



DRÅPEN

NR. 3 • 2010 • 9. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



De store forbunds bruk av tvangsavgift | Hvilke signaler sender Fredriksen? | Nor Lines sier opp sine norske ansatte

SIKKERHETSOPPLÆRING

IKKE BARE OFFSHORE



NÅ OGSÅ FOR MARITIM SEKTOR

www.nosefo.no

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

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





De store forbunds bruk av tvangsavgift | Hvilke signaler sender Fredriksen? | Nor Lines sier opp sine norske ansatte

Nr. 3 september 2010 - 9. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Eidsvågbakken 1
5105 Eidsvåg

Telefon:
55 25 97 00

Telefax:
55 25 97 03

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forsidefoto:
Rennesøy - FFFS

Trykk
Allkopi

INNHOOLD

Dråpen nummer 3 • september 2010



De store forbunds bruk av tvangsavgift side 6



Human factor side 25



Å hilsa side 37



Mordbrannen på Scandinavian Star side 42

Leder	side	4
Enkelte ganger lurer vi på hvorfor vi engasjerer...	side	5
De store forbunds bruk av tvangsavgift	side	6
Problematikken omkring reiser til og fra jobb	side	7
FFFS blir kritisert av NSF	side	8-9
Har norske redere sluttet å tenke langsiktig?	side	10
Skal vi fortsette å klage?	side	11
Hvilke signaler sender Fredriksen...	side	12-13
Spektakulære himmelbegivenheter i kø	side	14-16
Hva har Norge, Japan, Danmark og flere andre land til felles?	side	17
Sammen kan vi klare å redde stumpene	side	18
Skal, skal ikke	side	19
Det norske undervannsvåbenets tidlige historie	side	20-24
Human Factor	side	25
Nor Lines sier opp sine norske ansatte	side	26
Hva med å kalle en spade for en spade?	side	27
Krigsseilerne - det var også kvinner med	side	28-31
Nytt om Sleipner anmeldelsen	side	32-36
Å hilsa	side	37
Leserbrev	side	38-45
Mordbrannen på Scandinavian Star begjæres etterforsket på nytt	side	42-46
Bokanmeldelse, Ørkenen Sur	side	47
Sjømannsforbundets hemmelige gullgruve	side	48-49
Kryssord	side	52



FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

Kjære medlem/leser

Vi har nå lagt bak oss enda en sommer, og høsten står for døren. For noen er dette årets beste og flotteste årstid, for andre det motsatte. Det vi alle kan enes om er at ferien for de aller fleste er unnagjort og oppgavene står i kø for å løses. Slik også for oss i FFFS.

Selv om det har vært sommer og late dager, har vi allikevel fulgt med på hva som har skjedd på den maritime fronten.

Det er med tristhet at vi igjen må konstatere at norske sjøfolk atter er blitt offer for grådige skipsaksjeselskaper (rederier), som i Mammons tjeneste har flagget ut for å tjene enda mer penger.

Ikke bare flagger de ut, men de forsetter med samme jobben, opp og ned langs Norskekysten. De eier med andre ord ikke skam i livet. De flagger ut, de hiver nordmenn på land og ansetter dårligere betalte utlendinger til å gjøre samme jobben. For på den måten skal **aksjonærene** i NOR-LINES tjene enda mer. **Derfor oppfordrer vi alle som har med NOR-LINES, og andre redere som har flagget ut, om å boikotte dem.** Det må da finnes fagforbund langs kysten som er så pass solidariske med norske sjøfolk, at de kan tre støttende til? Alle er jo i mot sosial dumping, eller...?

Når Det gjelder Scandinavian Star, skjer det hele tiden utvikling i etterforskningen omkring denne kriminelle handlingen (les artikkelen lenger bak i bladet). Gruppen bak etterforskningen består av veldig mange forskjellige profesjoner, brannfolk, branningeniører, redningsfolk, krimteknikere, politi, privatetterforsker, advokater og høyesterettsdommer for å nevne noen. Alle har brukt talløse timer og egne midler for å finne sannheten om dette grufulle masse mordet på reisende.

I den forbindelse er det nå opprettet en stiftelse som skal arbeide mer aktivt og målrettet mot en endelig løsning på dette årelange arbeidet. Lederen for stiftelsen er Arne Steen, som mistet sitt eneste barn i brannen. Vi henvender oss til deg som er interessert i trygghet på havet om å bidra til stiftelsen, både økonomisk og med opplysninger i saken. Om du tar kontakt med **arnest@online.no** vil du få mer informasjon.

I dette nr av Dråpen tar vi opp så forskjellige problemstillinger som utflagging og bekvemmelighet ved flyreiser. Spennet på saker er veldig stort og problemene for norske sjøfolk likedan.

Det er trist å konstatere at de som sliter med å gjøre grovarbeidet om bord i båtene, det være seg ferger eller gods/-tank, i mange tilfeller kun blir sett på som en utgiftspost og ikke som en verdifull resurs. Hva hadde norsk skipsfartsnæring vært uten den norske sjømann/kvinne?

Uten den innsatsen de har lagt ned hadde det ikke i dag vært skip å flagge ut. FFFS etterlyser moralen oppi dette, de rederne som alltid setter penger først har ikke mye respekt å hente hos oss.

En riktig god høst ønskes til alle våre lesere.

Enkelte ganger lurer vi på hvorfor vi engasjerer oss så sterkt i dette arbeidet vi holder på med i FFFS

Faktum er at vi lever og tenker på sjøfolk, skipsfart og rettferdighet hele døgnet

Til nå i år har vi brukt ca. 1 million kroner på advokater og rettsaker for våre medlemmer. Samtidig ser vi på websidene våre at enkelte påstår at vi ikke gjør noe fornuftig. Det blir hevdet at vi er et tulleforbund. Selvfølgelig har de som skriver dette, på et forum hvor de er gjester, ingen aning om hva vi driver med.

For å få dem til å forstå hva vi gjør hadde det vært interessant og hatt dem som flue på veggen på FFFS sitt kontor en dag. Da kunne de selv sett hvor mange

telefoner vi besvarer, hvor mange mailer som skrives, og hvor mange personlige og hyggelige besøk vi får av medlemmer og andre som har krav på vår oppmerksomhet. Kritikerne fra forumsidene kunne fått lov til å observere hva som menes med "vanlig" kontorarbeid, behandle saker, lage Dråpen og alle andre oppgavene som skal gjøres på en helt ordinær dag på kontoret til FFFS.

For ikke så lenge siden hadde vi en innmelding av en båtsmann. Han hevdet at ved å melde seg inn til oss, fikk han ikke bare støtte og hjelp om nødvendig, men i tillegg ville han spare omtrent 5000 kroner i året i kontingent.

Når FFFS har den laveste kontingenten og likevel er i stand til å hjelpe så mange som vi gjør, bør det få noen klokker til å ringe hos mange. Det viser i alle fall at vi ikke sløser bort kronene, men returnerer dem mer eller mindre til medlemmer

som trenger det, gjennom vår støtte. Når dette er sagt, er det viktig å presisere at det også er nødvendig å få nye medlemmer. FFFS engasjement er avhengig av midler, for å hjelpe dere medlemmer.

Vi, som de aller fleste sjøfolk, tror på at om vi klarer å samle de fleste seilende i et forbund, skal vi også klare å bevare sjømannsstanden. Sammen skal vi klare å presse politikerne til å garantere langsiktige rammebetingelser, om det er det som skal til.

I et gammelt ordtak heter det: *Det er håp i hengende snøre.*

Dette tror vi på, det er det som driver oss til hver dag til å arbeide for folk vi kjenner og respekterer. Uten troen på at vi skal klare å sikre den **norske** sjømann hadde vi ikke startet FFFS i det hele tatt. FFFS tar sjøfolk på alvor.



Illfoto: Hurtigruten Group- Alfred og Astrid Held

De store fagforbunds bruk av tvangsavgift i de nordiske land og menneskerettene

Samtlige nordiske land (Finland, Sverige, Danmark, Norge og Island), har gjennom en årrekke praktisert en ordning hvor en rekke store fagforbund har innkrevd en såkalt tvungen tariffavgift.

Ordnings med tvungne avgifter, kan beskrives slik at den som ikke er organisert i den arbeidstakerorganisasjonen som har fremforhandlet en tariffavtale, likevel er pålagt å betale en særskilt avgift til det forbund han ikke er medlem av.

Den internasjonale betegnelsen på denne ordningen, er "closed shop"

Dette genererer store beløp for det forbund som krever beløpet. LO sitt medlemsforbund, Norsk Sjømannsforbund, har etter sigende krevd inn over 30 millioner kroner årlig som følge av denne ordningen som ble erklært ugyldig av Høyesterett i november 2008.

Siden 2006, har det vært en rekke rettværgjørelser om denne ordningen, og samtlige avgjørelser har slått fast at en slik ordning strider mot de grunnleggende menneskerettigheter. Det har vært fire sentrale avgjørelser på dette feltet siden 2006, henholdsvis mot Danmark i 2006, Sverige i 2007, Norge i 2008 og Island i 2010.

I saken mellom Sørensen og Rasmussen v. Danmark fra 2006, slo Den europeiske menneskerettighetsdomstol fast at de lukkede tariffavtaler som det danske LO benyttet seg av, var i strid med EMK artikkel 11.

Dommen mot Danmark slo fast at særskilte bestemmelser som krav til

fagforeningsmedlemskap som betingelse for å bli ansatt og for å unngå å miste sitt stillingsvern, var i strid med fagforeningsfriheten under EMK artikkel 11.

Etter dommen, har Danmark sluttet med såkalte "closed shop" ordninger.

I 2007 ble Sverige enstemmig dømt i Den europeiske menneskerettsdomstol i den såkalte "Evaldsson- saken"

Dommen innebar at staten Sverige hadde krenket artikkel 1 til protokoll 1, som beskytter eiendomsretten. Krenkelsen bestod i at staten hadde tillatt Byggnadsarbeidereforbundet gjennom en kollektivavtale med Sveriges Byggindustrier, å ta en avgift fra uorganiserte arbeidere.

Avgiften var i følge domstolen ikke transparent

Arbeidstakerne som var pålagt å betale denne avgiften, kunne derfor ikke identifisere hva de faktisk hadde betalt for og avgiften kunne derfor heller ikke rettferdiggjøres.

I november 2008, avsa Norges Høyesterett dom i en tilsvarende sak. LO og Norsk Sjømannsforbund sin praksis med tvungen tariffavgift for norske og utenlandske sjøfolk, en praksis som har blitt praktisert i over 30 år, ble underkjent.

Hadde saken vært tapt i Norge, ville den vært brakt inn for Den europeiske domstol.

Høyesteretts flertall mente at det ikke var nødvendig å gå inn i de respektive artikler i Den europeiske konvensjon, da

det fulgte at denne type avgift ikke var forenlig med det generelle prinsipp om



Av menneskerettsjurist Marius Reikerås

full fagforeningsfrihet. Personlig mener jeg at det var en svakhet ved dommen at ordningen ikke ble vurdert opp mot EMK artikkel 11.

I 2010 falt det imidlertid en dom i Strasbourg, hvor Island enstemmig ble dømt for å ha krenket EMK artikkel 11.

Klageren var en byggmester og medlem av Master Builders Association på Island.

I henhold til Industriavgiftsloven fra 1993, var han forpliktet til å betale en avgift, den såkalte "Industry Charge", til Federation af islandske Industrier. Denne organisasjonen var klageren ikke medlem av

Strasbourg fant det klart at en slik tvungen praksis falt inn under EMK artikkel 11. Spørsmålet da var om det var nødvendig i et demokratisk samfunn å pålegge denne type avgift.

Domstolen fant at klagerens foreningsfrihet var krenket fordi det ikke var nødvendig i et demokratisk samfunn å pålegge ham denne avgiften.

Saken har klare paralleller til "Sjømannsforbundssaken" og viser at Norge ville ha blitt dømt for krenkelser av EMK artikkel 11 i Strasbourg, om ikke saken hadde blitt vunnet i Høyesterett.

Konklusjon: Tiden med bruk av såkalte tvangsavgifter i arbeidslivet, er definitivt forbi. Om denne "closed shop" ordningen fortsatt praktiseres, så er det altså ulovlig i forhold til EMK artikkel 11



For mer enn et år siden tok vi opp problematikken omkring reiser til og fra jobb. Dette fikk vi positive tilbakemeldinger på.

Nå, derimot, er vi tilbake til samme elendigheten. Eller er det bare enkelte rederier som fremdeles ikke setter pris på sine ansatte?

I sommer hadde jeg og min kone gleden av å kunne ta oss en lenge etterlenget ferie. Dette inkluderte en flyreise på ca 10 timer. Om vi ikke hadde vært forutseende nok til å bestille seter med god plass til bena, hadde vi garantert hatt problemer da vi kom frem. Vi skulle som sagt bare på ferie, vi skulle ikke rett ut i en jobbsituasjon. Jeg kan så levende forestille meg hvordan det hadde vært å ha et av de trange setene på en så lang tur, for deretter å gå rett på jobb. Henvendelsen under, som vi mottok på mail, illustrerer meget godt hva jeg mener.

Hei på dere

Synes dere gjør en fantastisk jobb på alle måter, nå mangler bare forhandlingsretten så er alt skikkelig i boks. Det samme problemet som hos noen andre rederier, har vi også her i vårt rederi, på lange reiser som for eksempel til Angola hvor jeg jobber, blir vi sendt på donky class, det er ikke særlig bekvemt for noen. Man er både trøtt og utslitt etter en slik lang reise, og så skal en rett fra flyet og om bord, for så å gå rett på jobb, dette er ikke humant. Er det ikke snart på tide å sparke enkelte i baken slik at vi får reise på bedre seter på lange reiser? Kan dere eventuelt ta dette opp med rederiene en gang til, det er mange som sliter med dette. Setter stor pris på den jobben dere gjør, stå på.

Mvh En som er utslitt før man kommer så langt som til å gå på jobb

Kan det virkelig være nødvendig at ansatte skal føle at de blir behandlet som ”esler”?

Har ikke norske redere mer respekt for sine ansatte enn at de sendes jorden rundt på billigste måte? FFFS mener at alle som skal reise mer enn to timer, til eller fra jobb, bør få reise på beste måte. Det er ikke sikkert at det er selve jobbsituasjonen som gjør at folk skifter rederi.

Kanskje det er holdningen til den ansatte det kommer an på?

LRV



Ilfoto: BW GAS

FFFS blir kritisert av NSF for manglende utenlandsk engasjement

I oppslaget om bord i hurtigrutene (se Dråpen 02-10), blir vi kraftig kritisert for at vi ikke har noe internasjonalt engasjement. Ifølge NSF arbeider vi med andre ord ikke nok for andre lands sjøfolk.

Den 23. juni kan vi lese at NSF deltar, blant mange andre organisasjoner og delegasjoner, på IMOkonferansen. Det som drøftes denne gangen er sjøfolks arbeids- og hviletid.

Se: <http://www.frifagbevegelse.no/arbeidslivet/internasjonalt/article5169706.ece>

Liberia og rederne kommer med et forslag på at hviletiden kan endres til å bli enda lavere.

Dette er noe flere av delegatene ikke liker, bla. NSF. Derfor legger de inn et kontraforslag, nemlig:

Det norske forslaget går ut på at man i maksimalt to uker kan søke om unntak fra normalen på maksimalt 14 timers arbeidstid og minimum ti timers hvile i døgnet. Unntaket består i at man kan redusere hviletiden fra 77 til 70 timer per uke.

Den nye teksten som ble vedtatt på konferansen.

- Følgende endring av avsnitt 9 og 9bis i seksjon A-VIII/I, i dokument STCW/Conf. 2/4 ligger klar til vedtak:
- Partene kan tillate unntak fra de tillatte timene med hvile i paragraf 2.2 og 3 dersom hviletiden er minst 70 timer i en hvilken som helst syvdagersperiode. Slike unntak fra den ukentlige hviletiden som står nevnt i paragraf 2.2 skal ikke tillates for mer enn to etterfølgende uker. Intervallet mellom to perioder med slike unntak om bord, skal ikke være mindre enn det doble av tiden med unntak. Hviletiden som nevnt i paragraf 2.1 kan deles opp i maksimalt tre perioder, der en skal være minimum seks timer og ingen av de to andre skal være mindre enn en time. Intervallet mellom hvile tidsperiodene skal ikke overstige 14 timer. Slike unntak kan ikke vare mer enn i to 24-timersperioder i en hvilken som helst syvdagersperiode.

Slike unntak skal, så langt som mulig, ta hensyn til de retningslinjer som gjelder for å hindre utmattelse, nedtegnet i seksjon B-VIII/I.

(NB. Maritim Loggs oversettelse)

Man arbeider ikke for at det skal bli bedre hviletidsordninger, men at man unntaksvis kan gjøre tilværelsen for sjøfolk enda verre. Heldigvis er det et forbund som jobber for sjøfolk her hjemme, nemlig FFFS. Vi tror nemlig at dersom vi klarer å få til gode vilkår her hjemme, kan vi vise verden at det går an å drive befraktning uten å ansette sjøfolk på slavekontrakter.

Hva om Norge nektet skip med mannskaper på slavekontrakter adgang til norske havner?

Brukte internasjonale kontakter til å bedre hverdagen for alle sjøfolk?

Den beste måten å gjøre det på er å vise verden at vi gjør det nasjonalt.

Det som trengs er at politikerne forstår hva som foregår. De må spille en aktiv rolle i arbeidet med å få til rettferdige og langsiktige ordninger for norske sjøfolk. Ikke bare å dele ut Nobels fredspris, for en gang i året å sole seg litt i glansen av prisen. La oss vise at vi virkelig mener det når vi hedrer verdens hverdagshelter, ikke bare bruker fredsprisen til å gjemme oss bak..

Innfør Arbeidsmiljøloven i både NIS og NOR, så kan vi vise verden at det går an. I BT 17.08.10 er det en artikkel som påpeker at filippinere som reiser til sjøs, på norske eller andre lands skip, **må** sende hjem 80 % av hyra hver måned. Om man nekter å etterkomme denne loven (Labour Code, artikkel 22) kan de bli fratatt passet og de får sin arbeids- eller utreisetillettelse inndratt.

Dette er selvfølgelig ikke noe FFFS kan gjøre noe med, men vi liker det ikke. Men det er stor forskjell på å mislike en ting og det å tilrettelegge for en ulovlig ordning. Det er nettopp det rederne er med på.

Vi har diskutert saken med en menneskerettsjurist, som kan fortelle at dette er en lov uten hjemmel i FN traktaten. Med andre ord en ulovlig handling. Hvordan ville norske sjøfolk reagert om de var tvunget å sende størstedelen av hyra til

en norsk bank? De hadde ganske sikker sagt at hvor pengene skal sendes, det bestemmer de selv. Det er mange norske sjøfolk som ikke bor i Norge. Slik må det også være for filippinske sjøfolk.

En annen ting andre forbund med forbindelseene i orden kunne gjort noe med er bindingstiden for overnevnte sjøfolk. Igjen må vi referere til en artikkel i BT fra 13.08.10. BT beskriver hvordan rederne forlanger bindingstid for de mannskapene de har hatt på skole i fire år. Dette har kostet rederne en stor formue på hele \$ 2200. Dere leste riktig totusentohundre dollar. I underkant av 14000 kroner har det kostet å utdanne en sjømann gjennom en fireårsperiode. For dette må sjømannen undertegne en bindingstid fra 0 til ti år. Odfjell SE er en av de rederne som forlanger TI års bindingstid.

