørket hørtes ofte lyden av kakerlakker som knustes under skoene.

Etter en kort spasertur var vi oppe i byen. Fra mange små boder og vogner falbød selgerne sine varer; suvenirer og utskårne figurer, rangler og bongotrommer, hatter og silkeputer – samt levende dyr, om vi ønsket et kjæledyr med ombord. Kort sagt et rikholdig utvalg av alt vi kunne ha bruk for, eller ikke ha bruk for, og alt var "very cheap and special price for you." Vi lærte fort å prute, og byttet ofte varer for sigaretter, plater og "second hand" klær fra USA.

Noen kjøpte små skilpadder og utstoppede krokodiller, mens reparatøren falt for en nydelig, liten panter, ikke mange ukene gammel. Den var spenstig, skinnende svart i pelsen og med gul-grønne øyne. Panterungen var tillitsfull, men ble utstyrt med halslenke og lenket fast til vasken om natten.

"Bare sånn for sikkerhetsskyld," sa reppen.

Matlysten var upåklagelig og panterungen vokste fort. Reppen fikk etter hvert betenkninger, både med den raskt voksende panteren og ikke minst med tanke på ankomst USA. En kveld noen uker senere, i Barranquilla, tok reppen en liten kveldstur på land og slapp panteren fri. Den så seg ikke tilbake, men forsvant med raske byks inn i jungelen hvor den hørte hjemme...

Fortellingene er fra boken "15 år og førstereis" (Kapabel 2010). Boken er dessverre utsolgt.

Les mer om andre bøker på: www.cms-bok.no





(Flyfoto av Solheimsviken 2.juni 1955. FOTO: Widerøes Flyselskap)

Motorproduksjon i Bergen

Motorproduksjon i Bergen, etter andre verdenskrig.

I forrige utgave av dråpen tok vi en litt reise gjennom opprinnelsen og starten for utvikling og produksjon av skipsmotorer i Bergen. I denne artikkelen skal vi fortsette der vi slapp, med utgangen av andre verdenskrig, og der brorparten av motorproduksjonen på Vestlandet var knyttet til Solheimsviken og Damsgårdsundet i Bergen. BMV hadde nettopp

lansert "D-motoren", den første egenutviklede framdriftsmotoren BMV leverte.

Ledelsen ved BMV hadde lenge ønsket å modernisere både verftet generelt, og motorverkstedene spesielt. Når freden kom i 1945, fikk de mulighet til både gjenreisning og modernisering. Laksevåg var sterkt preget av krigsårene, og mye av fokuset der ble knyttet til gjenoppbygging, mens man lenger inne i Solheimsviken hadde vært forskånet

for de verste krigsskadene, og kunne konsentrere seg om utbygging og rasjonalisering av drift. Modernisering koster penger, og mot slutten av 1947 ble det besluttet at Det Bergenske Dampskipselskab skulle gå inn med 3,5 millioner kroner og dermed bli hovedaksjonær. Som ett ledd i rasjonaliseringen ble Bergenske Motorfabrikk på Laksevåg ofret, det ble ikke gjenoppbygget etter krigen, og aktiviteten der ble flyttet til BMV Laksevåg.



(Arcturus, Levert til Det Bergenske Dampskibsselskab med hjelpemotorer fra BMV i 1947 FOTO: Skipshistorie.net)

Samtidig som verftet fokuserte på modernisering og utbygging, måtte den unge motorproduksjonen fortsette. Ved siden av den rent fysiske oppbyggingen av produksjonen, ble det også lagt til rette for en mer strukturert opplæring, og en skole for alle læregutter ved BMV ble dannet i 1946.

Det var allerede fra 1946 en økning i produksjonen av dieselmotorer ved BMV. Det var flere faktorer som bidro til økningen, men knappheten på valuta i etterkrigsårene var nok ett sterkt insentiv til å handle Norsk, det ble vanlig at rederier som kontraherte fartøy fra BMV også valgte hjelpemotorer fra samme verft.

Den første virkelig store leveransen av dieselmotorer kom i 1947-1948, i form av fire godsroutebåter for Det Bergenske Dampskibsselskab. Den første av disse, Arcturus, ble levert på julaften i 1947. BMV hadde endelig fått levert på selve hovedgrunnen til å satse på motorutvikling, å levere både skip og maskineri til kunde. Den ferske motorproduksjonen ved BMV møtte allerede i 1946 en potensiell utfordring, både den Britiske og den Amerikanske marinen reduserte

flåtene sine etter freden, og mange båter ble tatt ut av tjeneste.

Maskinene fra disse fartøyene, i tillegg til endel motorer som hadde stått i reservedelslagre ble nå solgt som overskuddsmotorer, og endel av disse motorene fant veien til Norske fartøy. Selv om kvaliteten på disse motorene kunne være varierende, presset de prisene i markedet ned. På den andre siden satte overskuddsmotorene fart i utbredelsen av dieselmotorer i Norge.

En utfordring var også det faktum at fartøy i den størrelsen BMV normalt bygget, i utgangspunktet hadde behov for større og kraftigere maskiner enn selv D-motoren i 8 sylindret konfigurasjon med sine ca. 400bhp. Men på tegnekontoret innerst i Puddefjorden manglet det ikke på kreativitet, med frist mot gikk man på og jobbet med å finne en løsning på flermotors problemet.

Løsningen ble å bruke ett større reduksjons gir, slik at man kunne koble flere motorer på samme aksling. Det første skipet med to motors anlegg fra BMV ble lastebåten Anne, hun var utstyrt med to sekssylindrede D-motorer når hun gikk

av beddingen på BMV Laksevåg i 1948. Erfaringene fra Anne var gode, og det var naturlig for konstruktørene ved BMV å se framover mot større anlegg. I 1948 ble den første av tre 2500 tonnns lastebåter levert med fire motorsanlegg i form av Trudvang, som ble levert til Albert Schjelderups rederi. Året etter fulgte de to siste skipene i seriene, som ble levert til henholdsvis Hilmar Reksten og Halfdan Kunnle.