Ser for øvrig at NSF's Morten Øen, i samme artikkel, ikke er så veldig oppbrakt av bindingstiden, "så lenge det går an å kjøpe seg ut til en fornuftig pris", som han sier. –Men bindingstiden må stå i et fornuftig forhold til utdanningstiden. Ti år høres voldsomt lenge ut for en fireårsutdanning, sier han.

Visst er det lenge, Øen. I FFFS sine øyne dette slaveri. Ingen nordmann ville funnet seg i slik behandling. Når man leser artikkelserien til Eirin Eikefjord i BT, blir man flau av å være nordmann med tilknytning til skipsfart.

I følge norsk lov er dette rettsstridig, maks kan man forlange er en bindingstid tilsvarende skolegangen. Vi har fått rapport fra en Odfjellbåt, der filippinerne var redde for å gjøre noe med saken, men ber oss om å opplyse andre om at slik er situasjonen. Når vi nevnte at NSF har gode forbindelser med AMOSUP (Filippinernes eget forbund), rister de bare oppgitt på hodet og ler av oss.

Hva skal vel FFFS med internasjonalt nettverk når vi ser hvor bra andre med internasjonale kontakter gjør det?

LRV

ETTERLYSNING

FFFS setter pris på sine medlemmer, uten dere kan vi ikke fortsette vårt arbeid for sjøfolk. Derfor denne etterlysningen. Det vi etterlyser er adressen til deg vi får returpost fra. Vær vennlig og send din nye adresse til oss så snart som mulig. Det vil gi deg den infoen du skal ha, og vi sparer arbeid, tid og penger.

HAR NORSKE REDERE SLUTTET Å TENKE LANGSIKTIG?



Illfoto: Far Samson. Farstad Shipping.

Leser i avisen 10.08 at det blir stor mangel på sjøfolk fra omtrent 2015. Med dette som bakteppe er det helt vannvittig at rederne flagger ut. Det er nå de må holde skipene sine under norsk flagg og satse på norsk ungdom.

Er man forutseende, vil norsk skipsfart stå bedre rustet i konkurransen om mannskapene enn det utenlandske redere er. Vi vet at transporten på havet ikke vil bli mindre i fremtiden enn den er i dag. I dag satser alle på at Filipinene skal være eneste leverandør av sjøfolk, dette er utopi. Det vil de ikke være i stand til.

I Norge har vi et fantastisk grunnlag å bygge videre på. Vi har fremdeles ungdom med interesse for sjømannslivet samt maritime skoler. Men det haster

med å rekruttere ungdom til en karriere til sjøs. Snart legges skolene ned på grunn av elevmangel.

BT skriver: "I følge en internasjonal kartlegging av bemanningssituasjonen utført av Warwick Institute for employment research, hadde verdensflåten et underskudd på 10 000 offiserer i 2005. Et konservativt anslag fra forskerne spår at det vil øke til minst 27 000 innen 2015. Pessimistene i industrien mener at tallet er nærmere 90 000".

Med en slik viten, er det merkelig å se at mange store rederier ensidig tenker på rekruttering av utlendinger. Rederne og skipsfartens fremtid ligger i å tenke på at ledelse, inspektører og andre spesialister skal drive oppsyn med flåten dersom eierne ønsker full kontroll. Hvor skal disse ekspertene komme fra?

I tillegg til det økonomiske aspektet oppi alt dette, er det også det moralske. Det som gjør dette ekstra smakløst og pinlig er at de samme rederne skal ha

sine hovedkontorer og hjem i et land de knapt vil betale skatt til.

Nå er det snart på tide at det blir stilt krav til rederne. Nå har de tilnærmet null i skatt, de har de beste avtaler med samfunnet noen næring kan oppnå. Allikevel er det ikke nok, hva blir det neste de forlanger?

Er det ikke på høy tid å stille motkrav? Hva med å nekte redere å drive shipping fra Norge, om de nekter å ha en viss andel nordmenn om bord? I følge stortingspolitikere vi har snakket med, er dette fullt mulig.

Det rare er at i samtale med oss i FFFS har flere redere fortalt at det summa summarum er billigere å ha skip med norske mannskaper. Dette fordi de sparer på forsikring, kortere liggetid på verksted samt bedre vedlikehold. Norske sjøfolk er med andre ord ikke så dyre som enkelte hevder.

LRV

Skal vi fortsette å klage, eller skal vi gjøre noe med det?

Lars T. Ugland har alle sine skip registrert på Isle of Man, og sier: - Jeg kommer aldri hjem.

Grimstadmannen har fått med seg debatten om rammevilkårene til redernæringen hjemme i Norge. Han har ikke snakket med kollega John Fredriksen ennå, men han forstår godt hvorfor Fredriksen flagger helt ut.” (E24)

Hva er galt med norsk skipsfartspolitik, er det bare formueskatten det dreier seg om?

Om så er tilfelle er det bare å fjerne den fortere enn svint. Om ikke politikerne innser hvor viktig skipsfarten er for Norge, da er det noe virkelig galt. Norge har hatt i en ledende stilling innen forflytning av varer, verden rundt, i snart 150 år, nå vil noen skattekåte politikere fjerne resten av flåten på grunn av misunnelse og uvitenhet.

Norge har de siste årene mistet tusenvis av arbeidsplasser til sjøs på grunn av politisk vannskjøtsel og prinsipptryteri, nå må noen skjære igjennom og få satt skapet på plass. Langsiktig politikk er det næringen etterlyser. Problemet er at

det er det nesten komplett umulig å få dette til i Norge. Her har vi alt for mange småparti, som ofrer politikken til fordel for makt, her skifter partiene tilhørighet alt etter som mulighetene byr seg. En

”
De forsøker å lage så dårlige rammevilkår som mulig, og det er nesten utrolig at det sitter igjen så mange redere i Norge.

Lars T. Ugland ”

dag er men for en ting, neste dag er man i mot, alt etter hva som tjener lederne i partiet best.

Et strålende eksempel er SP som var et sentrumsparti, men som så at makten var i ferd med å forvitte, da sudde man bare frakken etter vinden og dermed også politisk retning. Man ble sosialist, da fikk man beholde makten, men mistet troverdigheten.

Er det rart at man mister lysten til å investere milliarder av kroner basert på et system i dag, for så å våkne opp til et annet system i morgen?

Faktum er, som sagt, at vi har mistet tusenvis av arbeidsplasser til sjøs. Norske sjøfolk er blitt erstattet av billige utenlandske sjøfolk. Vi skal ikke beskyldte politikerne for at de har eneansvaret for dette, vi som sjøfolk har heller ikke sett hvor hen det bar, kanskje vi ikke ønsket å se? Vi seilte bare med og forbannet det som skjedde. Hadde vi grepet tak i problemet mye tidligere, kunne dette kanskje vært unngått. Vi burde gått sammen i ett forbund, som arbeider for sjøfolk, for mange år siden, da kunne vi vært med på å påvirke vår egen fremtid i mye større grad.

Vi har fremdeles muligheten. Oppfordringen er; sitt ikke rolig å klag, gjør noe med det! Meld dere inn i FFFS. Blir vi mange nok skal vi helt sikkert klare å få politikerne til å forstå og ta tak i problemet, samtidig skal vi også fortelle rederne en liten historie om moral.

LRV



Hvilket signal sender Fred ut resten av flåten sin fra

Wilhelmsen sier til E24 den 25.08.10 at:

Jeg tror at den reelle grunnen til at Fredriksen tar opp saken igjen, ligger i formueskatten. Har du en personlig ligningsformue over 700.000 kroner må du skatte 1,1 prosent til stat og kommune hvert år.

Om dette er riktig, signaliserer det i alle fall at Fredriksen er en gjerrig grinebiter. Da er det like godt at han forblir i Hellas, med både skip og formue.

På midten av sekstitallet seilte jeg om bord i en tanker som gikk mye på Karibien. Jeg kan huske en kveld vi gikk på land i Punta Cardón i Venezuela. Alle som har vært der vet hva slags sted det er.

Da vi la til kai ved raffineriet lå det kun en båt der fra før, en Onassis båt. Med andre ord, det som gikk under felles-

betegnelsen en "Greker".

Da vi kom inn i baren på "Kaktusen" satt selvfølgelig alle "damene" sammen med grekerne, men da de fikk høre at vi var norske, tok det ikke lange tiden før grekerne ble sittende alene. De er så gnitne, sa damene. De hadde lang erfaring og viste hva de snakket om. Nå har også Fredriksen blitt Greker.

Om det virkelig dreier seg om 1,1 % i skatt av hans formue i året forstår vi han, de er jo skattet av minst en gang før, men er likevel ikke enige i at det er grunn god nok til å flytte ut. Selv er jeg

heller ikke noe særlig stor fan av formueskatten, men så har jeg heller ingen formue å forvalte. Noen annen skatt kan det vel neppe være, meg bekjent er det ganske lite rederiene betaler i skatt.

Slik jeg har forstått det skal man være ganske dyktig for å slippe unne forpliktelser som skatt. Da er det bedre å flytte til et land som teknisk sett er konkurs. Der har vel de flinkeste med tall, gjort som Fredriksen, og flyttet til et mer lovende land. Ikke det at jeg tror at Fredriksen har blitt greker på grunn av at han er så glad i dem, han bidrar vel

rikksen ut når han flagger NIS-registret og Norge?



Ilfoto: Frontliner

ikke med så mye til det maritime Hellas heller.

Om NIS registret mister Fredriksens båter kan det umulig være verdens undergang. De eneste som har glede av registret er noen få statsråder (Giske?) som i "fine" selskaper kan skryte av den store norske handelsflåten, samt noen redere som i likhet med Fredriksen er allergiske mot å betale skatt.

Sjøfolkene og Norge som land, har i alle fall ikke noen stor glede av registret. Kun omtrent 35 % av skipene i NIS

har nordmenn om bord. Da snakker vi selvfølgelig ikke om hele mannskaper, men om en eller noen ganske få mann på noen få skip. Så hva skal vi egentlig med registret?

Hadde det ikke vært bedre at de politikerne som forstår seg på skipsfart (det må da være noen i sjøfartsnasjonen Norge) setter seg ned og tar en skikkelig gjennomgang av problemet. For det er et problem når vi har så mange rederier og skip, men så få norske arbeidsplasser. Samtidig med at vi har så mange dyktige sjøfolk.

Kan det være 1,1 prosenten som ligger til grunn for hele problemet, da må det vel gå an å fjerne den.

Legg ellers forholdene til rette slik at rederne er tjent med å ha skipene sine registrert i Norge. La så staten tape noen kroner på formueskatten og tjene mye mer på å ansette nordmenn på norskeide skip.

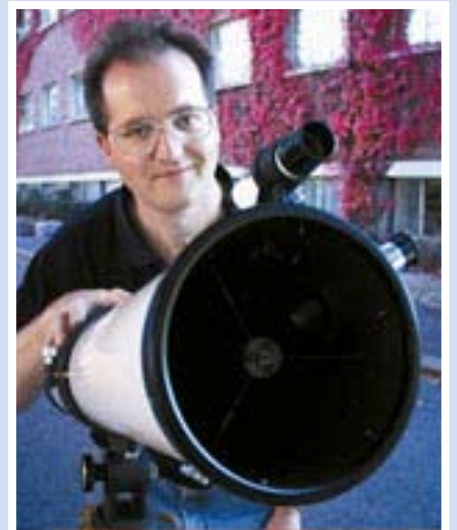
Ikke bare vil det gi en stor skatteinn- gang til staten, men de fleste lønningene vil også i stor grad bli brukt hjemme.

LRV

Spektakulære himmelbegivenheter i kø



Solførørkelsen 4. januar 2011 slik den vil arte seg fra Oslo.
Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard



Av Knut Jørgen Røed Ødegaard

I desember innledes en periode med en lang rekke spektakulære, sjeldne og viktige himmelbegivenheter i Norge. To av begivenhetene er av virkelig historiske dimensjoner. Her får du en kort oversikt over hva som skal skje og hvordan dette kan oppleves.

Månens bane rundt Jorden ligger 4,5 grader på skrå i forhold til jordklodens bane rundt Solen. Selv om Månen hver 4. uke befinner seg mellom Jorden og Solen og to uker senere står bak Jorden, er det derfor relativt sjelden Månen og Jorden skygger for hverandre slik at formørkelser oppstår. Som regel passerer Månen over eller under linjen mellom Jorden og Solen.

Men rundt jul i år får vi begge typene formørkelse med bare to ukers mellomrom!

TOTAL MÅNEFORMØRKELSE

Det hele starter tirsdag 21. desember med en 73 minutter total måneformørkelse på morgenen og formiddagen.

Totale måneformørkelser kan være svært vakre og forteller faktisk ganske mye om tilstanden i Jordens egen atmosfære.

Måneformørkelsen finner sted om morgenen, og for eksempel i Oslo går Månen ned under formørkelsen. Månen står lavt i nordvest, så det er viktig å ha best mulig utsikt i den himmelretningen. Under en total måneformørkelse passerer sollyset gjennom Jordens atmosfære og treffer Månen mens denne befinner seg inne i helskyggen fra Jorden. Dersom vi hadde stått på Månens overflate ville vi opplevd en total solformørkelse. Rundt den kullsorte nattsiden av Jorden ville atmosfæren lyst som en tynn, rødlig ring. Atmosfæringen befinner seg der hvor Solen står opp eller går ned. Måneformørkelser avspeiler derfor alle Jordens soloppganger og solnedganger på en gang!

Forholdene i Jordens atmosfære bestem-

mer hvor lys eller mørk Månen blir under formørkelsen og dessuten hvilken farge Månen får. Dersom det er mye forurensning i atmosfæren (for eksempel fra branner eller vulkanutbrudd) eller det er mye skyer der hvor Solen står opp eller går ned, blir formørkelsen mørk og grå. Er atmosfæren ren, blir formørkelsen gjerne flott burgunderrød.

Totaliteten varer en time og 13 minutter. Ved start av halvskyggefasen passerer Månen inn i halvskyggen fra Jorden. Dersom vi hadde stått på den delen av Månen som leder an, ville vi sett en delvis solformørkelse. Ved start av delvis formørkelse begynner Månen å bevege seg inn i helskyggen fra Jorden. Fra den delen av Månen som leder an, ville en astronaut opplevd en total solformørkelse. Totaliteten begynner når hele Månen er inne i helskyggen. Når Månen beveger seg ut av helskyggen, kommer alle fasene om igjen, men i motsatt rekkefølge.

Starten og slutten på halvskyggefasene kan ikke sees fra Jorden. Først rundt kl. 07 vil vi merke at "noe" har skjedd med Månen.

VIKTIGE TIDSPUNKTER:

Start halvskyggeformørkelse (kan ikke sees fra Jorden): 06.29

*Under en total måneformørkelse blir
Månen ofte flott burgunderrød på grunn
av lys som passerer gjennom Jordens
atmosfære.*

Foto: Arne Danielsen

Vi kan se at noe ”skjer med Månen”: fra ca. 07

Start delvis formørkelse: 07.32

Start totalitet: 08.40

Slutt totalitet: 09.53

Slutt delvis fase: 11.01

I Sør-Norge går Månen ned enten på slutten av total- fasen eller under den delvise fasen etter totaliteten. I Nord-Norge kan hele formørkelsen sees, men himmelen blir etter hvert så lys at de siste fasene er vanskelige å se.

Fordi Månen står lavt under formørkelsen, vil den for oss virke uvanlig stor og imponerende. Dette skyldes et kjent synsbedrag som får fullmåner til å virke spesielt store når de står nær horisonten.

Under de delvise fasene kan vi se at skyggen fra Jorden er rund. Dette er en perfekt anledning til å se at Jorden er rund – vi bor på en planet. I Sør-Norge kommer Solen opp under formørkelsen. Formørkelsen skyldes nettopp at Solen, Jorden og Månen står på rekke og rad i verdensrommet.

VAKKER SOLFORMØRKELSE

Bare to uker senere kommer neste høydepunkt: Tirsdag 4. januar får Sør-Norge en av de største solformørkelsene

i Norge etter 1954. Opptil 85 prosent av Solen blir dekket av Månen mens Solen står opp. Solformørkelser som inntreffer mens Solen står lavt på himmelen er svært vakre og imponerende. Effektene av formørkelsen blander seg ofte med de røde og rosa fargene fra soloppgangen.

Månen har nå fullført et halvt omløp rundt Jorden. Den har gått fra å være full (under måneformørkelsen) til å være helt mørk (nymåne).

Solformørkelsen er synlig nordover til sørlige Nordland. Lenger nord er det mørketid eller Solen kommer opp for sent. Men Nord-Norge får til gjengjeld en ny mulighet sent på kvelden 1. juni: Da inntreffer en midnattssolformørkelse! Rundt halvparten av Solen blir dekket av Månen. Dette kan også bli en virkelig flott begivenhet.

For å få fullt utbytte av disse begivenhetene er det nødvendig med enkelt utstyr, se informasjon som kommer på nettstedet www.astroevents.no.

I store deler av Sør-Norge er formørkelsen 4. januar på sitt maksimale rundt kl. 09.34.

BEGIVENHETER!

Deretter kommer begivenhetene på rekke og rad:

15. juni 2011: Total måneformørkelse i Sør-Norge i hele en time og 40 minutter

10. desember 2011: Total måneformørkelse i 51 minutter

21. mai 2012: Ny midnattssolformørkelse i Nord-Norge


Og så kommer to begivenheter av virkelig historiske dimensjoner:

Natt til 6. juni 2012:

Den siste Venus-passasjen noe sted på Jorden på langt over 100 år og samtidig den eneste muligheten for de fleste av oss til å oppleve en planet av Jordens størrelse som passerer over solskiven.

Det er nettopp denne passasjemetoden som benyttes av forskerne i dag for å finne de beste kandidatene til jordliggende planeter rundt andre stjerner enn Solen. Venus er stor nok til at vi med solformørkelsesbriller lett kan se den som en kullsort flekk på solskiven.

Venus-passasjer er viktige også av historiske årsaker siden det var slike passasjer som gjorde det mulig å måle avstandene i Solsystemet på slutten av 1700-tallet. Mer informasjon kommer på



Sett fra Månen er Solen totalt formørket under måneformørkelsen. Jordens atmosfære kan sees som en tynn, lysende ring.
Illustrasjon: Knut Jørgen Røed Ødegaard

www.astroevents.no når vi nærmer oss denne store begivenheten.

Den siste, men kanskje aller mest spektakulære begivenheten finner sted 20. mars 2015 når Solen blir totalt formørket blant

annet på Svalbard og på Nordpolen. På fastlandet dekkes 90 % av Solen eller mer.

Detaljer for begivenhetene, inkludert tider, lokale forhold og observasjonstips

finnes på www.astroevents.no.

Der finnes også mer informasjon som kan være nyttige for å oppleve begivenhetene på best mulig måte.

Legekantoret for sjømenn i Oslo:

Reiseklinikken har overtatt pasientarkivet etter Christianiaklinikken på Grev Wedels plass.

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

Lege Gunnar Hasle, spesialist i infeksjonssykdommer, med diplom i tropemedisin, autorisert sjømannslege.
Lege Bendt Fossbak, autorisert sjømanns- og dykkerlege.

Adresse: St. Olavs plass 3, 0165 Oslo
Tlf: 22 99 15 80 (kun timebestilling)
Faks: 22 99 15 81
Epost: post@reiseklinikken.no
Nettsted: www.reiseklinikken.no

Reiseklinikken®



Hva har Norge, Danmark, Japan og flere andre land til felles?

Jo de samarbeider med AMOSUP. Hvem Amosup er?

Jo det er; Associated Marine Officers' Union of the Philippines (AMOSUP)

Det blir hevdet med patos på våre hjemmesider at vi bare driver med skittkasting, opptil flere ganger i hver utgave av Dråpen. Det ser ut for at sannheten har mer enn et ansikt, de som hevder dette og FFFS sin versjon.

De som føler seg forurettet av oss mener at det er skittkasting mye av det vi skriver, andre mener at vi beskriver sannheten og dagens virkelighet. Det blir også hevdet at vi lyver, de om det, men her skal vi prøve å beskrive litt av det som blir brukt i mot oss.

Når vi tar opp at det for oss er viktig å arbeide for norsk skipsfart og norske sjøfolk, får vi beskjed om at vi er naive. Vi må tenke internasjonalt, blir det sakt av organisasjonene, og det samme sier noen i næringen. Det er disse som tjener penger på å tenke internasjonalt. (Se BT artikkel på våre hjemme sider). Når vi påpeker at det går ut over norske sjøfolk, er det skittkasting.

12 august ble Geo Coral døpt i Bergen, de underordnede mannskapene var Vietnamesere, offiserene Polske og Norske. Det får selvsagt LO og NSF til å gjøre noe for de stakkars underordnede sjøfolkene. De reiser til Vietnam og inngår samarbeid. Se linken under, der kan man blant annet lese dette:

LO-hjelp til vietnamesere

Mange vietnamesiske sjøfolk jobber på norskeide skip som seiler med bekvemmelighetsflagg. Det har fått Norsk Sjømannsforbund og den vietnamesiske fagforeningen til å inngå samarbeid.

<http://www.frifagbevegelse.no/norge/article4644878.ece>

Når vi påpeker slike fakta, som de selv

beskriver, driver vi skittkasting. Om dette er skittkasting kan vi love at det kommer mer. Linjene under er fra hjemmesidene til AMOSUP, den Filippinske sjømannsorganisasjonen, der kan man også se at NSF er inne, gjennom sitt medlemskap i ITF. Det står for øvrig mye mer om samarbeidet på deres hjemmesider.

The advent of globalization also saw the dawning of internationally accepted collective bargaining agreements insofar as maritime manpower and employment is concerned. The ITF FOC Campaign and its policies on consultation processes between unions with negotiating rights and unions from labor-supplying nations, and global solidarity have altogether been fashioned by the new world order. During the same period, AMOSUP also saw the considerable growth of employment of its seafarers through the NIS (Norway), DIS (Denmark) and JSU (Japan) agreements, which were all made possible through bilateral agreements concluded with affiliated unions in the said countries. A widened negotiating system, known as the International Bargaining Forum, which involves most of the maritime industry stakeholders,

through the ITF and its affiliates and the Joint Negotiating Group of the employers, was also born after the turn of the millennium.

LITT MER "SKITTKASTING"

I dommen mot de tre andre forbundene fra Høyesterett står det klart og tydelig at det er forbudt å trekke tariffavgift. Dette tolker de tre andre som om det er lovlig. De endrer bare beløpet og fortsetter med ulovlighetene. I april i år falt det en dom i Strasbourg, den gikk ut på det samme som den saken FFFS hadde mot NSF I Høyesterett. Denne saken gjaldt en tilsvarende sak fra Island. (Se juridisk betenkning i dette nr)

Nå sier EMD at Norsk høyesterett hadde rett. Det er fullstendig ulovlig å trekke tariffavgift.

FFFS blir utskjelt for å drive med skittkasting, det får så være, men vi blir i alle fall ikke tatt i tyveri og faneflukt. Når vi ser at norske sjøfolk har problemer er det, det samme som FFFS's problemer og vi forsøker å hjelpe. Når vi gjør det blir vi beskyldt for skittkasting, av folk som er gjester på våre åpne hjemmesider.

LRV



Illfoto: Morten Vika

Sammen kan vi klare å redde stumpene

Ser på hjemmesidene våre at enkelte kaller oss et tulleforbund. Om det er det FFFS er, vil tiden vise. Men vi tror faktisk at uttalelsen sier mer om personen som karakteriserer oss, enn det den sier om FFFS.

Det har seg nemlig slik, at grunnen til at sjøfolks situasjon er som den er, ikke er slik på grunn av FFFS, men av andre. Det vi hele tiden har hevdet med overbevisning, er at samhold gir styrke. Dette er faktisk det vi hører fra sjøfolkene også. "Vi skulle vært et forbund for mange år siden", sier de til oss når vi er på skipsbesøk, og i andre sammenhenger. Dette var vi også klar over lenge før FFFS så dagens lys. Husk at vi har også vår bakgrunn fra sjøen.

Når FFFS, som er ti år i disse dager, blir beskyldt for ikke å gjøre noe som helst for sjøfolk er det like sant som å si at jorden er flat. Nå har vi hatt andre forbund i mange år, ja faktisk i snart et helt århundre, og de har gjentatte ganger bevist sin udyktighet. For 30-40 år siden

var Norge verdens tredje største sjøfartsnasjon. Hvor er vi i dag?

På sekstitallet hadde vi ca 15 000 spanske sjøfolk, samt sjøfolk fra mange andre nasjoner, ikke fordi at de var billigere enn nordmenn, men på grunn av at vi ikke var i stand til å skaffe nok norske sjøfolk. Den gang var ikke forbundene fremsynte nok, men mest opptatt av og sloss seg i mellom. Her kom også klasseforskjellen inn, underordnede var ikke gode nok for mange av offiserene. Klassedelingen var viktigere for enkelte en andre, de fleste kapteiner den gang følte det slik.

Den gangen var det like mange forbund som i dag. Forskjellen var bare at to av forbundene var for navigatører. Et for kapteiner og et for styrmenn. Hvorfor jeg nevner dette er åpenbart, man fulgte ikke med i timen og så hva som skjedde, man har vært mer opptatt av status og egeninteresse, enn av kollegialitet. Man var mer opptatt av indre strid enn å se hva som var i ferd med å skje i den virkelige verden. Nå ser vi hvor den striden førte hen.

Noe som muligens kan være med på å unnskyldte forbundenes Tornerose

søvn, er at vi den gang, stort sett, hadde skipsredere med ansvar. Nå er rederiene omgjort til aksjeselskap der aksjonærene bare sitter og forlanger mer og høyere utbytte, og mantraet er; splitt og hersk.

I dag har vi nesten ingen til å fylle skoene til de som nå pensjoneres. Nå må rekruttene hentes utenlands akkurat som før, men nå til en helt annen pris enn før, slik som rederne ønsket, mye billigere enn nordmenn. Samtidig blir FFFS beskyldt for å være et tulleforbund.

Det som er sikkert er i alle fall at sjøfolk har en bedre juridisk hverdag etter at FFFS kom på banen. Nå er der et forbund som tør å stå opp for medlemmene sine, FFFS har ulovliggjort praksisen med tvangstrekk, selv om de andre ikke bryr seg. Det vil vi forfølge. Vi har hatt/har mange saker oppe for rettssystemet, og har bare tapt en av dem. Dette betyr at FFFS sine medlemmer blir tatt på alvor.

LRV

SKAL,

SKAL IKKE

Så er diskusjonen i gang igjen. Skal man ha våpen om bord på skip i piratfarlige farvann, eller skal man ha profesjonelle vakter/soldater?

Kanskje er løsningen den man har i dag med militære fartøy i farlige farvann? Er det sikrere for mannskapene om de får våpen ombord, eller er det sikrere uten?

Mannskapene selv er veldig delte i spørsmålet, noen er for våpen andre er mindre entusiastiske. Vil volden eskalere om det kommer våpen ombord, eller vil det virke avskrekkende på piratene? Dette er spørsmål vi ikke får svar på før det er utprøvd, men hvem er villige til å prøve?

Har vi mannskaper som kan ofres? Selvfølgelig har vi ikke det. Har vi mannskaper som er villige til å prøve? Det har vi. Problemet er at de ikke alltid er på samme båt. Hadde alle som er villige til å prøve å skremme piratene vekk med våpen vært på samme skip, hadde saken antakelig vært lettere. Nå er det slik at vi har alle typer mannskaper ombord. Dette fører til at noen må ta det overordnede ansvar. Vi ser i avisene og

hører på radio at Odfjell SE nå undersøker saken om å få våpen om bord, samtidig sier vår "kompetente" næringsminister Giske, at det bør de få. Odfjell SE har vært i kontakt med Bergen politikammer og tilsvarende myndigheter i Singapore, for å finne ut hvordan dette kan løses.

Vil virkelig Odfjell bevæpne mannskapene sine om de får tillatelse fra myndighetene?

Hadde det ikke vært sikrere om man brukte litt mer penger på å få profesjonelle vaktelskaper/ soldater til å gjøre denne jobben.

FFFS lurer på hvilken tariff slike soldatmatroser eller messeguttsoldater skal mønstres på. Får de krigsrissikotillegg? Skal kapteinen være admiral eller general, hvilken utdannelse skal lederen for et slikt galmannsopplegg ha? Bli det forskjell på hvem som skal være i fronten, blir det nordmenn eller utlendinger som skal væpnes, hvem kan ofres? Hva om våpnene snus andre veien?

Ser i BT 19.08 at en lov om bevæpning på skip er ulovlig pr i dag, men etter 1. januar neste år er det noe uklart. Statssekretær Rikke Lind i Nærings og handelsdepartementet, sier at hun ikke vet hvordan reguleringen av bevæpnet vaktvirksomhet vil bli, men vi vil ikke åpne for bevæpning nå.

Under andre verdenskrig ble norske sjøfolk i lang tid nektet å ha våpen om bord, ikke bare for at det var dyrt, men like mye for at myndighetene mente at det var tryggere og ikke ha dem.

Slik FFFS forstår det er det pengene som igjen blir utslagsgivende. Profesjonelle vaktelskap/ soldater blir for dyrt. Vi har hørt nevnt ca kr.40 000 for dagen for vakter/soldater, dette tallet er vi langt fra sikre på, men det som er sikkert er at en soldat over tid vil koste mye mer enn et våpen.

Den dagen piratene får vite at det er våpen om bord, blir det ikke bare avfyrt varselsskudd.

Da blir det siktet på mannskapene, en av dem er kanskje skarpskytter?

Samtidig med at profesjonelle må ta på seg oppgaven med å passe på slik at pirater ikke får overta skuta, må det settes i gang en massiv operasjon på land.

Dette må bli en internasjonal oppgave som både bygger samfunnsstrukturer og driver opplysning. FFFS mener at sjøfolk skal være sjøfolk og ikke soldater, andre får krige.

LRV



Prøvekjøring av Kobben. Trolig i Tyskland

Det norske undervannsbåtvåpenets tidligste historie

LILLY INGVALDSEN
BERGENS SJØFARTSMUSEUM

I forrige nummer av DRÅPEN fikk leserne et lite innblikk i undervannsbåtvåpenets situasjon under 2. verdenskrig. Nå skal vi gå enda lenger tilbake i tid, og se nærmere på det norske undervannsbåtvåpenets tidligste historie.

Hvorfor et undervannsbåtvåpen i 1909? I 1909 overtok Marinen Kobben, Norges første ubåt. I årene forut, da grunnlaget ble lagt for et norsk undervannsbåtvåpen, var det fred i Europa. Det var likevel økende politisk spenning og militær opprustning mellom stormaktene Storbritannia, Frankrike, Tyskland, Østerrike-Ungarn og Russland. Også den norske Marine ble kraftig opprustet (1895-1905). Her hjemme ble unionen med Sverige oppløst i 1905 med fredelige virkemidler, men forholdet mellom de to landene var tidvis anspent.

Ubåter var et nytt våpen i den pågående styrkeoppbyggingen. Noen land var ambivalente til det nye våpenet i starten. I Storbritannia hevdet flere at ubåten var et feigt våpen. I New York hadde John P. Holland konstruert ubåter av den såkalte

Holland-typen (Holland type VI) som både den amerikanske og britiske marinen ønsket å ta i bruk.

Den norske Marinen var også interessert i den nye ubåten og sendte i 1901 kaptein Victor A. Geelmuyden til The Holland Torpedo Boat Company. Geelmuyden fikk ikke sett så mye av ubåtene som han skulle ønsket, men var like fullt positivt innstilt til ubåten som våpen. I sin rapport datert 2. januar 1902 skrev han: "Undervannsbåter er som bekjent for tiden et aktuelt spørsmål i alle krigsmariner, men synes fremfor alt og spesielt på nåværende stadium å være et desidert kystforsvarsvåpen, der med rimelige omkostninger vil gjøre en mindre stat sterk og farlig mot en større angriper. Jeg tror at undervannsbåter vil være det beste og kraftigste forsvar for våre

fjorde og viktige byer, og at den vil være det farligste og beste våpen mot blokade eller forsøk på landsetting av tropper og okkupering av havne, idet alene båtens moralske verdi vil skaffe forsvaret styrke og uberegnelige fordeler".

Marineledelsen anbefalte anskaffelse av en slik ubåt ettersom The Holland Torpedo Boat Company kunne gi et godt tilbud. Det hersket imidlertid en viss tvil blant enkelte da Geelmuydens rapport viste at det var flere tekniske problemer knyttet til Holland-ubåten. Forsvarsminner Georg Stang stilte seg på linje med Marinens ledelse, men Stortinget fulgte ikke opp med penger under budsjettbehandlingen våren 1902. Da unionen med Sverige ble oppløst hadde derfor Norge ingen ubåter. Sverige derimot hadde fått sin første ubåt i 1904, og den svenske Hajen patruljerte i norske nærrområder i 1905.

Regjeringen Michelsen la ubåtsaken frem på nytt høsten 1906. Stortinget fulgte denne gangen opp og saken ble

vedtatt 21. mai året etter. Det svenske undervannsbåtvåpenet var trolig en medvirkende årsak til at regjeringen fikk saken igjennom. I tillegg vurderte man ubåtene som samfunnsøkonomiske for et land som Norge. Den franske marineingeniøren Laubeuf hevdet at det for små nasjoner som Norge var "ganske unyttigt at bygge samme Slags krigsskibe som Stormagterne, hvis Flaade de dog saa alligevel maa forblive fuldstændig underlegne. Mindre Fartøier og da specielt Undervandsbaade vil derimod yde de skandinaviske Landes Forsvar uvurderlig Tjeneste". Germaniawerft i Kiel fikk oppdraget med å bygge ubåten, og kostnadene ble beregnet til 936 000 kr uten torpedoer. Chr. Michelsen undertegnet personlig kontrakten med verftet. Parallelt med byggingen fikk kaptein Carsten Tank-Nielsen stillingen som Norges første ubåtsjef med ansvar for opplæring av mannskapet. Han hadde erfaring fra den norske handelsflåten og den østerriksk-ungarske marinen.

KOBHEN – NORGES FØRSTE UBÅT

Søndag 28. november 1909 ble Norges første ubåt overlevert i Kiel. Mens Sverige hadde valgt det mer truende navnet

Hajen til sin ubåt, ble Norges første ubåt døpt Kobben. Navnet gav assosiasjoner til et fredelig vinterland. Kobben ble starten på det norske UVB-Våpenets historie.

Kobben, som ble stasjonert ved Marinens hovedbase Karljohansvern i Horten, lignet en liten torpedobåt (206/259 tonn) og hadde tre torpedoer. Den gikk helst i overflateposisjon og dykket bare etter behov. Ubåten var lite egnet i dårlig vær, og det kunne bli ubehagelig for besetningen på 16 mann fordi båten rullet mye. På overflaten ble fremdriften besørget av en petroleumsmotor som skapte en plagsom og farlig eksos. I neddykket tilstand overtok batteridrevne elektromotorer fremdriften. Farten var ca. 12 knop på overflaten og ca. ni knop neddykket. For å kunne foreta nedsenkingsprøver uten besetning og eventuelt heve sunkne ubåter, ble det i 1911 stasjonert en flytekran i Horten.

"KOBENS FLYVEBÅTKOMITE"

Det var ikke bare under vann at utviklingen skjøt fart først på 1900-tallet. Det gjaldt i høy grad også utviklingen i luften. Svenskene lå også på dette områ-

det i forkant av Norge, og for virkelig å understreke dette truet den svenske flypioneren Dahlbeck med å fly over Karljohansvern og bombardere basen med appelsiner. Dette leste sjefen på Kobben, kaptein Carsten Tank-Nielsen, og dannet samme kveld, sammen med offiserene på Kobben, "Kobbens flyvebåtkomite" i den hensikt å skaffe Norge et fly og komme den kjepphøye Dahlbeck i forkjøpet. Samme kveld reiste Kobbens nestkommanderende Hans Fleischer Dons til Tyskland for å lære å fly. Resten av komiteen startet en pengeinnsamling slik at Dons også kunne kjøpe et fly. Det hele gikk godt. 30.000 kr ble samlet inn. Dons fikk kjøpt et fly, tok noen flytimer, men valgte å reise hjem for å fly uten noe sertifikat. Svensken fikk selv bite i de sure appelsiner for 1. juni 1912 la Dons ut på Norges første flyvning fra Horten til Fredrikstad, med flyet som fikk det slående navnet Start.

UBÅTBASER 1909-1940

Marinens hovedbase i 1909 var Karljohansvern i Horten, hvor også Marinens hovedverft var lokalisert. Byen var bygget opp rundt marinebasen som lå strategisk plassert nær hovedstaden,

LEGEKONTORET FOR SJØMENN I STAVANGER

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

Dr. Jan Petter Waage

Spesialist i Arbeidsmedisin, sjømanns-, fly- og dykkerlege

Dr. Jan Erling Fossdal,

Spesialist i kirurgi

Dr. Arvid Høgberg,

Spesialist i orthopedisk kirurgi

Dr. Torjer Meling,

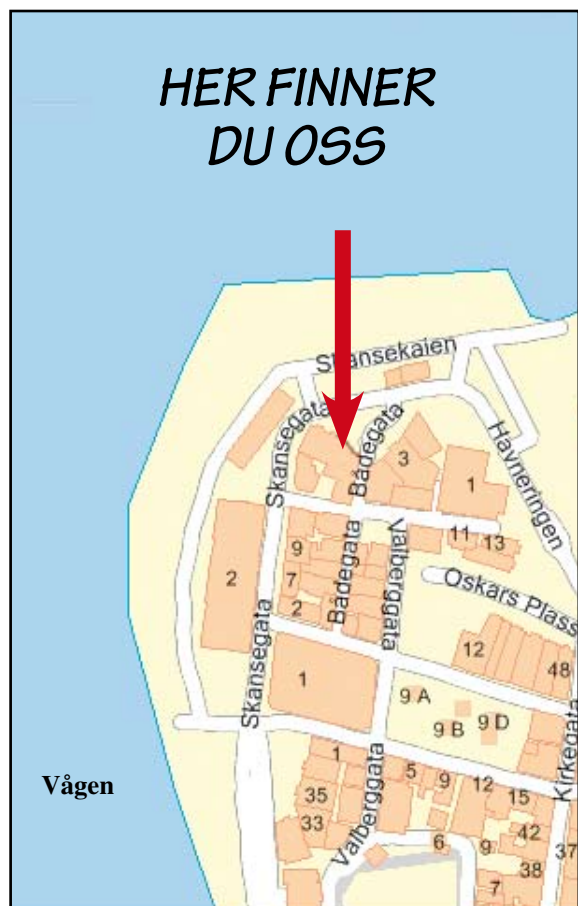
Spesialist i indremedisin

Sana as

Nordbøgaten 6, 4006 Stavanger

Tlf. 51938690 – Fax. 51938691

post@sana-as.no – www.sana-as.no





A klassen i Egersund 1921

Oslofjordens folkerike områder og svenske farvann. En ulempe var at basen lå langt inne i fjorden med svak beskyttelse. Til UVB-Våpenet hørte også moder- og støttefartøyer, dels av sikkerhets- og bekvemmelighetsformål. Ved Horten benyttet ubåtene moderfartøyet Farm, men da flåten ble utvidet i forkant av første verdenskrig, ble korvetten Ellida bygget om til verkstedskip og moderfartøy. Marinebyen Horten og undervannsbåtvåpenet spilte også en sentral rolle i det norske flyvåpenets startfase. I 1913 fikk byen flyveskole og fra 1915 lå også Marinens Flyvebaatfabrik i Horten.