Ledelsen ved BMV hadde også andre planer, de hadde ett ønske om å overta De forenede Motorfabrikker AS (FoMoFa) som lå litt lengre ute i Damsgårdsundet. FoMoFa produserte fremdeles den gode gamle Union motoren, som gjorde det godt både i Norge og i eksportmarkedet. Driftsbestyrer Ludvig Saxe ved BMV mente at siden Bergens Privatbank fremdeles var en stor aksjonær i begge selskaper, burde det være mulig å samkjøre den bergenske motorproduksjonen.

I FoMoFa-ledelsen var derimot interessen for å gå inn i BMV heller laber, Direktør Olai Molleklev prøvde å unngå å bli slukt, og avviste alle forslag om samarbeid. I 1948 framla Saxe ett forslag

om å opprette en selvstendig motorfabrikk der både motorverkstedet ved BMV og hele FoMoFa inngikk. Saxe var så bestemt at han til og med hadde forslag til hvor en slik fabrikk skulle plasseres. Når fraktmarkedet sviktet i 1948, og BMV mistet fem kontrakter, og fire andre ble satt på hold, samtidig som at bedriften investerte stort i opprusting av både beddinger og skipsbyggerhall, var den økonomiske hverdagen ved BMV drastisk forverret. Utbygging og sammenslåing av motorfabrikkene måtte dermed vente.

11.januar 1950 skulle motorproduksjonen få enda en utfordring, det brøt ut brann i modell loftet over maskinverkstedet, den voldsomme brannen herjet i flere timer, og Brannvesenet, tre sjøsprøyter, Heimevernet og bedriftens eget brannvern måtte vente til takkonstruksjonen raste sammen før de endelig fikk kontroll. Da det lysnet neste dag var skadene åpenbare, tak og gulv var rast sammen over maskinene, og driftsstansen var uunngåelig. Selv om brannen satte produksjonen i bero, førte den også

til at den lenge planlagte moderniseringen og utvidelsen kom i gang.

Maskinverkstedet ble gjenreist med tanke på større og mer effektiv produksjon. Etter tre måneder var maskinparken på plass igjen, og innen ett år var kontorene klare. I forbindelse med denne gjenoppbyggingen ble også motorproduksjonen organisert som en egen økonomisk avdeling innad i BMV. Motorproduksjonen skulle nå mer eller mindre stå på egne ben. BMV motorfabrikken var ett faktum.

Utover 1950 tallet fortsatte produksjon og utvikling i den nye fabrikken, D-motoren solgte godt, både som hjelpemotor, og som framdriftsmotorer. I forbindelse med at BMV skulle levere tre linjeskip til Westfal-Larsen, som hver skulle utstyres med fire hjelpemotorer, kom arbeidet med en ny motorserie i gang.

Den nye motoren, en firtakter dimensjonert for høyere turtall og turbo lading fikk navnet R-motoren. Produksjon av prototyper ble startet i september 1952,

og allerede i juli året etter ble den første prototypen startet i prøvestanden. Den nye motoren leverte gode resultater, og den første båten levert med R-motorer var Westfal-Larsens Hardanger som ble sjøsatt i 1954. R-Motorene ble etterhvert så populær i markedet, at produksjonen av D-Motoren ble stanset i 1957.

Etterhvert som motorer fra BMV ble mer utbredt, begynte navnet å bli ett lite problem. Mens BMV selv ivret å omtale produktene som «Bergensmotorer» var det BMBV-motorer de ble omtalt av de aller fleste utenfor markedsføringskontorene til BMV. Dette førte fort til forvekslinger med blant annet tyske BMW. Utover 50 og 60 tallet ble merkenavnene Normo og Bergen Diesel implementert, Normo for framdriftsmotorer, og Bergen Diesel for hjelpemotor.

Motorproduksjonen ekspanderte, og ett stort apparat for reservedelshåndtering og service ble etablert. Allerede i 1960 ble det opprettet reservedelslager i Brooklyn, for å dekke behovet i Nord-Amerika. Konjunktorene svingte, og i



Trudvang, det første fartøy levert med flermotors anlegg utviklet ved BMV. FOTO: Skipshistorie.net



*Sjelden vare, H-motoren som er vist på bildet, var tiltenkt rollen som bussmotor men ble bare produsert i 2 eksemplarer.
FOTO: Bergen Engines*

perioder inngikk BMV skipskontrakter på selvkost, og til og med på tap. Det var gode resultater fra maskinfabrikken som fikk verftet over kneiken.

Da markedet så bedret seg gikk det mot utvikling og ekspansjon av motorfabrikken. Det begynte å bli trangt i Solheimsviken, og man så på flere løsninger på arealutfordringene. Man vurderte å finne plass til både verft og motorfabrikk på samme sted, men endte med en plan om å plassere de to enhetene på forskjellig hold. For motorfabrikken ble flere

alternativer vurdert, før styret ved BMV besluttet å jobbe videre med en løsning der man var tilbudt å kjøpe en tomt i Hordvik i Åsane. Det som den gang var Åsane Kommune, som nå er en bydel i Bergen Kommune var ivrig etter å sikre seg industriarbeidsplasser og strakte seg langt for å legge alt til rette.