Under 1. verdenskrig ble ubåtene stasjonert ved Melsomvik i Vestfold. Ved krigens slutt i 1918, ble Teie hovedgård i Tønsberg ubåtenes hovedbase frem til

april 1940. I den staselige hovedgården fra 1803 lå blant annet offisersmessen.

A-KLASSEN

Marinen var fornøyd med øvelsene med Kobben, til tross for at motoren viste seg å være lite driftssikker. I 1911 ble det bestemt å skaffe fire nye ubåter av tilsvarende konstruksjon, kalt A-klassen. Kobben ble omdøpt til A 1. En medvirkende årsak til denne nye satsingen, var den pågående opprustningen i Europa, spesielt når det gjaldt den tyske marinen. De nye ubåtene ble også kontrahert ved Germaniawerft i Kiel som var ledende i Europa for bygging av ubåter. Tre av båtene, A 2, A 3 og A 4, ble levert i 1914 før krigsutbruddet, mens A 5, som ble fullført senere, ble beholdt av Tyskland. Mens A 1 hadde petroleumsmotor fikk

de nye båtene dieselmotor. De nybygde ubåtene hadde også to reservetorpedoer, mens A 1 bare hadde en.

Det var viktig for myndighetene å sikre landets vareforsyninger i krigsårene, spesielt gjaldt det tilførselen av kull. Til tross for at Norge var nøytralt under krigen, led handelsflåten store tap.

Både miner og tyske ubåter senket mange skip, særlig etter at Tyskland innførte uinnskrenket ubåtkrig. Som del av nøytralitetsvernet lå ubåtene i beredskap under krigen, men hyppige øvelser slet på batteriene. I 1923 ble det opprettet en egen batterifabrikk i Norge som et resultat av problemene man hadde hatt med å skaffe batterier og reservedeler under krigen. Etter 1. verdenskrig ble



B-klassen i Oslo på 1930 tallet

A-klassen holdt delvis operative som reserve for den nye B-klassen.

UNDER VANN

De første ubåtene var overflatefartøy

som kunne dykke. Erfaringene under 2. verdenskrig endret den taktiske bruken av ubåtene. De første virkelig gjennomførte ubåtene var de tyske typene XXI og XXIII fra 1943, som ble bygget for å gå neddykket. En medvirkende årsak var økt eskortering av de allierte konvoiene og bruk av ASDIC/SONAR og RADAR. Det gjorde det lettere for de allierte eskortefartøyene å jakte ubåtene.

Fremdrift under vann var lenge en utfordring for ubåtenes utvikling. Det ble avgjørende da man omkring 1900 utviklet en batteridrevet elektromotor. A 1 hadde petroleumsmotor og kunne lade batteriene om bord.

For å operere på dypt vann måtte skroget tåle høyt trykk. Løsningen ble to skrog,

et trykkskrog innerst og et ytre skrog for å gjøre båten strømlinjeformet. Til dykkingen benyttes ballasttanker som fylles med vann og øker båtens vekt slik at den dykker. Under vann er båten vektløs, og for å holde den på stabil dybde benyttes dybderor.

Før 2. verdenskrig konstruerte den nederlandske marinen en snorkel for ubåter som gjorde det mulig å lade batteriene i neddykket posisjon. I 1950-årene utviklet den norske ingeniøren og konstruktøren K. M. Heggstad en teleskopisk og konsentrisk snorkelmast med radiosøkemottaker tilpasset norske ubåter.

Neddykket er periskopet ubåtenes "øyne". De første periskopene ble konstruert rundt 1900. Periskopet er et langt rør med speil og prismer i begge ender som gjør det mulig å se overflaten horisontalt. Optiske periskop virker dermed også som en kikkert. Moderne periskop har innebygget måleinstrumenter for å beregne avstand og retning til målet, nattsynkapasitet, videooverføring, radarvarsling og muligheter for samband.

Ubåtenes taktikk er overraskelse og dens hovedvåpen er torpedoer. Når målet er bestemt går ubåten i angrepsposi-



Fine damer besøker Kobben under Oslo besøk

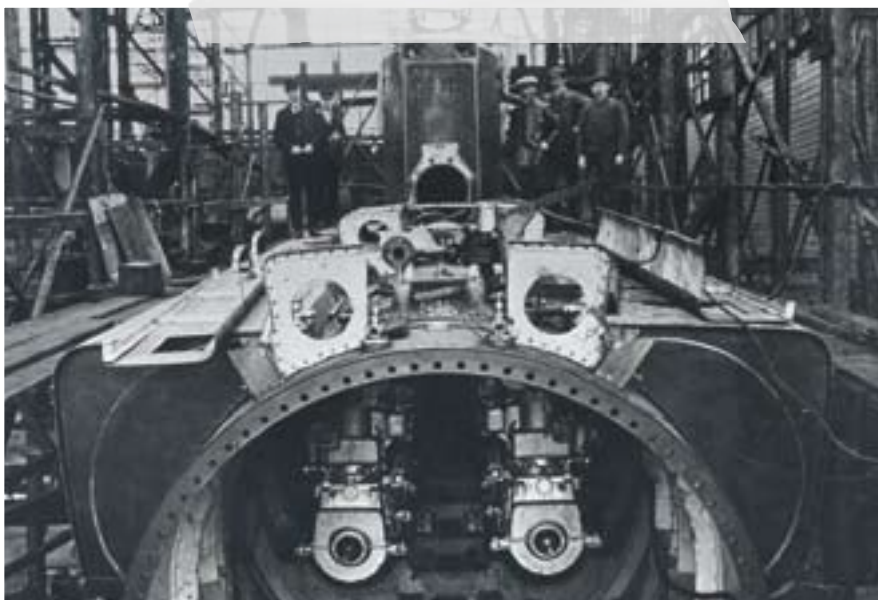
sjon. Torpedoens kurs blir utregnet ved å beregne målets fart, torpedoens fart, avstand til målet og vinkelen mellom ubåten og målet. I 1960-årene ble det vanlig med trådstyrte torpedoer som kunne styres mot målet fra ubåten, eller søke mot målet selv.

For å lokalisere neddykkete ubåter ble det under 1. verdenskrig utviklet et hydrofon-system som oppfanget lydbølger under vann ved hjelp av undervannsmikrofoner festet på det jagende overflatefartøy. Det var likevel ikke mulig å beregne ubåtens posisjon.

Under 2. verdenskrig utviklet de allierte ASDIC (SONAR). Den sender lydbølger ned i havet som kastes tilbake når de treffer et fast mål. Ved å ta tiden på lydbølgen fra utsendelse til mottak kan avstanden til ubåten beregnes. Aktiv SONAR benyttes av overflatefartøyer til å lokalisere ubåter. Passiv sonar benyttes av ubåter og fanger bare opp lyden fra andre fartøyer (og eventuelle havdyr). RADAR er i prinsippet utsendte radiobølger som reflekteres tilbake til en antenne hos avsender når bølgene treffer en gjenstand. Systemet gjør det mulig å beregne retning og avstand til målet. RADAR ble utviklet mellom verdenskrigene, men sterkt forbedret under 2. verdenskrig. Mot slutten av krigen hadde mange allierte krigsskip og fly installert RADAR for blant annet å jakte tyske ubåter. For å unnsnippe kan ubåtene dykke til vannlag der saltinnholdet, trykket og vanntemperaturen endrer seg. Ubåtene har utstyr om bord til å måle dette. I slike vannlag blir lydbølgene fra overflatefartøy avbøyet slik at de ikke når frem til ubåten.

OPPRUSTNING I KJØLVANNET AV 1. VERDENSKRIG

Med krigshandlingene i Europa som bakteppe, godkjente Stortinget i 1915 en plan om anskaffelse av seks nye ubåter, klassifisert som B-klassen. Finansieringen kom dels fra Storbritannia. Bakgrunnen var at den britiske marinen overtok norske krigsskip som var kontrahert ved britiske verft da 1. verdenskrig brøt ut. Norge fikk et økonomisk vederlag for dette som ble nyttet til å finansiere de nye ubåtene. Krigen gjorde det nødvendig å innhente byggelisens for ubåter av Holland-typen i USA. Selve byggingen foregikk ved Marinens Hovedverft i Horten og delvis ved Kaldnes Mekaniske Verksted i Tønsberg. Valget av norske



Kobben under bygging i Tyskland

verft skyltes den økonomiske nedgangstiden og arbeidsledigheten i Norge etter krigen. Grunnet mangel på materialer og prisstigning kom byggingen i all hovedsak først i gang på 1920-tallet.

Den 1. februar 1923 kunne kaptein Dons heise kommandoen på B 1. Han hadde tjenestegjort som offiser på A 1 som var gått ut av tjeneste fire år tidligere. Den nye B-klassen var bygget etter tegninger og spesifikasjoner fra før 1. verdenskrig og ble raskt umoderne pga. den tekniske utviklingen og fordi de ikke tilfrestilte nye krav til ytelse. Dykketiden

var hele 2-3 minutter. Periskopene var også et svakt punkt og måtte skiftes ut i 1930-årene. B-klassen hadde bare en torpedo mer enn A-klassen, men like fullt et mannskap på 23 mot 16 om bord i båtene av A-klassen.

Den 11. oktober 1929 ble Undervannsbåtinspeksjonen opprettet med Tank-Nielsen som sjef. Dette gav ubåtene økt økonomisk fristilling og større handlefrihet i forhold til Marinen for øvrig. De statlige tildelingene var likevel sterkt begrenset i mellomkrigstiden.

TRENGER DU HELSEATTEST ? TIME PÅ DAGEN! INGEN TIMEBESTILLING!

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

Vi har direkte oppgjør med de fleste rederier for helseattester.

Åpningstid mandag til fredag : kl.08.00-15.00.

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

Velkommen for helseattest eller konsultasjon!

Emmie Knudtzon Snincak
Daglig leder/sjømanns-/offshorelege

Trygve Fonneland
sjømanns-/offshorelege

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

Human factor



Artikkelfotfatter Tor Krokstad

God kommunikasjon, eller hvordan man skal krasjlande på Mars

I dagens samfunn er det uante muligheter til å kommunisere. Vi utveksler informasjon så raskt at problemet blir å forstå den, før det kommer ny. Selv om mengden informasjon langt overstiger det som er mulig å overskue for et menneske blir det stadig mer informasjon vi må forholde oss til. Det blir rett og slett for mye og vi er ikke i stand til å håndtere alt. Likevel kreves det at vi setter oss inn i dokumentasjonen.

Når mengden informasjon blir for stor er det ikke noe poeng i å gjøre den mer "brukervennlig". Det blir for lite tid til å bruke kompliserte instruksjoner og tunge manualverk. Resultatet blir at vi gjør ting basert på det vi tror er riktig i stedet for å bruke tid på å forsikre oss om at prosedyrer og retningslinjer blir gjort riktig. Å kommunisere i slike kompliserte miljøer er mildt sagt en utfordring og kan forårsake alvorlige problemer. Dårlig kommunikasjon har påført organisasjoner enorme kostnader. I 1998 hadde

NASA et prosjekt kalt "Mars Climate orbiter". Atmosfæren rundt Mars skulle kartlegges ved å sende en sonde dit som skulle gå i bane rundt planeten. Leverandøren av navigasjonssystemet som skulle holde satellitten i bane hadde tatt det for gitt at NASA brukte Amerikanske måleenheter mens NASA bruker det metriske systemet. Resultatet ble at satellitten kom for nærme Mars og havarete før den fikk registrert noe data. Prosjektet kostet over 300 mill. dollar.

En sterk mekanisme i oss mennesker er at vi vil bli oppfattet som dyktige og intelligente i det vi foretar oss. Det kan hemme kommunikasjonsprosessen. Mennesker vil anstrenge seg for å vise at de kan det de er satt til. Dersom det er noe man ikke skjønner er det normalt å stille spørsmål en, to og kanskje tre ganger, men ikke fire ganger. Da vil vi fremstå som lite smart. Når vi opplever noe så tilpasser vi resultatet slik at vi ikke setter oss selv i et dårlig lys.

F. Eks. Hvis jeg har tatt en eksamen hvor resultatet ble bra så vil jeg fremstille det som en vanskelig eksamen og dermed gi inntrykk av at jeg var flink. Om resultatet ble dårlig så vil jeg skylde på at spørsmålene var dårlige, lite forståelige eller det var for lite tid etc. Årsaken overføres på alt annet enn meg slik at jeg ikke fremstår som uintelligent. Dette er et begrep i psykologien og kalles "self

serving bias" og er en del av vår personlighet.

I en kombinasjon av Komplekse systemer og self serving bias er det lett å se at effektiv kommunikasjon er i beste fall vanskelig. Det er mange elementer i dette som er nødvendig å gå inn i om man ønsker effektive besetninger i avanserte fartøyer. God kommunikasjon er den viktigste ingrediensen i et godt samarbeid og gir grunnlag for gode beslutninger. Da er det viktig at man er bevisst på de faktorene som gjør at kommunikasjonen blir dårlig.

Alle vet noe om kommunikasjon, men det blir i alt for liten grad gått i dybden på dette under trening. Det er en stor del av sikkerheten og dårlig kommunikasjon kan være en direkte årsak til en katastrofe. Problemet er at når vi kan et fag så tror vi at det å kommunisere bra er en selvfølge. Akkurat som de som lagde navigasjonssystemet til Mars Climate orbiter trodde.

Notis

FFFS har i dag 17.09.10 inngått forhandlingsavtale med Fjord Charter AS. Mer informasjon i neste dråpen.

NOR LINES sier opp sine norske ansatte

Med overskriften; Informasjon-utflagging til FAS, samt Kjære kollega, sender NOR LINES ut et felles oppsigelsesbrev til sine ansatte.

Hvor kjær kan man være når man blir oppsagt og i tillegg blir erstattet av billigere utlendinger? Mister man jobben på grunn av en grådig arbeidsgiver, som man har brukt år av sitt liv til å bygge opp, er det likegyldig hva man skriver i oppsigelsen. Man blir sviktet og man står uten arbeid og inntekt tilbake. Det å bruke benevnelsen *kjære* viser bare hvor lite man har til overs for andre enn seg selv. Det er i høyeste grad misbruk av ordet.

Mange av dem som nå blir oppsagt, har ofret både fritid og familiens merkedager på eierne når de har vært i en vanskelig mannskapssituasjon. Det er sjelden sjøfolkene sier nei når de blir spurt om å reise ombord utenom turnus. De føler ansvar, svarer ja og reiser. Nå ser vi hvilket ansvar rederen viser, kan han tjene noen kroner ekstra, er ikke de trofaste medarbeiderne verdt noe som helst. Man blir kalt "kjære kollega" samtidig som man blir sparket.

For å lette litt på samvittigheten, er det først de underordnede som får sparken, siden er det offiserene. Først skal de si farvel til sine norske kolleger, siden skal

de lære opp andre slik at de kan si farvel til sin egen jobb. Dette ser eierne på som en helt naturlig og opplagt del av jobben, det er eierne og deres inntekt som betyr noe. Det de ikke ser er at de mannskaperne som så langt har hatt i arbeid i rederiet faktisk er mennesker av kjøtt og blod, som har stolt på at de hadde arbeid og inntekt. De har oppført seg som alle andre i en slik situasjon, stiftet familie, bygget seg et hjem til sine kjære (de forstår ordets mening), tatt opp lån og satt seg i gjeld i trygg forvisning om at den kunne betjenes.

Skipsreder nå avdøde Lauritz Eidesvik, sa en gang til meg at skal man ha skipsfart i Norge, må sjøfolk og redere leve i symbiose. Den ene er avhengig av den andre. Personlig ville han heller tjene litt mindre penger og ha norske sjøfolk i arbeid. Slik var det også den gangen jeg begynte til sjøs, vi hadde ansvarlige redere. Nå har vi aksjeselskaper som ikke ser enkeltmenneskene som arbeider i rederiet.

I dag ser vi at kynismen har tatt helt overhånd. Ikke bare blant rederne, men også blant de kreative skattemyndighetene våre. De finner hele tiden på nye skatter og avgifter som er med på å ødelegge den maritime næringen. Det siste er losavgiftene.

Dette gjør det også lettere for ryggesløse redere å flagge ut. De har fått enda en ny

grunn til utflagging, i stedet for å ta opp kampen og sloss for sine ansatte, tar de den letteste veien, de flagger heller ut.

Politikerne lager lover og avgifter uten å tenke på konsekvensene, og ingen blir stilt til ansvar. Ned med arbeidsløsheten, er gjennomgangsmelodien blant politikerne, og så skatter de arbeidsplassene i hjel.

En annen, og merkelig, konsekvens dette får, er at FFFS blir beskyldt for ikke å gjøre nok for å stanse utflaggingen. Grunnen er nok den at vi ikke har fått noen henvendelser i forbindelse med denne utflaggingen. For det første er de aller fleste av båtene til NOR lines allerede registrert i utenlandsk havn, for det andre har ikke FFFS noen medlemmer på de få båtene som går under norsk flagg. Allikevel er det vi som får skylden. Slik vi opplever det har vi kjempet mot utflaggingsspøkelset i mange år. Vi har også sakt at den eneste måten å stoppe det på er å samles i et forbund, som virkelig mener det når det gjelder å ta norske sjøfolk på alvor, samtidig med at vi krever langsiktighet innen sjøfartspolitikken.

Det NOR-LINES her gjør er sosial dumping, i ordets rette forstand.

LRV

*Illfoto: Eirik Ask
www.bergenships.com*



Hva med å kalle en spade for en spade?



Nå har det blitt snakket i årevis om at "noe" må gjøres, men det har ikke kommet noen form for løsninger ennå. Ingen har heller sagt hva "noe" er, men her kommer et forslag på hva det kan være fra FFFS. Vi mener bestemt at det er utflagging av skip og utbytting av mannskaper, dette "noe" som skal gjøres, refererer seg til.

I flere medier 15.07.10, i BT, TV2 og andre, kan man lese at norske redere bytter ut sine norske mannskaper mot billigere utenlandske mannskaper, ved å flagge skipene ut til Færøyene. Nor Lines vil tjene mer og da ofrer man dem som har vært med på å bygge opp rederiet. Dette er grådighet satt i system. Ledelsen sier at om de skal klare seg (les; ha samme høye status og levestandard som før) må

nordmennene ut og utlendingene inn. Jobben som skal gjøres blir nøyaktig den samme og i samme fartsområde. Nemlig fraktoppdrag på norskekysten. Dette er 100 % sosial dumping.

Løsningen på grådighetsproblemet er ikke å si at "noe" må gjøres, nå må vi være tøffe nok til å komme med konkrete løsninger.

Brasil, Australia USA og andre land har innført proteksjonisme i sine farvann. De tenker på sine egne innbyggere, vi i Norge tenker bare på at rederne skal få lov til å gjøre som de vil.

Nå er det på tide å stille krav. Vil man tjene penger på å frakte varer langs norskekysten må man også ta ansvar. Dette er en enkel sak for politikerne å få til. SP sier at de er distriktenes parti, og det er i distriktene flesteparten av sjøfolkene bor. SV sier det samme. Begge sitter Pt i regjering og har rikelig med muligheter til å få gjort noe med problemet.

Ovennevnte partier sier også at de er veldig opptatt av miljøet. Hvorfor har de ikke tatt noen tak for å få godstrafik-

ken bort fra veiene? Det er fullt mulig å frakte de samme varene med skip. Det vil trygge trafikken på veiene, redusere Co2 utslippene drastisk, samtidig vil det hjelpe en næring i store vanskeligheter. En meget stor andel av den fraktrafikken vi i dag ser på norske veier blir utført av utenlandske kjøretøyer, ofte meget mangelfulle sådanne. Dette ser vi på nyhetene nesten daglig, spesielt i vinterhalvåret.

Når ingen andre er tøffe nok, må FFFS ta på seg oppgaven med å kalle løsningene ved navn, og komme med krav på vegne av norske sjøfolk.

INNFØR PROTEKSJONISME I NORSK ØKONOMISK SONE.

Innfør samtidig nettolønnsordning i samme fartsområde. Det vil heller ikke virke hemmende på kystfarten, men en ting er helt sikkert, det vil bidra til at den sosiale dumpingene vi i dag ser innenfor shipping, blir mindre.

LRV



MS Talabot. Bygget 1936.

Krigsseilerne – det var også kvinner med

Krigsseilernes innsats er vel dokumentert tidligere, men det var også kvinner med blant dem, og dette er mindre kjent. Det må bl.a. ha vært mange kvinner ombord i Amerikalinjens passasjerbåter, som var utenfor landet da krigen startet. Her skal det handle om fire skip og seks kvinner. Men først litt om krigen i Middelhavet.

AV JOHN NIKOLAI OMARK

Etter at Italia gikk med i krigen og begynte framrykningen gjennom Libya, for å erobre Egypt, og angrepet på Hellas, ble Middelhavet farlig farvann. Alexandria var britenes hovedbase i

Middelhavet, hvor de hadde samlet store flåtestyrker, ledet av admiral Andrew Cunningham. I begynnelsen av 1941 da det ble klart at Mussolini ikke kom noen vei med britene i Egypt, ble general Erwin Rommel med sitt Afrika-korps sendt til Libya. Samtidig satte både italienske og tyske flystyrker inn angrep mot Malta, hvor britene hadde den eneste flyplassen i Middelhavet som var så nær Afrika-fronten at de kunne angripe aksemaktens forsyningslinjer. Italienerne strødde noen bomber fra seg fra høy og sikker høyde, så det var ikke mye de kunne utrette, men tyskerne, som på det meste hadde 150 stupbombere (Stuka) på Sicilia, var livsfarlige. Italienerne hadde også en betydelig krigsflåte med flere store slagskip, og tyskerne hadde 24 ubåter i Middelhavet, og dessuten fløt det miner ”over alt”.

Uansett fly, ubåter og miner, så måtte britene ha fram forsyninger, både til Malta og til sine allierte i Hellas, men det var Malta-konvoiene som var mest

utsatt. Kunne aksemaktene stoppe forsyningene til Malta, spesielt med den viktige flybensinen, så ville veien til Alexandria være åpen. Middelhavskonvoiene besto av et mindre antall, 3 til 8 skip og oftest var det flere skip i eskorten enn i konvoien.

Det deltok mange norske skip også i Middelhavet og at av dem var W. Wilhelmsens linjeskip Termopylae, som var av den klassiske typen med to midtskip med ”firerluka” imellom, bygget 1930. Hun hadde under krigen tre kvinner ombord som messe- og salongpiker og også de fikk oppleve dramatikk i Middelhavet. Termopylae og hennes besetning fikk være med på en krigslist i Middelhavet, som er blitt en klassiker i marinehistorien.

I mars 1941 kom Thermopylae, som da hadde to salongpiker ombord, Elen Kristensen og Margit Person, opp fra Australia til Middelhavet, hvor hun var med i en konvoi på syv skip, som gikk

fra Alexandria mot Pireus 14. mars med kraftig eskorte, og konvoien kom fram i god behold, og Termopylae kom også trygt tilbake til Alexandria igjen, der hun fikk ny last, og 26. mars var hun igjen med i en konvoi på åtte skip til Pireus.

Nå hadde imidlertid britene observert stor aktivitet av italienske skip borte ved den vestlige av de to halvøyene syd på Peleponnes, og det var nå Cunningham planla sin krigslist. Britene var klar over at konvoiene ble observert og antallet skip registrert fra stor høyde av italienske fly. Denne dagen var det fint vær og speiderflyene ble observert. Da kvelden og mørket kom, kom det en kort melding fra konvoiens "commodore" om å følge lederskipet, men uten at den nye kursen ble oppgitt. Dermed dreide konvoien 180 grader rundt og gikk tilbake sydover samme veien den var kommet. Senere ble så kursen lagt nordover igjen, men da noe mere østlig. Om natten gikk slagskipet Warspite med Cunningham på admiralsbroen ut fra Alexandria, med en styrke som i antall skip tilsvarte konvoiens antall. a. Styrken besto av i alt av tre slagskip, et hangarskip, fire kryssere og en destroyerflotilje. Da dagen lysnet var britene kommet opp dit konvoien kunne være ventet på den opprinnelige kursen, og hvis italienerne fremdeles speidet, ville pilotene telle like mange skip som kvelden før.

Det begynte med flyangrep mot italienerne 27. mars og fortsatte om natten med slagskipene, som i mørket hadde kommet ubemerket helt inn på italienerne, som ikke hadde en sjanse. De italienske tapene var ett slagskip ødelagt, fire tunge kryssere og to destroyere senket, og 2300 mann omkom. ? Britene mistet et fly og tre mann.

Konvoien kom velberget fram, og dette ble siste turen for Termopylae til Pireus. Deretter ble hun lastet for en konvoi til Malta ? og alle viste hva det betydde. Konvoien besto av seks skip, foruten Termopylae, også av Wilhelmssens Talabot, to norske tankere, et dansk og et britisk skip. Konvoien, som gikk fra Alexandria 6. mars hadde næreskorte bestående av fire kryssere og to destroyere Dessuten var en større styrke, sannsynligvis også inkludert hangarskip, plassert i en ytre forsvarssirkel, og denne styrken klarte å avvise alle flyangrep. Dermed kom alle seks skip velberget til Malta, som første konvoi på tre måneder,



og besetningene ble mottatt som helter i Valletta. Men det var ikke slutt med det. Flyene angrep også skipene inne i havnen, og mange skip ble senket der, samtidig som hele havnen ble lagt i ruiner.

Så var det å komme seg fra Malta. Å gå tilbake til Alexandria uten eskorte var umulig. Skipene gikk nå i stedet videre vestover, ut gjennom Gibraltar og over til New York via Liverpool.

MESSEPIKEN HELGA ÅBEL

Som nevnt hadde Thermopylae allerede to piker ombord, og den tredje kom i New York. Det var Helga Åbel, som var påmønstret Bergensfjord, som gikk ut fra Bergen 7. april 1940 og så vidt unngikk okkupasjonen. Hun hadde en nevø som var lettmatros på Thermopylae. De møttes i New York, og hun bestemte seg for at også hun ville mønstre på Thermopylae, som igjen gikk til Australia, og igjen opp til Middelhavet og Alexandria, der hun igjen

havnet i en konvoi til Malta. En konvoi som må ha gått ut nyttårsaften 1941 og med samme sterke eskorte som sist.

Men på veien fikk Thermopylae problemer med styremaskinen og kunne ikke henge med de andre skipene i sikksakingen for å unngå ubåtangrep, og måtte dermed vende om for å gå tilbake til Alexandria igjen. Fire destroyere fra eskorten ble avsatt til å følge henne tilbake. Etter frokost den 2. januar 1942 mens Helga var opptatt i offisersmessa, hørte hun at skipets skyttere åpnet ild. Offisersmessa lå i forkant av det aktre



DIESEL DYR.NO
MARITIM
CONSULTANTS AS

Unngå Driftsproblem

Tette filtre? For lavt turtall? Dieseldyr er ofte problemet.
Maritim Consultants AS har 25 års erfaring med dieseldyr. Selskapet har utviklet Bio Protect 2 til forebygging og bekjempelse. Et produkt som har vist seg meget effektivt i kampen mot dieseldyr. Bio Protect 2 gjør ikke skade på noen deler av motoren og er ikke miljø- eller transportfarlig.

Vi gir råd og veiledning rundt problemstillingen og foretar desinfisering av tankanlegg. Ved vårt laboratorium kan du få analysert din diesel ved ATP metoden som gir nøyaktig antall bakterier umiddelbart eller du kan få tilsendt selvst som er enkel i bruk og gir en god indikasjon.

**TENK SIKKERHET
UNNGÅ HAVARI**



BRUK BIO PROTECT 2 FOREBYGGENDE

www.maritim.as post@maritim.as

midtskipet, og på båtdekket over messa lå radiostasjonen. Da Helga hørte skytingen gikk hun ut i gangen på ene siden og åpnet døren forover for å se etter fly, og da fikk hun se en bombe som kom rakt ned mot skipet, og “den var rød og roterte ustanselig om seg selv”.

Den beskrivelsen Helga gjør av den fallende bomben er i seg selv interessant. Inntrykket av bomber som slippes fra vanlige bombe-fly, er at de faller på siden til de rettes opp av styrefinner på veg ned mot målet. At Stuka-bomben roterte ”om seg selv” må bety at den hadde spesielle styrefinner som satte den i rotasjon, og gjorde den til et prosjektil med såkalt gyrovirkning for å stabilisere den i banen. Når flyet stupte ned mot målet, måtte flygeren beregne fart og vinkel til målet og slippe bomben på riktig avstand, og skipets skorstein ble utvilsomt brukt som ”blink”. Bomben dundret ned foran skorsteinen gjennom radiostasjonen, båtdekket, offisersmessa, hoveddekket og ned i forkant maskinrommet, der den eksploderte. Tre mann av maskinbesetningen ble drept. Helga ble kastet flere meter bortover dekket mellom midtskipene, og hun fikk store skader i hodet og det ene benet og mistet bevisstheten, men hun ble tatt hand om av andre og brakt til en livbåt. Skipes sank ikke, men ble senket av eskorten, for ikke å bli tatt av fienden.

For Helga ble det et lengre sykehusopphold i Alexandria før hun fikk skipsleilighet ned til Kapstaden med sitt gamle skip, Bergensfjord, som for anledningen fraktet tyske krigsfanger, og derfra

med det norske skipet Nordal (som var Panama-registrert) via Bahia (i Brasil) for bunkring til Baltimore. Nordal gikk i konvoi nordover og dagen før beregnet ankomst til Baltimore ble hun torpedert og gikk ned, men ikke før alle hadde redde seg i livbåtene. Slik kom Helga endelig tilbake til New York, men skadene hindret henne å reise ut igjen. (Dette var i juni 1942, og tyskerne hadde på den tiden ubåter som opererte oppunder den amerikanske kysten helt ned til den Meksikanske golfen.

SALONGPIKEN MARGIT JOHNSEN

Wilhelmsens Talabot, som var bygget i 1936 og var et linjeskip av samme type som Thermopylae, men hun gjorde større fart og hadde også gått verden rundt før hun kom til Middelhavet mot slutten av 1941. Etter den første turen til Malta i januar 1942, gikk som nevnt også Talabot sammen med Thermopylae til USA. Etter en rundtur via Australia var Talabot tilbake i Middelhavet igjen i mars 1942 med Albert Toft som kaptein, og den 20. mars 1942 var hun med i en konvoi på fire skip ut fra Alexandria, bestemt for Malta.

Margits historie i denne beretningen begynner i Alexandria, da kaptein Toft etter å ha fått ordre om å laste for Malta, tilbød Margit avmønstring pga. faren denne reisen medførte. Alle som var med på dette viste at sjansen for å komme fra det med livet i behold ikke var spesielt stor. Men Margit ville ikke forlate sine skipskamerater i farens stund og takket nei. Hun mente hennes liv ikke var mer verd enn kammeratenes.

På Malta var alle tanker tomme, så der kunne ikke eskorten bunkre, og etter flere døgn i sjøen med ustanselige kamper mot fienden, samt et stort drivstofforbruk ble eskorten tvunget til å vende om mens skipene enda hadde drivstoff som rakk tilbake til Alexandria.

Den siste kvelden ble derfor konvoiene spredd og måtte ta seg gjennom natten på egen hand, men faren var ennå ikke over. Neste morgen ble to av de fire skipene bombet til vrak, mens Talabot og det britiske skipet Pampas kom inn til Valletta uskadd, og ble mottatt med den vanlige jubelen fra befolkningen på de gamle murene rundt havnen. Men nå var flyene over dem igjen, og Pampas ble truffet og satt brann, og dermed var det bare Talabot igjen. Under intense flyangrep kom lossingen i gang, men før den var ferdig ble også Talabot truffet av en bombe, som gikk ned i forkant av maskinrommet og eksploderte der. Altså på samme måte som på Thermopylae i januar året før. Det brøt ut brann i maskinrommet, som etter en stund spredte seg forover, dvs. til lasterom nr. 4, som var lastet med ammunisjon. Besetningen hadde tatt tilflukt i bomberom på land, så og ingen ble drept eller skadet under denne bombingene.

Nå måtte kaptein Toft ta den tunge beslutningen om å evakuere besetningen og slepe skipet fra kai, og åpne bunnventilene for å fylle inn vann, og dermed sank skipet ute i havnen, men ble sående på bunnen med rekka over vann. Etter krigen ble hun hevet og slept ut i havet og senket der.

Margit Johnsen, som var fra Ålesund, var ombord på Thermopylaes søsterskip, Tudor da Norge ble okkupert. Den 19. juni 1940 ble Tudor torpedert og senket nordvest om Kap Finisterre. Alle ombord ble reddet og ble brakt til Storbritannia med britiske marinefartøy.

Som nevnt hadde Talabot eget luftvern med norske skyttere, og da striden begynte på vei til Malta, og Stuka-bomberne ble nærgående, og skytterne kom i gang med artilleriet, ble det ikke mye tid for dem til å tenke på annet. Det ble da Margit som sørget for å bringe mat og drikke til dem, og dette holdt hun på med helt til striden var over. Fremme på Malta da skipet måtte senkes, var hun den siste som gikk i land sammen med kapteinen, og ? mintes kaptein Toft –



hun sørget også for at skipskatten kom trygt i land. Siden kom hele besetningen opp til Storbritannia, hvor alle reiste ut igjen etter en hvilepause. Margit seilte heldig gjennom resten av krigen og fortsatte i mange år etter krigen. Hun fikk både norsk og britisk hedersmedalje for sin innsats på Talabot.

MESSEPIKEN NORMA NERGÅRD

Norma Nergård, født Hayes, var amerikansk statsborger, født i Tacoma (Washington), og foreldrene var fra Skottland. Etter endt skolegang dro hun i 1938, med sin eldre søster for å besøke foreldrenes hjemtrakter. Og hun og hennes søster fant på noe som må ha vært svært uvanlig for unge damer den gangen. De fikk skipsleilighet over Atlanteren med det norske skipet Borgestad, mot at de arbeide som messe/salongpiker. De kom vel fram til London og dro derfra opp til Skottland. Underveis hadde imidlertid Norma blitt god venn med førstestyrmann Harald Nergård, og siden holdt de kontakten så godt det gikk. Da krigen brøt ut i september 1939, dro de to søstrene hjem igjen.

Sommeren 1940 var Borgestad tilbake

på vestkysten igjen og da ble Norma og Harald gift. Til tross for at krigen raste, ble hun med Harald og Borgestad ut, nå som påmønstret messepiker; hun var da 21 år. 30. januar gikk Borgestad i konvoi ut fra Freetown i Sierra Leone, lastet med bomull. 12. februar da konvoien befant seg øst om Azorene ble de offer for krysseren Hippers raiding i Atlanteren vinteren 1941. Syv av konvoiens skip ble senket, og et av dem var Borgestad; alle ombord omkom.

PIONEREN FERN BLODGETT

Da krigen brøt ut var de hvitmaltede norske fruktbatene på ca. 4000 tonn både de vakreste og de raskeste, og Mosvolds Mosdale var den raskeste av dem alle, og dessuten en av de heldigste. Hun kom ut fra verksted i 1939 og var altså ganske ny da Norge kom med i krigen. Med sin kjøle- og frysekapasitet, og ikke minst den høye farten, var Mosdale perfekt for mattransport over Atlanteren, oftest fra Canada til Liverpool, "baconfarten" som den ble kalt. Rekorden var 22 ? døgn tur-retur. Mosdale seilte heldig gjennom hele krigen, og alt tyder på at hun var det skip som gjorde de fleste krysninger under krigen. Dessuten hadde Mosdale

en av de yngste ? for ikke å si den yngste kapteinen i hele Nortraship, Gerner Sunde, som var 29 år da han ble kaptein i 1940.

Fern Blodgett var kanadisk og kom fra Ontario, og hadde arbeid som stenograf i Toronto. Der tok hun et telegrafkurs fordi hun syntes det var interessant. Og uten at hun ante hvem som hadde anbefalt henne, fikk hun en dag tilbud om jobb som telegrafist på Mosdale, som lå i en kanadisk havn og lastet. Hun var da 23 år, og hun ble den første kvinnelige telegrafisten i den norske handelsflåten. Hun giftet seg med kaptein Sunde i 1942, og de to seilte sammen resten av krigen.

Telegrafi synes å ha vært en populær utdannelse blant kanadiske kvinner på den tiden, og i løpet av krigen mønstret et tjuetall av dem som telegrafister på norske skip.

Kilde: Krigskorrespondenten Lise Lindbæk i boken Tusen norske skip. (Gyldendal 1948.)

Illustrert norsk skipsliste

Illustrert Norsk Skipsliste/ Norwegian Shipslists

Del 1 Utgitt juni 2010
Handelsflåten/ The Merchant Fleet

Del 2 Utgitt desember 2009
Fiskeflåten, brønnbåter,
ferjer og passasjerbåter

Del 3 Utgitt desember 2009
Kystfiskeflåten (8-10.5) 10.5 - 15 m
Fishing Vessels of Britin & Ireland
Fiskeriflåten Illustreret

Shipping Publications AS

P.O.Box 43 Sentrum N-3251 Larvik -Norway
Tlf: +47 331 81180 Fax +47 331 83676
E-mail: info@shipping-publ.no

Del 1 Handelsflåten 2010/11

Havila Phoenix Construction/Diving
MC: Havila Shipping ASA
OW: Havila Subson AS
2009 Havys2 Larvik AS (BT)
HECK SuperPump / S-WARCOHP 72 x 7.3 m
DNV
GT 5418 NT 2825 Model 6250
Loo 110.00 Br 23.00 Dr 8.25
6 x 2883 Bhp Caterpillar 3516C
DK 1130 m2 Max 10 km2
FO: 1500 m3 PW/BW, 1100-0000 m3
Accommodation, Crew 140
ROV (2) 4000 m, 200hp UHD
Crane 250 t 110 m
Bow thr 2x 1500 kW Azimuth thr 1x 1500 kW
DistEl
E-mail: brittje.phoenix@havilaship.com
Mob: +47 974 61 766
Satcom: 00 870 76487611920 phn
V-SAT: +47 21 03 63 505152
LIAEL 9407990 Fosenveg



Del 2 Fiske, Brønnbåter og ferjer 2010

Masstrafjord Ferge
KR: Fjord1 Fyksesbåtene AS
2007 Akse Yards AS Svolvær (148)
DNV
GT 4325 NT 2298 Model 1005
Loo 129.80 Br 19.10 Dr 4.60
3554 Bhp RWM Bergen KVGS-12GA
17 kn
Trailers 12
Stør 212
Passasjerer 587
E-mail: masstrafjord@fjord1.no
Mob: 415 36 357
LIAEL 9344790 Fjord
Foto: Harald M. Volden/haug



www.skipslistene.no

nyheter - rettelser - oversikt over skipene
www.ship-info.com

Nytt om Sleipner anmeldelsen



Illfoto: Draupner, søsterskipet til Sleipner. Eirik Ask - www.bergensips.com

Som tidligere nevnt ble Sleipner-kommisjonen anmeldt til Oslo politikammer av undertegnede i januar i år.