Også på andre hold skjedde det store endringer i BMV. Hovedaksjonær, Det Bergenske Dampskibsselskab hadde mange utfordringer i form av økende kostnader og trangere vilkår og øn-

sket derfor å kvitte seg med sin andel i BMV. Det ble lenge jobbet med å få inn lokale investorer for å holde eierskapet i Bergen, men i 1965 ble det klart at Aker-Gruppen gikk inn som majoritetsaksjonær i selskapet. Med nye eiere og ny motorfabrikk på gang, gikk motorproduksjonen en stor omvelting i møte.

Kildehenvisning: Artikkelen er basert på utdrag fra Dag Bakka JR's bok «Motorkraft, Motorproduksjonen i Bergen fra BMV til Rolls Royce» utgitt i samarbeid med Bergen Engines og Bodoni forlag i 2015



Human Factor



Artikkelforfatter Tor Krokstad

Opplæring og trening står foran et paradigmeskifte, som jeg skrev litt om i forrige artikkel. Det operative miljøet har gjennomgått store omveltninger i kjølevannet av den teknologiske utviklingen. Det har også ført til store endringer i hvordan vi organiserer arbeidet i slike miljø. Stort sett alle arbeidsprosessene er regulert ved bruk av instruksjer, prosedyrer eller andre regler eller HMS krav, og kvaliteten på arbeidet måles etter hvor flink man er til å etterleve alle disse kravene.

Når vi mennesker gjentar en rutine flere ganger skapes det en struktur i hjernen vår som kalles "skjema". Dette skjemaet blir automatisk hentet frem når vi opplever rutine situasjoner og vi kan

utføre handlinger så å si uten å tenke. Et eksempel er rutinen vi har når vi står opp om morgenen. Vi vet hva som skal skje fra vi setter beina på golvet til vi låser døra og drar på jobb. Den rutinen er et skjema som hjernen aktiverer når du står opp og vi gjør "morgenprosedyren" uten å tenke over det. Det er den samme mekanismen som er aktiv når vi utfører prosedyrer på jobben. Vi aktiverer skjema hele tiden, når vi gjør rutinearbeid.

Problemet med slike skjema er at de kan kjøres uten at vi er mentalt aktiv (det vil si at vi ikke trenger å tenke over hva vi gjør) i prosessen. Det betyr at vi kan tenke på noe annet enn det vi faktisk holder på med. For å ta analogien med morgenrutinen så kan tankene være på det vi skal gjøre når vi kommer på jobb mens vi gjør oss klar om morgenen. Med andre ord ikke mentalt aktiv i morgenstellet. Det gjør at man på tur til jobben blir usikker på om kaffetrakteren ble slått av eller om garasjeporten ble lukket.

Det kan også være nye elementer i situasjonen som ikke blir registrert i det hele tatt, en vannlekkasje i taket for eksempel. Det er ikke noe problem at slike ting går ubemerket under morgenstellet,

men i et risikoutsatt miljø kan det være årsaken til en katastrofe.

Prosedyrer og rutiner er slike "skjema" og jo mer vi bruker de, jo mindre mentalt aktiv blir vi i det som skjer. Dette kalles regelbasert adferd og hvis prosesser domineres av denne typen adferd så betyr det at man blir mindre mentalt aktiv, altså man trenger ikke å tenke over alt man gjør. Da kan det oppstå situasjoner hvor vi ikke får med oss viktige momenter som er nødvendig for å løse eventuelle problemer.

Prosedyrer og regler brukes for å hindre at vi gjør feil. Paradokset er at jo mer prosesser styres av prosedyrer og regler jo viktigere er det at vi er mentalt aktiv slik at vi får med oss hva som faktisk skjer. I dag så består trening i hovedsak av å trene på prosedyrer og rutiner og lite av å løse problem, som det ikke finnes løsninger på. Det er nettopp slike problem som gjør at man blir nødt til å tenke for å komme til en forståelse for hva man skal gjøre. Selv om det er en forsvinnende liten sjanse for at slike problem kan oppstå så er det desto viktigere at de blir trent på fordi en 2% mulighet er nok til å forårsake en katastrofe.





Norske sjøfolk må vi ha!

Det er mange NIS flagga skip som er der ute, uten en eneste norsk matros ombord.

Hei Erna Solberg!

Jeg er en ung mann på 27 år som elsker å jobbe på sjøen. Jeg er en havets mann født i stjernetegnet Fiskene og liker meg godt på det våte element. I ung alder reiste jeg på båt, startet karrieren min til sjøs i 2008, siden har man vært litt her og litt der på diverse båter, nå er jeg arbeidsledig på grunn av vanskeligheter med å få meg jobb på båt.

Førrige Stortingsvalg stemte jeg på Høyre fordi dere snakket så fint om å få NORSKE sjøfolk ut på båt, og i arbeid. Dagens situasjon stemmer ikke med det du har lovet meg og 10.000 andre som har lyst til å få seg et yrke om bord på et skip. NIS og NOR flagg er ikke det samme.

NIS flagg er Norsk Internasjonalt skipsregister sitt flagg, men fører norsk flagg. Skipet er registrert i Norge, og har muligens noen få norske mannskaper på brua og i maskinrom. NOR flagg er NORSK FLAGGA skip, som har fullt norsk mannskap, eller mannskap på norske vilkår.

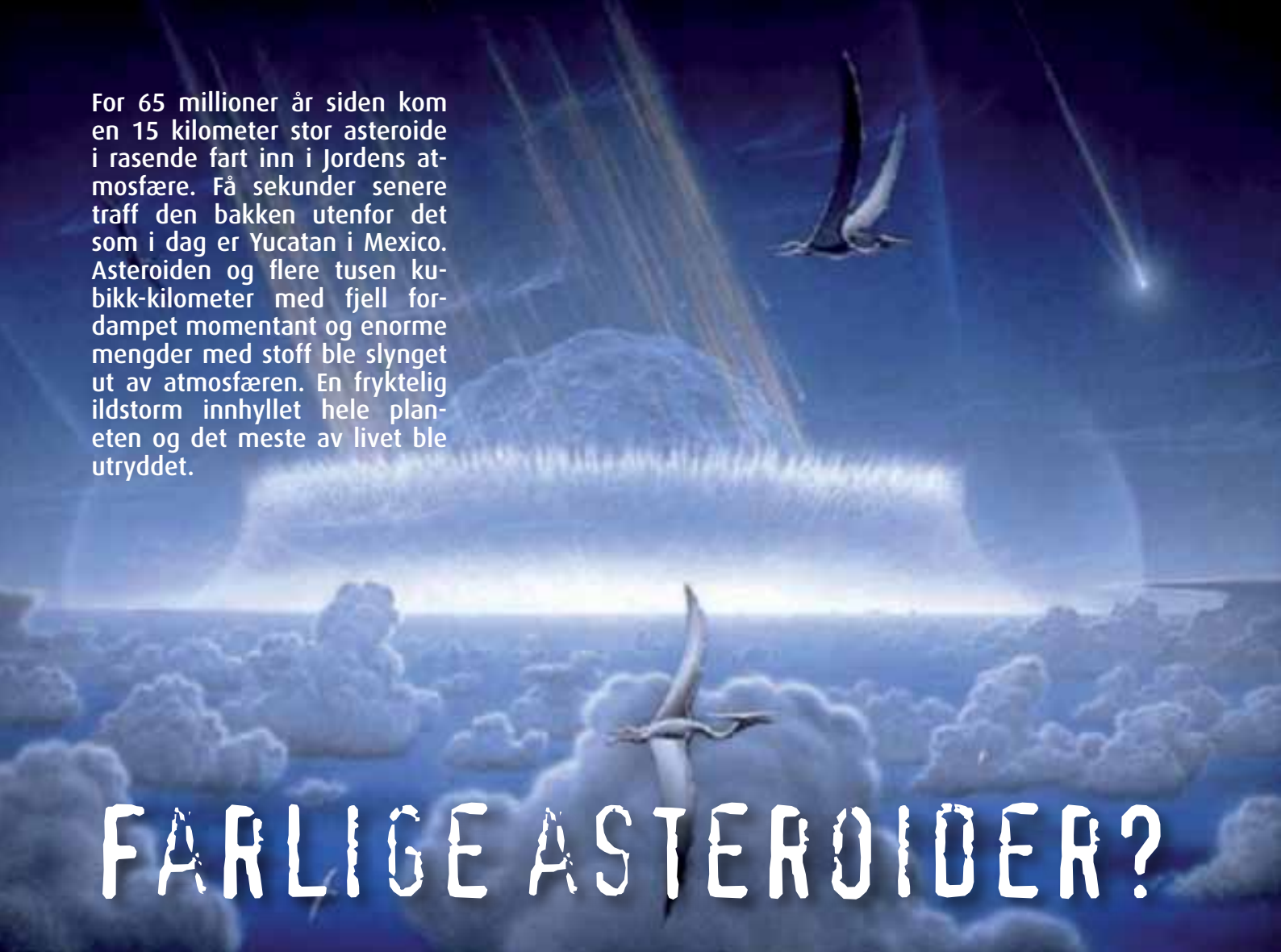
Jeg kan ikke juble over at et rederi flagger i fra Bahamas skipsregistrerer og tilbake igjen til NIS, når vi norske matroser/mannskaper ikke får lov til å jobbe der om bord. Vi er og blir en sjønasjon, men blir gradvis stemplet nedover fordi utlendinger er billigere, har dårligere vilkår og de blir tvunget til å stå i lengere perioder ombord, men regjeringen bryr seg ikke. Nå har det seg slik at jeg har tatt mange nødvendige kurs jeg nå ikke får brukt for, om jeg ikke får meg jobb til sjøs. Jeg har lyst til å seile i utenriks skipsfart, det er mitt mål, men når alle norske rederier kun har filippinere eller andre underbetalte utlendinger om bord, da blir jo den drømmen knust.

Da du Erna var live på Facebooksiden din, og vi kunne stille deg spørsmål, gjorde jeg det, men jeg har fremdeles ikke fått noe svar fra deg. Jeg lurer virkelig på hva du tenker om oss sjøfolk?

Hva er hensikten med å kaste oss ut fra våre arbeidsplasser når vi trives så godt om bord i skip, hvor vi tjener til livets opphold, og hvor vi også betaler både skatter og avgifter vi er pålagt? Hva med oss som har hus og familie? Må vi leve av det NAV har å tilby? For en utdannet matros er det ikke lett å få seg jobb på land.

Når regjeringen snakker om norske sjøfolk, er det da kun noen få av de i maskin og på brua dere snakker om? Hvorfor ser dere ikke på diverse andre land, som har krav til at det skal være så og så mange prosent av sine egne innbyggere ombord på skipene som ferdes langs deres kyster. Da tenker jeg spesielt på Nor-lines sine skip som har færøysk flagg i hekken. Det samme kan sies om mange andre av verdens land, når får vi det samme?

Jeg håper jeg endelig kan få et konkret svar fra deg.
Mvh Ivan Laugsand



For 65 millioner år siden kom en 15 kilometer stor asteroide i rasende fart inn i Jordens atmosfære. Få sekunder senere traff den bakken utenfor det som i dag er Yucatan i Mexico. Asteroiden og flere tusen kubikk-kilometer med fjell fordampet momentant og enorme mengder med stoff ble slynget ut av atmosfæren. En fryktelig ildstorm innhyllet hele planeten og det meste av livet ble utryddet.