Av John Nikolai Omark

Anmeldelsen ble da sendt fra Oslo til Hordaland politikammer, som etter anmelderens oppfatning var feil. Kommisjonen hører under justisdepartementet i Oslo. Behandlingen av anmeldelsen ble først påklaget til Sivilombudsmannen, som ikke fant noen feil med behandlingen, og deretter til Justis- og politidepartementet som tydeligvis er i tvil. Departementet har nå sendt saken – med anmeldelsen vedlagt – til Riksadvokaten.

GRUNNSTØTINGEN – FAKTA OG HYPOTESER

Sleipner-rapporten er på mange punkter mangelfull og lite klargjørende, f, eks., når det gjelder viktige detaljer omkring grunnstøtingen, og jeg vil forsøke å forsvare den påstanden her. Faktaopplysningene i dette innlegget støttes av private og uavhengige undersøkelser av


DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

KOPI

Riksadvokatembetet
Postboks 8002 Dep
0030 OSLO

Deres ref. 10988039	Vår ref. 201008145- /THN	Dato 17.08.2010
------------------------	-----------------------------	--------------------

Henvendelse - Sleipner-ulykken/Sleipner-kommisjonen

Justis- og politidepartementet oversender henvendelse fra John Nikolai Omark. Saken gjelder en anmeldelse av 5. januar 2010 (saksnr. 10988039), av Sleipner-kommisjonen. Etter det opplyste mottok Hordaland politidistrikt saken den 11. januar, etter oversendelse fra Oslo politidistrikt. Forholdet ble henlagt den 25. januar.

Departementet anmoder om at Riksadvokaten behandler henvendelsen.



ingeniør Alf H. Brekke, Senior Engineering og sivilingeniør Ola Farstad, Farstad Materialkonsult.

Sleipners riktige kurs her, skulle ha vært nordnordøstlig (020°), og med et par hundre meters avstand til Store Bloksen, omtrent parallelt med landet i bakgrunnen.

Av bildet framgår videre at det syd for varden er et skjær, som stikker opp med flere forhøyninger, og som er synlig ved lavvann. Alt tyder på at styrbord pongtong gikk inn over skjæret i rennen nærmest varden, tunnelen over forhøyningene og babord pongtong på utsiden av skjæret (utenfor bildet til høyre).

Ifølge Sleipner-rapporten har en av passasjerene, som satt på styrbord side ved fremste vindu på øvre dekk, forklart at han/hun etter grunnstøtingen så varden rett utenfor vinduet. Dette var i 1900-tiden om kvelden, så det var mørkt, og varden må da ha vært ganske nær for at den kunne ha vært synlig fra vinduet. Det fremste av vinduene på øvre dekk

var plassert mellom tverramme 15 og 16, ca. 18 meter fra baugen, hvilket vil si at baugen da befant seg 18 meter vest om varden. Fra varden og ut til påstøtingspunktet på den østlige siden kan det ifølge bildet være et titall meter. Altså sto da båten, som var 42 meter lang, et trettital meter inne på skjæret med baugen mot vest. Hvor mye båten var ute av kurs ved grunnstøtingen er ikke kjent, men for å få styrbord side i nord må det ha vært nærmere 90 grader.

Videre framgår det av bildet at skjæret skråner ned i vestlig retning ved varden, og der kan baugseksjonen ha falt tilbake og blitt brukket helt av etter som hovedseksjonen sank dypere med akterenden og til slutt skled av skjæret. Baugseksjonen kan ha gått ned ved den vestlige kanten, eller den kan ha blitt trukket med ned av hovedseksjonen over den østlige kanten og brukket løs i den sammenheng. Baugseksjonen ble funnet ca. 350 meter nord om Bloksen og hovedseksjonen ca. 200 meter i samme retning. (Fig. 8).

Støtet mot skjæret må ha gitt baugen et slag i vertikal retning og trykket den opp så kraftig at begge pongtongene sprakk tverrskips ved tverramme 9, som var et vannrett skott. Altså må det nå ha oppstått en vinkel mellom baugseksjonen og hovedseksjonen med baugseksjonen pekende opp, etter som skroget delte seg fra bunnen og opp. Her må altså alle langsgående stivere i pongtongene blitt revet av. (Fig. 7). Noe liknende skjedde ved ramme 4, som også var et vannrett skott. (Fig. 6).

Sleipner gjorde 35 knop (ca. 65 km/t) på full fart, og kommisjonen legger til grunn i sin utredning at farten ved grunnstøtingen kun var ”marginalt lavere”. Hva kommisjonen legger til grunn for denne påstanden er imidlertid usikkert. I rapporten er en stopprøve med Draupner nevnt, og her heter det at:

“Stopprøve ble utført i stille farvann med en hastighet på 35 knop. Fartøyet stoppet helt opp etter 16–20 sekunder, med en tilbakelagt distanse på ca. 180 meter

etter at ordre om full akterover var gitt. Stopprøver i stor sjø fra akter viste omtrent samme stopptid, med noe kortere stopplengde”.

Ifølge rapporten skal kapteinen ha rukket å reversere, anslagsvis, 10 - 12 sekunder før grunnstøtingen, så farten bør ha vært betydelig redusert. Om Sleipners stopptid ved Bloksen settes til 18 sekunder skulle båten ha kommet ned under halv fart ved grunnstøtingen. Pongtongene hadde en baugspiss som stakk et par meter ut foran baugen, og farten var høy nok til at pongtongene med baugspiss og det hele ble revet av skroget og knust i biter da båten ble kastet opp på - og skrapte inn over skjæret mens delene sank og spredde seg på havbunnen over et stort område syd for Bloksen.

SKROGET

Når det gjelder konstruksjonen og materialet vises til Farstad Materialkonsult ved sivilingeniør Ola Farstad (Materialtekniske synspunkter – M/S ”Sleipner” og ”Draupner” 2001-04-18) og Senior Engineering ved ingeniør Alf H. Bjerke, som begge hevder at skroget hadde store brister. Bl.a. at langsgående stivere ikke var ført igjennom og innsveist i skott og tverrammer, men avstykket og sveist fast med kneplater på hver side av skott og tverrammer. (Fig. 7).

Når det gjelder materialet var det i skrog, skott og tverrammer brukt aluminiumslegeringer av forskjellig kvalitet (AA 5059, AA 5083 og AA 6082, sveist med tråd i AA 5183). Farstad understreker

at det ikke vil være materialets kvalitet som bestemmer strekkfastheten (skrogets styrke) men hvilken opphetning materialet har vært utsatt for under sammensveisingen, likesom den fagmessige kvaliteten på sveisen og eventuell galvanisk korrosjon i sveisende.

Den bevegelse som alltid vil oppstå i et skrog, og som skal tas opp av hele skroget, ble tydeligvis konsentrert til de områder hvor strekkfastheten var svekket av sammensveisingen, altså mest svekket der skott og tverrammer var innsveist.

Bruddet med utgangspunkt i bunnen fulgte skott og – eller tverrammer oppover i skroget og delte båten på tvers foran styrehuset før den gled av grunnen og sank i to atskilte deler.

Grunnstøtingen skjedde kl. 1908 ved lavvann, og kl. 1936 kom siste meldingen fra Sleipner, der overstyrmannen meldte at ”me har mista baugen”, og kl. 1940 startet nødpeilesenderen, som indikerte at hovedseksjonen var gått ned.

I rapporten heter det at fartøyet etter grunnstøtingen ”fikk akterlig trim og etter hvert i stadig tiltagende grad slagside mot styrbord”. Alt tyder på at styrbord motor (plassert i styrbord pongtong), som må ha vært festet til tverrammer, ble slått løs med hele fundamentet ved påstøtingen, eventuelt som følge av ytterligere skader som følge av huggingen mot skjæret. Båten hadde 35 tverrammer, inkludert seks vanntette skott. Motorrommene var mellom ramme 20 og 28).

(Fig 3). Motoren med sin tyngde må ha gått til bunns direkte da hovedseksjonen gled av, og den må ha sunket noenlunde loddrett. Den ble funnet under Bloksens nordøstlige kant.

Vrakdelene fra pongtongene ble ikke ettersøkt av kommisjonen. Disse vrakdelene har Alf. H Brekke funnet ved hjelp av miniubåt og videofilmet. Med Brekkes tillatelse er bildene tilgjengelig på; http://picasaweb.google.com/senior.norway/Sleipner?feat=content_notification

SILJE ELINS HISTORIE

Silje Elin Bengtson fra Bergen var den siste overlevende som ble plukket opp etter forliset. Hun satt bakerst på styrbord side på hoveddekket. Da hun kjente at båten sakk ned, trodde hun de allerede var kommet til neste stoppested, som var Mosterhamn på Bømlo. Hun merket ingen støt og heller ingen lyder som overdøvet motorlyden. Da båten stoppet oppe på skjæret, trodde hun den var i ferd med å legge til kai, og det hun undret mest på var – hvorfor det var så mørkt på kaia i Mosterhavn.

Et viktig spørsmål er hvorfor ingen om bord merket noe til sammenstøtet, som var så kraftig at det delte båten i to. Men dette er ikke så merkelig. Her har hele kraften av støtet blitt tatt opp av baugseksjonen og gått med til å knuse pongtongene og til brette båten på to steder, og dermed ble baugseksjonen en effektiv støtdemper.

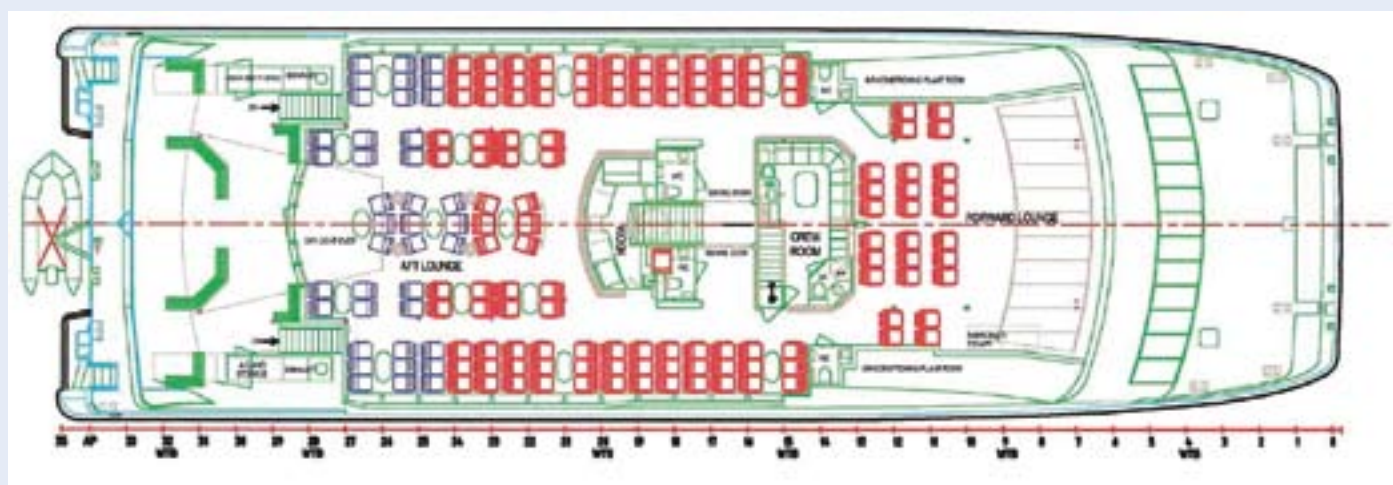


Fig. 2: Øvre dekk fra tverramme 20 til baugen. Vindusrekken på øvre dekk er merket grønn, med det fremste vinduet ved ramme 15. Tegning: Sleipner-rapporten.

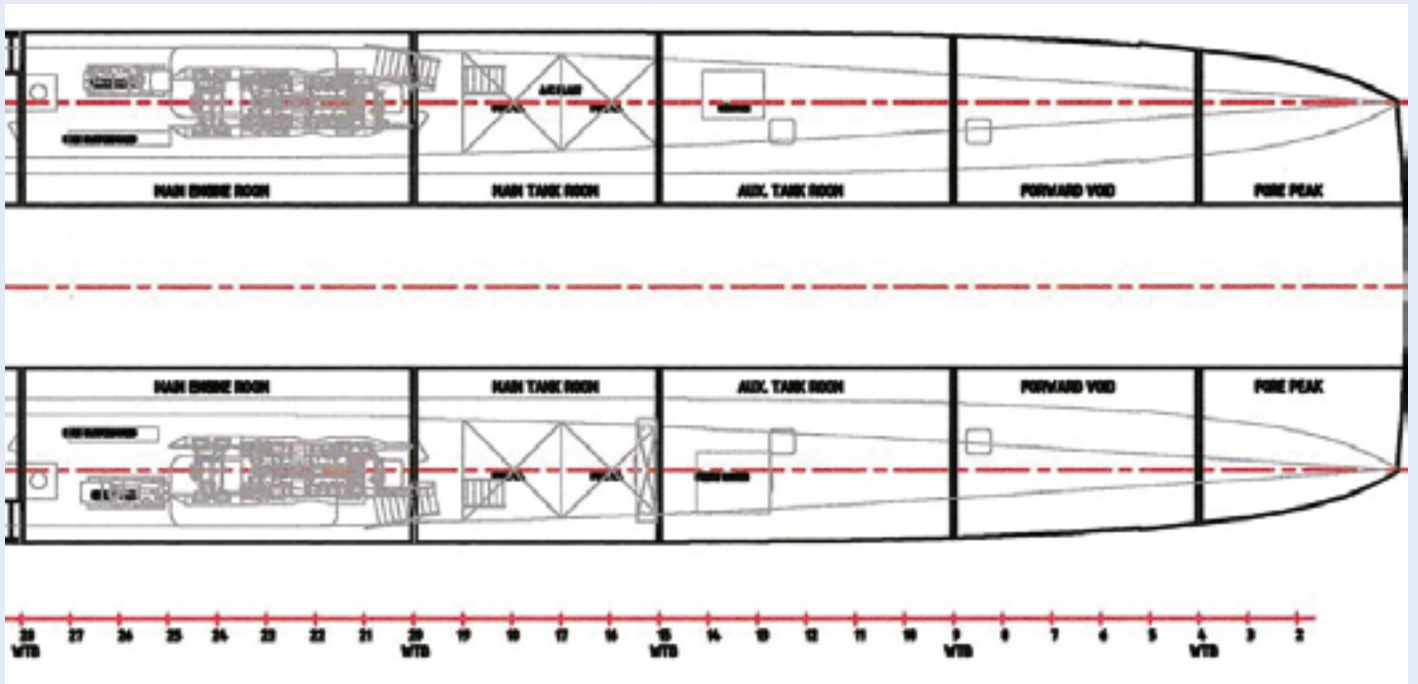


Fig. 3: Underrommene, med pongtongene fra ramme 28 til baugen, og med motorrommet mellom ramme 20 og 28. Tegning: Sleipner-rapporten.



Fig. 4: Nærbilde av baugspissen på Draupner Foto: Alf H. Brekke.



Fig. 5: Baugseksjonen, styrbord side. (Lengde ca. 11 meter). Her går det klart fram at pongtongene ikke bare er skadet, men at de er revet av skroget. Foto: Sleipner-kommisjonen.

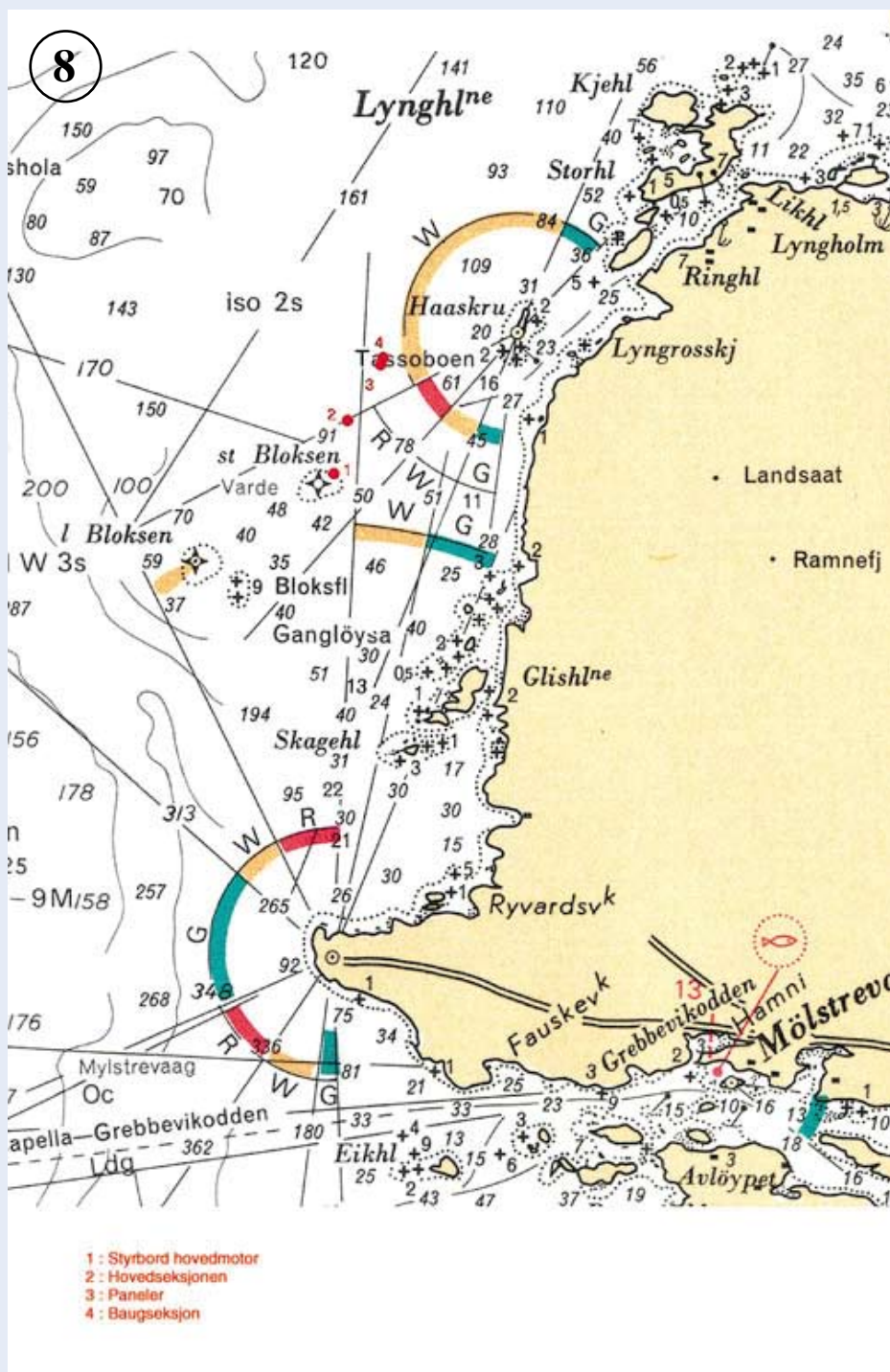


Fig. 6: Dette bildet har en historie å fortelle. Det er tatt innenfor, altså på babord side av styrbord pongtong, der tverrrammene 2, 3, og 4 er markert. Merk at vraket har en vinkel ved ramme 4, hvilket betyr at skroget er brukket også her.