FARLIGE ASTEROIDER?

*En dommedagsasteroide kolliderer med Jorden. Dette har skjedd tidligere i Jordens historie og kan skje igjen.
Illustrasjon: Don Davis/NASA*

Takket være denne hendelsen kunne de små muselignende forløperne til pattedyrene utvikle seg til mer avanserte pattedyr, aper og til slutt oss mennesker. Men i dag er det menneskene som dominerer på Jorden og vår sivilisasjon kan trues av asteroider som treffer planeten vår i fremtiden. Derfor gjøres det for tiden mye for å oppdage potensielt farlige objekter og forhindre at de skal kolliderer med Jorden.

Det er to hovedtyper objekter som kan kræsje med oss: Kometer og asteroider.

Kometer er "skitne snøballer" som kommer stupdykkende inn fra de ytterste delen av Solsystemet og kan kolliderer med opptil 262 000 km/t. Denne hastigheten svarer til å fly fra Lindesnes til Nordkapp på 24 sekunder! Kometene består av løst og lett stoff, men dette mer enn oppveies av den kolossale farten.

Asteroider er kampesteiner som stammer fra asteroidebeltet mellom Mars og Jupiter. Dersom de forviller seg inn på kollisjonskurs med Jorden kan de kræsje med mellom 40 000 og 140 000 km/t. Dette er langt lavere hastighet enn kometene kan ha, men asteroideene består av tyngre materiale som stein og metall.

INTENS LETING

Objekter som er større enn omkring en kilometer kan forårsake globale konsekvenser ved kollisjon med Jorden. Det betyr at støv- og røykskyer skygger for Solen og forårsaker en kraftig nedkjøling av hele planeten og dessuten at atmosfæren blir skadet. I flere år har astronomene lett intenst etter slike objekter for å oppdage eventuelle fremtidige trusler. I løpet av få år skal vi ha oversikt over alle slike asteroider.

I det siste har astronomene også intensivert letingen etter mindre objekter. Disse

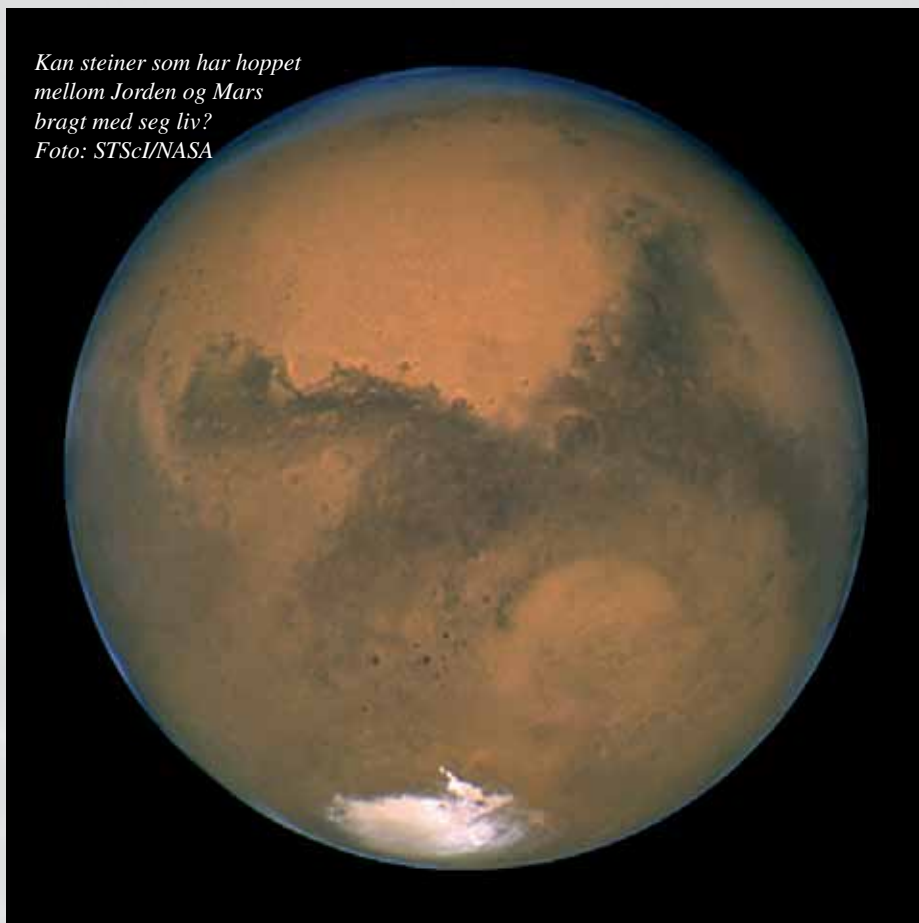
kan, avhengig av størrelsen, ødelegge områder på størrelse med en storby, et land som Frankrike eller en verdensdel. Selv dette er meget alvorlig og astronomene ønsker å vite om alt som er større enn 50 meter.

FN; ESA, NASA og en rekke regjeringer har hver for seg og i samarbeid satt inn ressurser til leting og forebygging.

UT OG DYTTE

Det eneste skumle objektet vi foreløpig kjenner til heter Apophis og vil passere ubehagelig nær Jorden to ganger de neste tiårene. Den første prøven kommer fredag 13. april 2029. Da kommer millioner av mennesker i vår del av verden til å kikke opp på en liten, lysende prikk som sklir mellom stjernene. Dette er en 320 meter stor asteroide som kommer til å passere bare 30 000 kilometer fra Jorden og dermed blir det største objekt som har sust forbi på så liten avstand på

Kan steiner som har hoppet mellom Jorden og Mars bragt med seg liv?
Foto: STScI/NASA



trolig mer enn 1000 år. Vi er sikre på at asteroiden ikke kræsjer med oss, men 30 000 kilometer er lavere enn høyden til TV-satellittene (36 000 kilometer) og kan derfor ødelegge enkelte av disse.

På grunn av nærpasseringen vil Jordens tyngdekraft endre banen til Apophis og neste gang den kommer nær Jorden – i 2036 – er det en liten fare for kollisjon. Antagelig vil vi for sikkerhets skyld sende ut raketter for å skyve på asteroiden. Uansett må man senest i 2021 ta en beslutning på dette.

En rakettkan dytte asteroiden litegranne og dermed gi den en litt endret bane som hindrer kollisjon. Asteroidene beveger seg meget fort og selv små endringer kan gi store utslag noen år senere. Det er viktig å være tidlig ute for å oppnå trygge resultater!

Du kan oppleve mer om dette på multi-mediashow som skal holdes landet rundt se www.bangirommet.no/show.html, på nettstedet www.bangirommet.no og i boken Bang! som har kommet i ny og oppdatert utgave. Der finner du mye mer om asteroider og andre komiske trusler og ikke minst hva vi kan gjøre for å

beskytte oss.

HOPPER LIVET MELLOM PLANETENE?

Under store nedslag slynges store mengder steiner ut i rommet. De fleste faller ned igjen, men ikke alle. På Månen finnes det steiner fra Jorden og disse er eldre enn annen jordisk stein som fortsatt

finnes på Jorden. Vi kan derfor reise til Månen for å finne ut mer om Jordens tidlige historie.

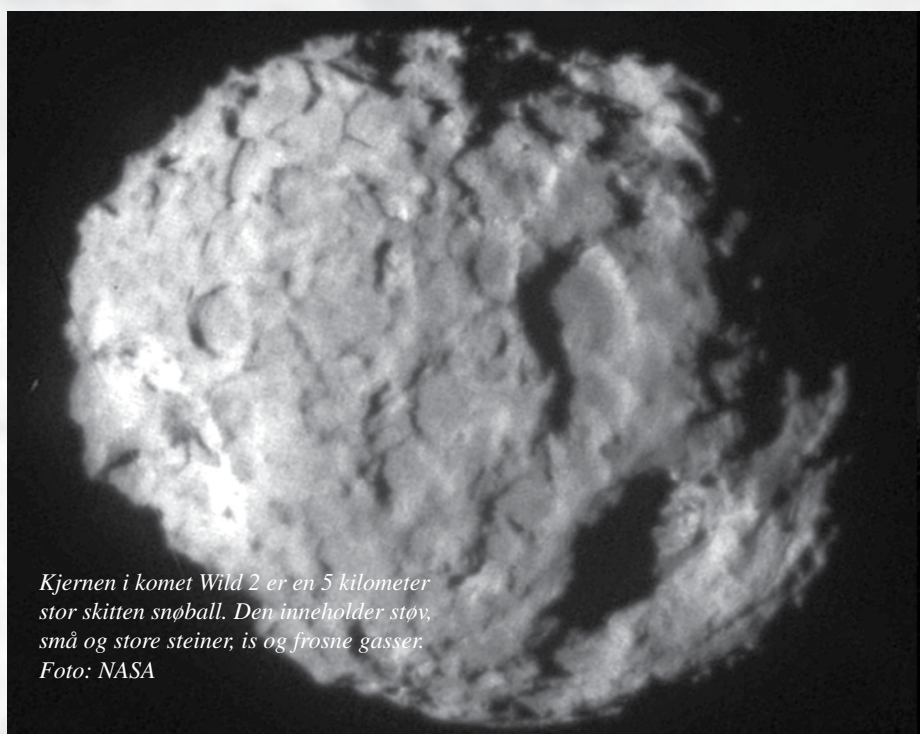
Her på Jorden har vi hittil funnet steiner fra planetene Mars (ca. 60 stk.), Merkur (en stein), Månen (over 60 stk.), asteroiden Vesta og andre himmellegemer.

Man har regnet på at nedslag som det som utryddet dinosaurerne for 65 millioner år siden og andre virkelig store nedslag har slynget steiner ut i rommet som med tid og stunder har falt ned på blant annet Mars og månene rundt Jupiter. Disse steinene har inneholdt liv, men kan livet ha overlevd helt til de andre objektene?

Forskerne har regnet på dette og dessuten gjort undersøkelser i laboratoriene der små steiner har blitt skutt mot harde flater. Større organismer som pattedyr ville ikke hatt en sjanse, men bakterier ser ut til å kunne overleve. Noen bakterier tåler dessuten store mengder stråling som slike steiner vil bli utsatt for så snart de havner utenfor atmosfæren og Jordens magnetfelt.

Det er derfor mulig at livet kan ha spredd seg mellom planetene, men det er neppe sannsynlig siden både utskytingen, tilværelsen i rommet på flere millioner år og nedslaget på den nye planeten er meget tøffe selv for robuste bakterier.

Knut Jørgen Røed Ødegård



Kjernen i komet Wild 2 er en 5 kilometer stor skitten snøball. Den inneholder støv, små og store steiner, is og frosne gasser.
Foto: NASA



Å fly

Minst ein gang i ugå e eg ombord i et fly. Oftast e det jobb, av og te e det ferie. Eg e ikkje redde, men eg bler aldri heilt vande med det. Og eg syns aldri det e behageligt.

Eg vett ikkje om eg komme med eingang. Før hadde du billett. Nå e det mobil, PC, kort eller fingertupp. Men eg komme jo alltid med, så eg vett ikkje korfor eg grue meg.