Fig. 7: Bildet viser at langsgående stivere ikke er ført gjennom og innsveist i rammene, men innsveist mellom rammene med kneplater. Det er altså her skroget har sviktet, både der båten brakk, ved ramme 9, og ved ramme 4, som vist på fig. 6. Et vertikalt trykk her med hele båtens tyngde og fart bak, må ha deformert kneplatene og revet opp sveisene. Selv en amatør på området forstår at styrken i skroget ville vært en annen om stiverne var ført igjennom og innsveist i rammene. Kneplatene ved ramme 9 ville i tillegg blitt utsatt for hevestangseffekten av en "stang" like lang som avstanden fra støtpunktet forut til rammen, altså 8 – 10 meter.
Foto: Alf H. Brekke.

Fig. 8: Farvannet mellom Ryvarden fyr og Haaskru fyrlykt, hvor vrakfunn er markert. Kart: Sleipner-rapporten.





Å HILSA

Dette opplevde eg forrige helg

- Korfor hilste du ikkje? sa hu.
- Ka?
- Eg traff deg på flyplassen, åsså hilste du ikkje. E du høge på perå?
- Nei, eg tror ikkje... Ka tid va dette?
- 12-13 år siden. Du satt med ei avis i fanget.
- Ja vel, det kan sikkert stemma. Åsså hilste du, åsså hilste eg ikkje tebage?
- Eg hilste ikkje, eg tørde ikkje det. Men eg rikte på deg, og då sko du hilst.

Eg prøvde å forklara at at eg av og te e litt åndsfraverenade. Hvis eg lese, eller løyse sudoku. Hvis eg jobbe, eller tenke på någe spesielt. At eg for någen år siden fekk kjeft av tante Alvilde, for eg hadde gått rett forbi na, udforbi Sparekassen, uden å hilsa. Eg såg na ikkje. Det e ikkje vonde vilje, det e ikkje bevisst

Eg prøvde å forklara at eg hilse i vilden sky. At eg alltid prøve å gjengjelda hilsenar, at eg hilse på hondrevis av folk kver gang eg e i byen, og at eg ikkje har peiling på kem 90% av disse folkå e. Eg gjør det besta eg kan, men eg får det ikkje alltid te. Av og te føle eg at eg mesten ikkje får tid te aent enn å vinka og smila te folk. Men det e bare kjekt.

Og eg ser at mange av de så hilse på meg ikkje kjenne meg. De har sitt meg ein eller

aen plass, åsså tror de at de kjenne meg. Eg kan se at akkorat idet de hilse så komme de på at de egentlig ikkje kjenne meg. Någen rødme, og någen komme bort for å sei at de ikkje hadde tenkt å hilsa, det bare skjedde, automatisk. Eg syns dette bare e litt løye, for eg e jo akkorat lige sjøl. Eg va i Oslo, og midt på Karl Johan traff eg på Jahn Otto Johansen. Eg smilte og vinkte, og han smilte og vinkte tebage. Eg har aldrig truffet han, og eg kjenne han ikkje. Ein halvtime seinare skjedde akkorat det sama, og då va det Monica Kristensen. Har aldrig truffet någen av disse to, men eg syns jo at eg kjenne de.

Så eg tror de fleste så hilse på meg føle at de liksom kjenne meg. Eg syns det e kjekt det. Men nå va der altså ei dama så va fornærma på meg, fordi eg ikkje hilste på na for 12-13 år siden.

- Eg beklage at eg ikkje hilste, eg satt nok i egne tankar, i min egen verden. Dessuden e eg ikkje så gode på ansikter. Kor e det eg har deg ifra?
- Ikkje tull. Huske du ikkje det? vett du ikkje kem eg e?
- Nei, dessverre. Eg klare ikkje heilt å plassera deg.
- Eg har jo sett deg på fjernsynet mange ganger. Du huske vel det.



Dette er historien til en som ikke ble tatt på alvor, og om arrogante leger som ikke ville høre på andre enn seg selv. En slik kombinasjon kan få katastrofale følger for dem det angår. Kan årsaken til at han ikke blir tatt på alvor være at han er sjømann?

LRV

Jeg er navigatør og seilte i Colorline, mellom Oslo og Kiel. Det er trangt farvann og til tider mye trafikk og ofte mye tykk tåke. Slik at navigatøren på vakt må være våken og klar til en hver tid for å takle situasjoner som måtte oppstå underveis. Det er stort sett mellom 500 og 2500 passasjerer samt mannskap om bord.

Som barn og ungdom var jeg mye trett og hadde ofte hodepine. Konsentrasjonsvansker. Følte at jeg aldri var helt uthvilt.

3 år gammel:

Satt i en 2-hjuls kjerre som ble trukket av 2 eldre gutter. Kjerra tippa rundt og jeg gikk på hodet i bakken. Hjernerystelse. Skakk nese.

6 år gammel:

Ørebetennelse (høyre øre). Ble stukket opp på St. Olavs klinikken, Tønsberg. Legene oppdager uregelmessigheter og gir beskjed om at jeg vil komme tilbake med bihulebetennelse om kort tid.

7 og 9 år gammel:

Bihulebetennelse: Ble innlagt 2 x 1 uke og 1 x 2 uker og ble stukket opp på St. Olavs klinikken, Tønsberg. Siste gangen jeg var innlagt, ble operasjonen avbrutt pga feilstikking. Det gjorde veldig vondt. Etter at jeg ble sendt tilbake på rommet, kom legen inn og hentet meg. Ble tatt med opp i 2. etasje for nye røntgenbilder. Jeg måtte da sitte i forskjellige stillinger helt ulikt fra de foregående gangene. Denne legen forteller påtroppende lege om nye bilder

og nye vinkler. Deretter gikk oppstikningen normalt.

En av legene tok meg også inn på eget rom, hvor han spurte meg om det var barnemishandling hjemme. Svarte da at det ikke var blodsutgytelse eller andre skader, men at min far hadde en hard og kjapp hånd. Han forteller meg at jeg har skjevheter i kraniet og / eller bihulene og at jeg vil få problemer med å følge med på undervisning på skolen, samt at jeg vil få store problemer når jeg kommer opp i 50 års alderen, da vil kroppen begynne å rette opp skjevheten. Da må du kontakte lege sier han. Bihulene ligger så nærme øynene at de kan bli skadd. Når dette skjer, vil du få store problemer med å bli tatt på alvor.

Ellers kan jeg huske at jeg stupte på grunt vann i sjøen og i svømmebasseng hvor jeg skallet hodet i bunnen. Den ene gangen kjente jeg det knaste rundt høyre øre.

Fra før jeg begynte på skolen og fram til i dag har jeg hatt store konsentrasjonsvansker og vanskelig for å ordlegge meg. Som en følge av dette, også kommunikasjonsproblemer med andre mennesker. Når jeg fulgte undervisningen på skolen, var alt som ble sagt og vist, helt klart for meg. Så fort jeg var ute av klasserommet var det som om jeg aldri skulle ha vært der. Alt var glemt. Og det har fulgt meg fram til dags dato.

Jeg var hos skoletannlegen og fikk

selvesagt amalgam i tennene. Kjente øyeblikkelig at det var som om noen plasserte en pøs over hodet mitt. Konsentrasjonen ble enda mer svekket og jeg følte meg veldig slapp og utilpass.

Hadde ofte magesmerter helt fram til 20 års alderen.

16 år gammel:

Reiste til sjøs. Måtte da gå vakter. Vanskeligheter med søvn.

17 år gammel:

Stupte fra stupebrett og landet på brystet med bena over nakken. Har siden hatt problemer med ryggen.

25 år gammel:

Fikk smerter i øynene. Tette tårekanaler? Måtte bruke solbriller til og med kveld og natt. Lyset fra radarskjermen var for sterkt. Dette varte i 10 til 15 år. Alle disse årene hadde jeg ikke antydning til rusk eller fuktighet i øyekroken. Heller ikke om morgenen. Fikk behandling hos soneterapeut og smertene forsvant etter ca 12 år men, fremdeles ikke noe rusk i øyekroken.

30 år gammel:

Begynte å få symptomer som diabetikere får, når de går i minus på mat. Disse symptomene har forsterket seg mer og mer, og har i flere år ført til at jeg blir satt helt ut av spill. Eneste muligheten for å komme tilbake til normal tilstand, er å spise et spesielt brød eller å spise middag med poteter. Sjokolade, cola og lignende fungerer absolutt ikke. Det kan



Leserbrev



også ta lang tid (mange timer) før jeg er tilbake i normal tilstand. Blodsukkeret er helt normalt. Med skikkelig middag eller et eget brød, fungerer jeg 3 til 6 timer mellom hvert måltid.

Begynte å merke periodevis, lett svimmelhet, bevegelser og trykk rundt øynene, svarte og blanke prikker danset foran øynene. Stiv nakke og skuldre. Smertene økte etter som årene gikk. Begynte gradvis å få problemer i høyre hofte. Opplevde det som at jeg måtte dra høyre ben etter meg med store smerter. Etter at jeg ikke fikk hjelp noen steder, begynte jeg å oppsøke alternative behandlere som soneterapi, homøopat, kinesiologi og healing.

38 år gammel:

Problemene med konsentrasjon og matproblematikken var kjempestore. Fjernet all amalgam fra tennene. Smerter i magen (overgang spiserør/magesekk) Hadde smerter/ubehag i munnen. Fjernet visdomstenner fra over- og underkjeven. Disse pekte utover mot fortennene oppe og nede.

45 år gammel:

Sykemeldt i 11 måneder. Begynte med sterke smerter i høyre hofte. Vanskelig å gå. Usigelig trett. Null konsentrasjon. Smertene vandret etter hvert oppover i ryggen til nakke, skuldre, armene og håndleddene. Begynte å merke strekk og bevegelse i høyre kjeveledd. Gikk da hos lege ved Christianiaklinikken i Oslo som mente jeg hadde møtt vegg (utbrent). Det var vel en naturlig tanke da jeg over lengre tid hadde gjenlevd tøffe påkjenninger.

46 år gammel:

Var noe bedre og valgte å gå tilbake i jobb.

Ubehaget økte gradvis i høyre kjeveledd og utviklet seg til ansikts og hodesmerter (ikke hodepine) samt, ubehag i venstre kjeveledd. Når det smertet i høyre kjeveledd, strålte smerten rundt i hodet til tinning, neserot, kinnben, øyehuler, isse og kjevener (strek i overkjeven og trykk i underkjeven) samt, ned i nakke, hals, magen, armene, håndleddene, hoftene, hemoroidene og ned i venstre fot og litt i høyre fot.

50 år gammel:

Intense smerter og trykk rundt øynene vesentlig høyre øye. Spesielt en gang, da følte jeg at øyet enten ble knust eller ville sprette ut. Begynte å få utslett på kroppen. Måtte slutte med deodorant og etterbarberingsvann. Hemoroidproblemer. MR tarm viste intet negativt. Blodprøve viste intet negativt insulinivå. Resultat etter MR /CT bukspyttkjertel ok.

52 år gammel:

Tannpleier Torun Fadum ante uråd og jeg ble henvist til kjevekirurg Bjørn Hansen i Tønsberg. CT av bihulene og MR av kjeveleddene. Fikk beskjed om at jeg hadde slitasjegikt i kjeveleddet og jeg fikk leddgiktsmedisin av fastlegen min, Karl Hognestad. Kjevekirurgen stusset også over resultatet men, sier at uten ny henvisning fra fastlegen min, kan han ikke gjøre noe. Med mindre jeg kommer på eget initiativ og betaler selv. Syntes dette hørt vanvittig ut. Inntok ikke medisinen og kuttet kontakt med fastlegen. Følte ikke at denne legen tok situasjonen på alvor. Han virket irritert på meg. Avventet til at situasjonen skulle bli akutt, for så å søke hjelp.

54 år gammel:

Ny CT av bihuler. Tennene mine begynte nå å sprike ut i forskjellige retninger. Kjente strekk i overkjeven og trykk i underkjeven. Stor avstand mellom tennene

i overkjeven, og tennene i underkjeven presses sammen.

En gang det var ekstra voldsomt med store smerter rundt høyre øye, det var som om noe revnet i øyehulen over øyet og jeg ble blå over øyet. Noen uker etter hadde jeg igjen enormt press rundt høyre øye med store smerter. Da følte jeg at øyet enten ble knust eller ville sprette ut.

20.01.2009:

Konsentrasjonen var nå så dårlig at jeg var en direkte fare for folk og skip. Via kjente fikk jeg endelig kontakt med en lege NN, som var interessert i problemene og ville hjelpe meg. Har siden vært sykemeldt. Han fikk tatt alt av blodprøver, som alle var normale. Han henviste meg til hudlege, tannlege, CT og kjeveklinikken på Ullevål sykehus. Hudlegen forteller det er en form for psoriasis og jeg får salver som holder dette i sjakk.

Tannlegen, Leif Unger Norvel, startet umiddelbart med behandling for periodontitt. Han nektet å se noen sammenheng til TMD.

Hva er TMD?

TMD- eller Temporomandibular- er skade i de små leddene som forbinder underkjeven med resten av skallen. En liten menisk skiller benene og virker som en støtpute mellom dem, på samme måte som eksempelvis kneleddet, og gjør at kjeveleddet kan åpnes og lukkes friksjonsløst. Den tillater oss også å utføre livsviktige funksjoner som å bite og tygge, snakke og svelge mv.

Symptomene er mange og alvorlige, som for eksempel; hørselsproblemer, såre og smertefulle kjevemusklere, smerter i tinning, skuldre, og nakke. Smerter i og bak øynene, øreverk og ringelyder i øret. Klukkelyder i kjeven, hodesmerter samt andre plager.



Leserbrev



Opplysningene er fra TMD foreningens hjemmesider. <http://www.tmdforeningen.no/>

09.03.09:

Kjevekirurgen på Ullevål fant bare slitasje i kjeveledd. Ingen behandling. Leddgiktsmedisin som tidligere foreskrevet, unødvendig.

August 09:

Begynte hos akupunktør Synnøve Bohlin Andersen, som også var fysioterapeut. Behandlingen avsluttes januar 2010. Under behandlingen og like etterpå, store smerter og tretthet. Hadde god dialog.

September 09:

Etter henvisning fra dr NN fikk jeg smertebehandling på Smertemedisinsk Institutt, Majorstua. Dr Lars Rustad. Han var ikke interessert i bakgrunnshistorikken min, men sier at problemene ligger i nakke og ryggmusklene ikke i kjeven. Det skulle han garantert kurere. Han gir meg injeksjoner i nakke og rygg og jeg blir lagt på drypp. Dette skjer 1 gang pr uke fram til desember 09. Fikk så beskjed om å ta en liten pause for så å ringe når jeg fikk problemer. Dette gjorde jeg ca 18. desember men, har ikke hørt noe fra dem. Fikk tildelt ny fastlege dr. Ann Kristin Fet Støtvig. Dette fungerer bra.

Februar 2010:

Var hos massør på Tjøme. Maria Patilot. Hun er utdannet massør i USA. Forteller meg at jeg har TMD og må oppsøke lege evt. kiropraktor for dette øyeblikkelig. Avbryter masseringen. Etter søk på nettet og mange tips får jeg kjennskap til TMD og TMD foreningen i Norge. De anbefaler meg å oppsøke tannlege Gunhild Gjerde og lege Trond Stokke. Begge i Oslo.

Starter søk i Tyskland etter kjevespesialister med kunnskap om TMD.

19.02.10:

MR kjeveledd Bryn. Konstatert TMD. Får behandling hos osteopat Frank Weerstra som også er fysioterapeut. Han har kjennskap til TMD og forteller at han angriper det som antageligvis er årsaken til TMD. Det mener han er skjevhet i kraniet som han har sett på røntgenbilder. Disse behandlingene generer store smerter i hodet, ansikt, neserot, kinnben, tinning, isse, kjeve, nakke og hals. Får behandling en gang pr uke. Vi har også god dialog.

Har nå fått oppsigelse fra rederiet. Fratredelse 16. mai 2010.

Mars 2010:

Møtte hos Tannlege Gunhild Gjerde. Etter undersøkelsen forteller hun meg om de forskjellige plagene mine. Hun konstaterer TMD. Hun har studert TMD hos dr Brendan Stack i Washington. Hun tar avstøpning av bittet mitt. Det skal sendes til England hvor de lager bittskinne. Resultater av undersøkelsen sender hun til dr Brendan Stack i Washington. Hun anbefaler på det sterkeste å få behandling av ham. Jeg forteller at jeg har søk gående i Tyskland etter kjevespesialister med kunnskap om TMD. Hun forteller at hun aldri har hørt om andre vellykkede behandlinger enn hos dr Stack, og at jeg ikke under noen omstendigheter må la meg behandles av noen uten at de har studert hos dr Stack.

Fastlegen går ut i permisjon for 11 måneder. Tone Kjeilen vikarierer.

07.04.10:

Undersøkt av dr. Trond Stokke. Etter undersøkelsen kan han fortelle meg om de

plagene jeg har. Anbefaler Radiofrekvens behandling (RF).

09.04.10

Får RF behandling av dr Stokke.

13.04.10

Ble undersøkt av dr M(ller ved kjevekirurgisk avdeling på Universitetssykehuset i Kiel. Han finner at det ene benet er kortere enn det andre og at denne skjevheten forplanter seg oppover i kroppen til hofter, rygg, skuldre, nakke og hodet, og er dermed årsaken til kjeveproblemene. Han vil ha meg til tannlege, ortoped og nevrolog, før han vil spyle kjeveleddet. Det er også en tann i underkjeven som det er en betenelse i. Han sender en rapport.

20.04.10

Var hos tannlege Gunhild Gjerde og fikk tilpasset bittskinne. Denne trykker kjeven ned og ut. Svært uvant og ubehagelig men, ubehaget ga seg litt etter litt.

Hun ber meg om å sende brev med MR cd til dr. Stack i Washington, og be om en undersøkelse. Dette har jeg sendt.

21.04.10

Har hatt bittskinnen på i hele natt. Ubegaget i munn og svelg betydelig redusert.

Begynnelsen av mai 2010

Har vært på NAV Tjøme og hos fastlegen. Der er det ikke prat om annet enn trygd. Det møtet som skal være mellom NAV, fastlege, arbeidsgiver og meg blir hele tiden skjøvet fremover pga misforståelser og muligens liten interesse? NAV ønsker møte kun med meg og fastlegen. Fastlegen ønsker å vente med alle møter til etter 31.05.10, for da skal jeg til ny undersøkelse på Kjeveklinikken på Ullevål.