Sikkerhedskontroll, venting, innsjekk, venting på å komma ombord, irriterer seg øve folk så aldri finne plassen sin, og aldri sette seg ner, folk med åtta plastpåsar, ting så dette ner fra hattahyllå, finna ud, itte du har satt deg ner, at du har glømt å skru av mobilen, så ligge i hattahyllå, folk så lukte svette, meg sjøl så lukte svette, turbulens og flatulens.

Satt i flyet, på vei hjem fra Oslo. Bøyde meg ner, for å knytta skosnorå. Han i sedet foran finne ud at akkurat nå vil han vippe sedet sitt maksimalt bagøve. Øve ryggen og håvet mitt. Så eg havne i ein slags ufrivillige halvsiddande fosterstilling, og må riva damå te venstre for meg i foden, for å få hu te å hyla på hjelp.

Kver gang eg sidde ved ein nødudgang komme verten og forklare kordan eg ska åbna denne nødudgangen. Og kver gang spør eg: "Jo, men eg kan venta te me e oppe i luftå, ikkje sant?" Og kver gang får eg forklart at eg har misforstått – eg må venta te der oppstår ein nødsituasjon.

På vei te Trondhjem. Får servert ein kopp kaffi. Eg vett ikkje kordan de får det te, men kaffien på fly e dobbelt så varme så den kaffien du lage hemma. Og akkurat når du får kaffien: "Vi går nå inn for landing, så vi må vennligst be deg om å rette opp stolryggen, folde inn brettet foran deg, krølle sammen beina, folde hendene, feste sikkerhetsbeltet og legge redningsvesten i fallskjermen i lommen bak airbagen i nødutgangen ved toalettet, som ikke kan brukes. Vennligst påse at

du tar med alle dine personlige eiendeler, og at du, når du åpner hattehyllen, sørger for at taxfreeposen faller i hodet på den ekle damen som har satt ved siden av deg."

Korfor seie eg ja te kaffi? Kor mange ganger har eg ikkje sølt kaffi, på meg sjøl eller på andre. Satt ved sidå av ei dama. Fekk kaffi. Sko henta kulepennen i indrelommen. Sølte halve koppen i fanget på damå. Fekk nye kaffi. Turbulens. Sølte halve koppen i fanget på damå. Eg lerte mange nye ord, for hu va jyselig gode te å banna.

På vei hjem fra Trondhjem. Avis, sudoku og kulepenn. Litt vanskelige sudoku, så eg sidde og bide i kulepennen. Ved sidå av meg e der ei unge, kjekeke dama så pege på sudokuen og seie: "Åtta." Kjekt å få litt hjelp, så eg takke, og begynne å snakka med damå. Fortelle litt vitsar, og gjør meg litt løyen. Hu ler ikkje av någenting, hu bare kikke på meg, med moen oppe. Jaja... Får heller løysa sudoku då. Ti minutt seinare må eg på do, og då ser eg meg i speilet.

Eg har tydeligvis bede sondt kulepennen, og lippene, kinnå, hagå og skjortebrystet e mørkeblått. Må vaska det vekk, men gnir det bare ennå merr udøve. "Nå må du komme ut fra toalettet, vet du. Vi skal lande." "Kan eg ikkje bare få ver her?" "Nei."

Og eg komme aldri te å forstå korfor eg, og mange andre, reise seg opp umiddelbart itte flyet har stopt. Me vett at der e 5-10-15 minutt te me kan bevega oss ud fra flyet, me vett at der e sykkt trangt, me vett at halvdelen av oss har hattahyllå rett øve oss, og derfor ser ud, og føle oss som ringeren fra Notre Dame. Me vett at me får det klamt og trangt og vondt i ryggen, men me gjør det... Korfor?

Korfor kan eg ikkje bare sidde roligt, i stolen min, med ein sudoku, te det e min tur te å gå av flyet?

Kryssord

av Hugo Evald Dahl



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

				BRER	LUTE	STOFFET	LØP	FISK		FISKET	TALL	LIK	NAVN	LANG	ROT
						→									
									SY		LAND				↓
											TRYKK				
S	ROER	VIA	KRAFT	HUMOR	TALL		DEKKE	BY				GODE	ELV		ØYNE
J D			→				→					→			↓
E E	S														
L N															
	LEK							MUNNE				P	MÅLER		FUGLEN
												PREP			
F A M.		TOKTET								S	SLEIP			K	
N A V N										K I P				U P P	
V E E N E							VERKTØY	RASERIET		N	ØDE			B	ALV
							Y T R E			A V N				L I	
S J Ø															
G A M M E		MUNN													EGEN
M A N E			VERKTØY	INSTRUM.											
															←
O B S															
	→									M					
										Y					
										E					

Riktig svar sendes innen 15.03.18 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinner nummer 3 2017: Kjersti G. Johansen, Trysil - Inglaug Sætervik, Hersvikbgda -
 Geir Arthur Kvæl, Bodø

NAVN:

ADRESSE:

FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig
**God Jul og et
 Godt nytt år**





Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontingentsatser FFFS

Kaptein og maskinsjef,	kr. 330,-
Styrmann, maskinist, stuert/forpleiningssjef, hotellsjef, restaurantsjef, hovmester, husøkonom, husøkonom ass, butikksjef, tekniker, elektriker, ingeniør, fabrikkssjef fiske	kr. 320,-
Matros, kranfører, kokk, rep, tømmermenn, forpleinings ass, kelner, resepsjonist, fyrbøter, butikkmedarb, motormann, assistent, pumpemann, arbeidsleder, barkeeper, fiskere	kr. 300,-
Lettmatros og smører	kr. 275,-
Lærlinger og kadetter	kr. 75,-

Medlemmer av FFFS som har kommet i økonomisk uføre, som følge av nedsatt helse eller inntekt, kan søke om redusert kontingent. Dette gjelder også for skoleelever og militære. Pensjonister og støttemedlemskap - valgfritt beløp. Satser og endringer ble enstemmig vedtatt på landsmøtet 13.10. 2017.

Fellesforbundet For Sjøfolk
INNMELDING



Navn:.....
Postadresse:.....
Postnummer:.....
Sted:.....
Fødselsdato:.....
Telefonnummer:.....
Mobiltelefonnummer:.....
E-Mail:.....
Skipets navn:.....
Rederiets navn:.....
Stilling om bord:.....
Vervet av:

Sted:..... Dato:.....
Underskrift:.....

Innmelding i henhold til **Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.**

Innmelding og fullmakt sendes snarest til.
Fellesforbundet For Sjøfolk

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

FULLMAKT

Jeg

iForbund,

gir herved

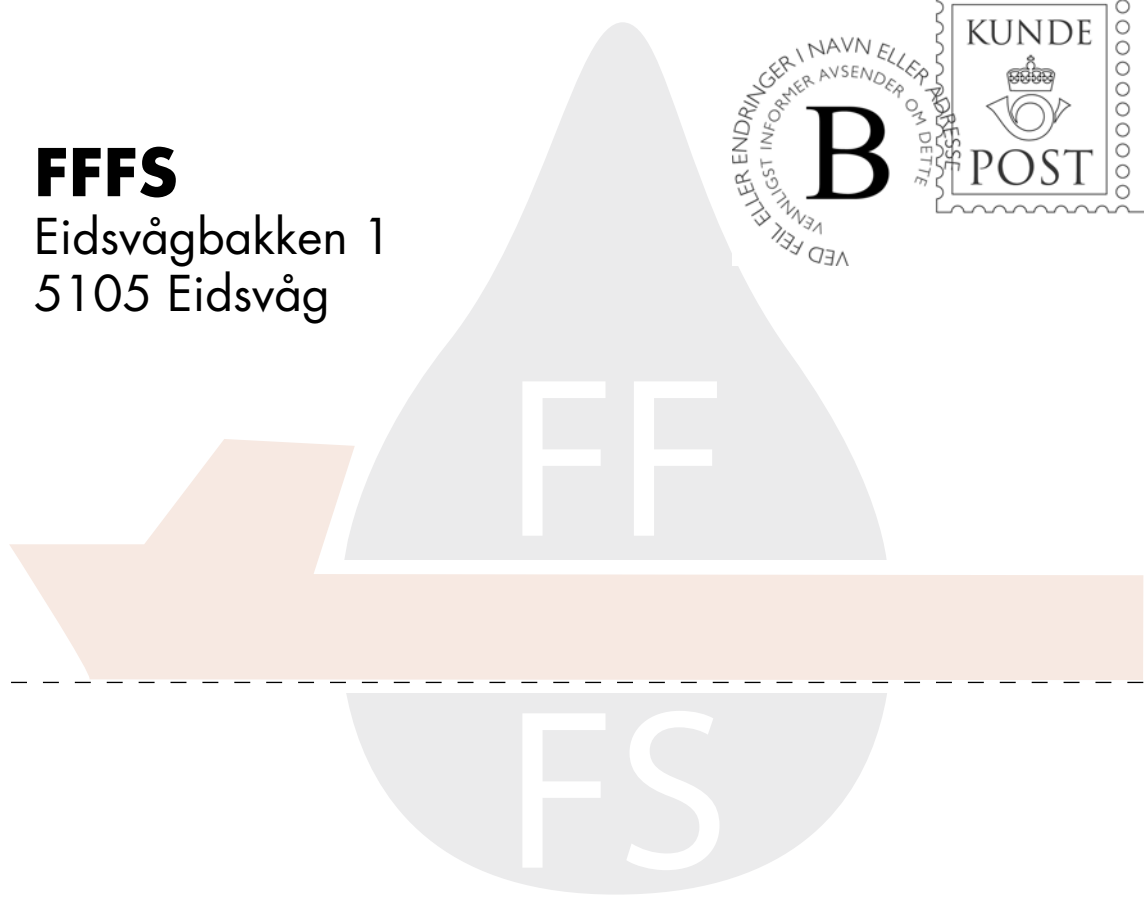
Fellesforbundet For Sjøfolk

fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted:..... Dato:..... Underskrift:.....

FFFS

Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg



E-post adresser

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

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

På forhånd takk for hjelpen!

Adresseforandring/endringer

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

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no



FFFS har nå inngått en samarbeidsavtale med Dekkhandel AS

Avtalen omfatter ett meget stort utvalg av dekk, felger, batterier og olje til kraftig reduserte priser, til alle FFFS medlemmer og Dråpen lesere!



Opptil
48%
på dekk og
felger!

Opptil
48%
på olje og
batteri!

Stort utvalg av kjente merkevarer

HANKOOK
driving emotion

TOYO TIRES
driven to perform

NEXEN

NEXEN TIRE



MARSHAL

NORDEX
- great tires

Continental



MICHELIN

NOKIAN TYRES

Ta kontakt og bruk referanse: FFFS017 for partneravtale rabatt.

Priseksempeler 4 dekk:

195/65R15
Hankook Kinergy
K425

kr. **2.645,-**

225/40R18
Hankook Prime3
K125

kr. **5.562,-**

225/40R18
Nexen N`Fera SU1

kr. **5.150,-**



DEKKHANDEL AS

Klavusteinen 49 •

5146 Fyllingsdalen • Tlf. +47 53 69 60 70

E-post: post@dekkhandel.no • www.dekkhandel.no

Gratis frakt
ved kjøp av 4 dekk eller 4 felger
Levering i hele Norge og normalt innen 24 timer!