Leserbrev



25.05.10

Har gått med bittskinne hele tiden. Men, har fortsatt store problemer med å spise med skinnen. Smertene i kjeve, hode, tenner, nakke og rygg, forandrer seg litt men, er like intense og tøffe. Spasmene er tilnærmet borte, men kommer når jeg blir anspent. Føler at den intense nedtrykkingen av hode og kropp begynner så smått å letne. Virker som om energien igjen begynner å komme tilbake. Er nå uten jobb. Snakket med Gunhild Gjerde på telefon i dag og hun forteller at hun prøver å få tak i dr. Stack for å få meg, og over til behandling så fort som mulig, men dr. Stack er en vanskelig mann å få tak i.

31.05.10

Var på Kjeve/ansiktsklinikken på Ullevål. Dr Skjelbred uttaler:
- MR bilder ikke relevante da det er kun røntgen som kan vise tilstanden.
- Behandling hos Stack i USA ikke relevant behandling da denne utføres etter gamle prinsipper som ingen universitetssykehus benytter. Ullevål har sluttet med dette for lenge siden.
- Bittskinnen jeg har fått av Gjerde er heller ingen løsning da denne er for stiv og vil forandre bittet med påfølgende skader i hjernen og jeg vil følgelig ikke bli smertefri. Ingen tannleger vil regulere etter bruk av denne skinnen. Anbefaler bruk av myk avlastningsskinne som også er mye billigere.

- På et ett år gammelt bilde vises en

kraftig betent jeksel. Nytt bilde ble tatt i dag og betennelsen var avtatt noe.

Anbefaler rotfylling, og tannlegesjekk hver 3. mnd.

- Kan gape 4 cm. Arthroscopi?

Ikke hensiktsmessig. Tilbyr åpen leddkirurgi. Høyre leddskive fjernes helt eller delvis. Implantering av fremmedlegemer ikke nødvendig.

- Ber om å få tilsendt cd med MR tatt i februar. Vil også lese igjennom alle rapporter som jeg har tatt med.

Jeg sender cd. Avventer rapport.

Mai 2010

Gjerde øker høyden på bittskinne og skyver kjeven enda lenger fram. Smertene i kjeve og ansikt forverres betraktelig og intens jobbing rundt høyre øre, kjeve og tenner. Spasmene kommer også tilbake.

01.06.10

Mottar rapport fra Stack hvor han forteller at MR fra Bryn var for dårlig til å leses komplett men, at operasjon anbefales. Gjerde har dialog med ham om meg og det besluttes at jeg skal gå med bittskinnen inntil videre før jeg sendes over til operasjon. Igjen intens jobbing rundt høyre øye. Blir blå over venstre øye.

16.06.10

3 timer massasje hos Maria Patilot på Tjøme. Hun løste opp knallharde muskler. Jobbet fra hodet og ned i tærne. Avslappet og fin etter behandlin-

gen. Sov mye bedre om natten. Mindre smerter.

19.06.10

Økte smerter i kjeven og i høyre arm. De intense smertene i magen og i venstre fot er forsvunnet.

De siste 2 til 3 ukene har jeg ikke vært plaget med spiseproblematikken. Har gått opp til 12 timer uten å spise og jeg har ikke falt ut.

20.06.10

Mottar brev fra dr Skjelbred på Ullevål. Han har gått igjennom MR bildene sammen med nevroradiolog. Betydelig degenerative forandringer på høyre side. Små forandringer på venstre side. Opprettholder tilbud om åpen leddkirurgi hvor deler av den ødelagte leddskiven fjernes.

10.07.10

Smertene er ganske intense i hode, kjeve og armene. Spasmene er i gang igjen. Må igjen passe på å spise jevnlig.

12.07.10

Var i kontakt med Angela hos dr Stack. Fikk time 02.08.10 i Washington for konsultasjon. Flybilletter bestilt 31.07.10 med retur 06.08.10

Av Knut Albert Pedersen

Hvordan det går med Knut Albert får vi vite i neste nr av Dråpen.

STERKE MENINGER?
BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV



Leserbrev

Nazisme eller apartheid, hva er forskjellen?

Jeg har hatt mitt virke på sjøen, stort sett et helt arbeidsliv, og har gjort arbeidet mitt med glede, og følt stolthet over yrket.

Litt forskjellig har det dog vært, både på godt og vondt, men det har alltid vært en minnelig løsning på ting som har oppstått.

Men de siste åra har det dessverre vært en tendens utover det vanlige med overkjøring og stemoderlig behandling av sjøfolk generelt.

Å umyndiggjøre mennesker uten noen som helst grunn er vel ulovlig i Norge, eller er det noe som har gått meg hus forbi i den sammenheng?

Har jeg virkelig feil i min forståelse i en slik alvorlig sak?

Kollektiv avstraffelse var noe nazistene og andre undertrykkende regimer utøvde når noen gjorde ting som ikke var akseptert ut fra deres forskrudde tenkemåte. Jeg trodde virkelig at vi i alle fall i NORGE var ferdig med slikt.

Men nå har vi altså fra de som skulle gå foran som gode eksempler, fått det stikk motsatte. Og da dreier det seg om vårt eget statseide oljeselskap STATOIL!

I fartøyinfo for mai 2010 fra Statoil, står det følgende:

Månedens HMS tema: Alkohol og rusmidler.

Det har den senere tid dessverre vært noen tilfeller der mannskap på fartøy på kontrakt med Statoil har nytt alkohol under landlov. Statoil har null-toleranse for bruk av alkohol og andre rusmidler i tjeneste, herunder ved landlov. Mangel på etterlevelse av denne bestemmelsen, betraktes som et kontraktsbrudd og Statoil anser fartøyet å være offhire om besetningsmedlemmer er påvirket.

Sitat slutt.

Når jeg leser dette, blir jeg først skikkelig fornærmet, så mektig forbannet, for til slutt å bli ganske oppgitt.

I tariffen til NSF (som vi alle må gå etter enten vi er medlem eller ei) står det at vi skal være tilgjengelig til enhver tid, for så å møte opp dersom noe uforutsett skulle skje, når vi er på land i **fritida** vår. Dette er helt ok. Og akseptabelt.

Vi har 12 timers arbeidsdag + 2 timer overtid, som kan pålegges etter visse kriterier. Hva vi gjør utover dette og i fritida vår, har ikke verken oljeselskap

eller rederi noe med så lenge det ikke blir gjort noe som går utover de respektive oppdragsgivere, og at vi stiller upåvirket på vakt eller i arbeid.

Det finnes alltid noen få, blant sjøfolkene, som det nok også finnes blant ansatte og ledelse i Statoil på land, som i godt selskap med andre i selskapet, eller blant rederiansatte som også misbruker sin tillit. Og disse få, skal så klare å straffe et helt folk (les en hel nasjon)?

Ved å bruke enten dop eller alkohol og slåss og lage kvalm i land, stille opp påvirket i arbeid eller på vakt, da er jeg helt enig i at det bør og må reageres på slik oppførsel. Jeg kan heller ikke akseptere og være i arbeid sammen folk som er påvirket, eller ligge og sove med slike folk på vakt. For de er en direkte trussel mot sikkerheten og omgivelsene.

Men da må disse tas og ikke hele den øvrige befolkningen på land eller sjø.

De fleste rederier har også null-toleranse når det gjelder alkohol og rusmidler ombord. Og det er også akseptabelt og på sin plass. Men at man ikke kan ta seg en spasertur på land i fritida og stoppe og ta seg en pils eller en drink og prate med andre mennesker, alkohol er så vidt meg bekjent, en lovlig vare, ja da

info@fffs.no – www.fffs.no

Leserbrev

er det vel det nærmeste man kommer nazisme og/eller apartheid dersom vedkommende og alle andre skal straffes kollektivt.

Unge blir fratatt muligheten til å vokse og ta egne og gode avgjørelser og vise ansvar. Og alle blir umyndiggjort. FY for skam, jeg skjemmes snart av å være NORSK.

Dette er en hån mot de som ofret livet og gav alt for friheten i årene 1940 – 1945.

Det var jo slik direkte undertrykking og skremsel de sloss i mot. Unge som er i startfasen i livet og gjerne har stiftet familie og skaffet seg et hjem, ofte med mye lån og gjeld og store utgifter og som prøver å forsørge disse, må bare holde kjeft og la seg undertrykke, ellers vil de miste jobben. Slike trusler kommer alltid når temaet blir tatt opp til diskusjon og lager uhygge og ødelegger ellers gode forhold ombord.

Det er også klart at alle som jobber på faste installasjoner, bore-rigger og spesialfartøy ikke har hatt denne muligheten

til å komme i land og få med seg slike sosiale ting i fritida, men de har fått dette kompensert med å gå fra 4 uker på og 4 uker fri, til 2 uker på og 4 uker fri.

Så det er helt ok tror jeg, for de fleste, at vi gjerne ofrer noen få timer på land i fritida vår, for å oppnå de samme betingelsene som de har ellers i off-shorenæringen. Jeg ser ingen problemer i å sitte ombord de få gangene båtene ligger i land i en 2 ukers periode. Jeg vil heller ikke vedde på at rederiene synes dette er en god idé, for jeg tror at dette vil koste mer enn det smaker.

Så vil jeg si til de rederier som uten å tenke seg om, formidler videre til fartøy og mannskap slik skremselpropaganda, (som brunskjortene i sin tid brukte), at dere må våkne og tenke godt over hva slags undertrykkende og umoralsk holdning dere er med på å utvikle.

Jeg ser også at religiøs fanatisme ofte er med på å utvikle umoralske og uverdige holdninger.

Dette burde det settes en stopper for før

det får utvikle seg. Det er en farlig kurs å holde.

Det er ganske harde uttalelser dette, men det er dog en virkelighet som skremmer.

NSF gjør ingen ting for å rette opp i slike ting. Der er det viktigere å drive inn kontingent til å finansiere konferanser (les fester) på store flotte hotell, og å lære opp filippinere til underbetalte jobber. Jeg skulle ønske at alle som ikke liker undertrykkelse ville melde seg inn i FFFS, det er visst bare der det finnes ryggrad og vilje til å gjøre noe med slike ting, slik at vi kan bli slagkraftige nok til å hindre kollektivt avstraffelse i fremtiden. Ellers så må man bare holde kjeft, legge seg flat og la seg undertrykke. Skal tro hva det neste blir?

Så til alle organisasjoner og politiske partier:

Har dere tenkt å la slikt få utvikle seg fritt??

Med hilsen til alle involverte parter fra Harald Bendal



Illfoto: Kystekspresen. FFFS



Leserbrev



Sikkerheten til sjøs

Der er i dag et etablert system for utsjekk av skipsførere og styrmenn som Sjøfartsdirektoratet har implementert som et krav i nevnte kvalifikasjonsforskrift. Det har siden 2003 også blitt utdannet en rekke assessorer som etter fullført assessorkurs har måttet søke sjøfartsmyndighetene om å få utstedet et assessorcertifikat. Sjøfartsmyndighetene saksbehandler deretter om navigatøren er kvalifisert før assessorcertifikat utstedes som et offisielt sertifikat.

Sikkerheten til sjøs er dermed etter vår vurdering fullt ut ivaretatt og jeg tror personlig at verken Veritas eller Kystverket har tenkt på hvilke konsekvenser en slik forskrift som nå fremmes vil bety for den maritime næringen.

Ser man på ulykkesstatistikken for passasjerfartøylene er denne svært liten, risikoen er i tillegg ved en eventuell grunnstøting eller havari konsekvensmessig lav sammenlignet med større skip og annen næring. HRF uttaler at det ikke vært en dødsulykke på 50 år med hurtiggående passasjerbåter under 24 meter noe som ikke er tatt med i en eneste vurdering slik vi kan se. En forskrift må være ment til å bidra opp mot sikkerhet eller annet forebyggende, det kan ikke oppfattes som at forslag til ny losforskrift vil gjøre en allerede sikker næring sikrere.

Der er ikke en næring i Norge som er mer gjennomregulert med forskrifter og krav enn passasjerbåtnæringen, ingen næring i Norge har større krav til sikkerhetsutstyr, termisk beskyttelsesutstyr,

redningsmidler, sikkerhetsopplæring, kriseopplæring, årlige sertifiseringskrav for mannskap og ikke minst den lange utdannelsen som ligger i bunn før en navigatør oppnår rettigheter til å praktisere som styrmann eller skipper. Etter endt utdanning fra 1 til 3 år avhengig av hva man velger kommer krav til lang fartstid på 36 mnd før en utdannet navigatør gis rett til å praktisere som først styrmann for så etter nye 12 mnd kan gå som skipper inntil sertifikatsstørrelse og begrensninger i sertifikatet. Vi snakker dermed om en utdanning fra 60 mnd for laveste sertifikat til 96 mnd for det høyeste navigatørsertifikat og fartstiden skal dokumenteres og verifiseres med dager om bord ikke hvor lenge en har vært ansatt.

For mannskapene på hurtiggående passasjerbåter er kravene ennå strengere, egne sertifikater for hurtigbåtnavigatører i tillegg til navigatørsertifikatet, må søkes etter fullført videreutdanning for hurtigbåtnavigatører. Når en skipsfører eller styrmann eller underordnet mannskap først har fått sitt hurtigbåtsertifikat så gjelder dette kun i 24 mnd, og etter dette må en gjennomføre obligatorisk re-trening og re-sertifisering med nye eksamener på godkjent utdanningscenter. Kvalifikasjonsforskriften gir en fører eller styrmann kun rettigheter til å føre det eller de fartøylene som navigatøren har bestått godkjent assessor utsjekk for, dette skal deretter skrives inn i kvalifikasjons sertifikatet av godkjent assessor og kvalifikasjons sertifikatet er kun gyldig i inntil 6 mnd etter siste gang personen tjenestegjorde på det aktu-

elle skipet. Er personen borte fra skipet og farvannet i over 6 mnd må ny full utsjekk gjennomføres. For hurtigbåt må i tillegg en eller flere av de underordnede mannskapene ha fullført hurtigbåt-opplæring på godkjent opplæringssted samt ha fått utstedet kvalifikasjons sertifikat fra sjøfartsmyndighetene i tillegg til grunnutdannelsen, hvem av de underordnede stillingene som tenger slik opplæring er definert i skipets bemanningsoppgave.

Forslag til forskrift om losplikt er ikke bare ødeleggende for en hel næring den undergraver i tillegg troverdigheten av den maritime opplæringen som Norske navigatører må gjennomføre for å oppnå rettigheter som fører eller styrmann. I tillegg mener jeg at forskriften er lagt opp til å kontrollere kontrollørene altså assessorene, som da sjekker ut mannskapene i farvann og på fartøy.

Trygve Tønnessen
Direktør - hurtigbåtnavigatør
og hurtigbåt assessor i BNR

**STERKE
MENINGER?
SEND OSS DITT
LESERBREV!**



Leserbrev



Etter å ha vært ansatt i et rederi i over 3 år, fikk jeg nå føling med hvor elendig arbeid Sjøoffisersforbundet faktisk gjør for norske sjøoffiserer.

Undertegnede har reist og arbeidet på 8 forskjellige fartøy i denne perioden, og har vært så fleksibel det bare går an. Dette kan sikkert tolkes som om jeg er en raring som ikke finner meg til rette noen steder, men det er ikke tilfelle. Jeg har blitt spurt om å reise litt rundt på forskjellige båter, og har takket ja til dette i perioder.

Nå viser det seg at rederiet, og sikkert ikke bare mitt, velger å tolke overenskomsten på en slik måte at seilende uten fast båt, nå mister retten til å få utbetalt triple dager i nordsjøfart. De som altså er mest fleksible, blir altså straffet økonomisk, denne avtalen har Sjøoffisersforbundet forhandlet fram og skrevet under på.

Et eksempel på hvor dårlig et rederi kan oppføre seg mot sine ansatte er følgende:
En mannskapsansvarlig i rederiet ringte meg som overstyrmann og spurte om jeg kunne stå ekstra ca en uke på en båt i Nordsjøen, jeg takket ja på den betingelsen at jeg fikk utbetalt triple dager utover 28 dager ombord, noe de reagerte litt unnvikende på, men uten å avvise det. Jeg regnet med at dette var i orden, man må jo tross alt ha litt tillit til arbeidsgiveren?

Da 28 dager ombord var unnagjort, ringte jeg og ba om bekreftelse på avtalen som var gjort før jeg reiste ut, men da ble det stille.

Etter mange, lange dager kom omsider rederiet, etter press fra undertegnede på banen og viste til at jeg ikke har fast båt, og at jeg dermed ikke har krav på triple dager..! selv om jeg reiste kravet før jeg reiste ut. Det at jeg var fast ansatt, og hadde vært det i tre år, hadde ingen betydning.

Rederiet nærmest svindler en ansatt på denne måten. Ombord er det grunnlag for avskjedigelse om en ansatt stjeler fra rederiet, mens rederiet stjeler fra sine ansatte tilsynelatende med loven i hånd og forbundets velsignelse.

Hele situasjonen er absurd!

Sjøfolk må nå for alvor komme på banen og melde seg inn i FFFS, som tross alt tør å fronte slike saker.

Mvh
T. K
Overstyrmann

Mordbrannen om bord på Scandinavian Star begjæres etterforsket på nytt

Det er nå gått over 20 år siden Scandinavian Star ble satt i brann mellom Oslo og Frederikshavn. 159 uskyldige mennesker måtte bøte med livet. De fire uavhengige brannene som ble påsatt i et tidsrom på ca 24 timer bar preg av profesjonell utførelse.

Det er utenkelig at noen som ikke kjenner båten og har den nødvendige kunnskap om ventilasjon og hydraulikk osv. kan ha utført disse operasjonene. I og med at samtlige som mistet livet, omkom i brannens første fase kan en derfor utelukke samtlige av de døde fra å ha forårsaket brannstiftingen. Dette gjelder selvfølgelig også for den danske trailersjåføren som politiet i Oslo utpekte som eneste mulige gjerningsmann. På bakgrunn av hva, hvilket motiv hadde han?

Det har heller aldri vært grunnlag for å mistenke kaptein Hugo Larsen og de øvrige norske besetningsmedlemmene for brannstifting eller annen sabotasje mot båten. Det samme kan også sies for den Portugisiske delen av besetningen. Når det gjelder de øvrige mannskaper er det flere personer som har vært med på tidligere skipsbranner. Én av disse har vært med på minst fem skip som har gått tapt i brann, uten at han derved ble etterforsket av politiet.

Stiftelsen "Etterforskning av mordbrannen Scandinavian star".

Bare få dager før denne artikkelen gikk i trykken, ferdigstilte den nyetablerte Stiftelsen "Etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star" en omfattende begjæring om fornyet etterforskning til den danske Rigsadvokaten.

I Begjæringen krever stiftelsen en ny og fullstendig gjennomgang av dokumenterte påstander knyttet til forsikringssvindel og skattebedrageri. Menneskene bak stiftelsen har gjennom en årrekke jobbet intensivt sammen med en rekke fagekspertter på ulike felt, og de er nå alle enige om en ting, saken MÅ etterforskes på nytt. Bevisene stiftelsen fremmer virker svært overbevisende når det hevdes at det lå sterke økonomiske motiv til grunn for brannstiftelsene om bord i passasjerferjen den 7. april 1990.

Klagerne tilbyr dokumentasjon på at selskapet SeaEscape Cruises Ltd, som mottok forsikringsoppkjøret i kjølvannet av mordbrannforbrytelsen, var rette eier av skipet. Stiftelsen dokumenterer med dette samtidig at påstanden fra selskapet KS Scandinavian Star ikke på noe tidspunkt ervervet eiendomsretten til skipet, slik de hardnakket hevdet overfor skandinaviske myndigheter.

Dette til tross, fradragsførte kommandittselskapet flere titalls millioner danske kroner i skatt for det angivelige kjøpet. Ved å gjøre eierskapet gjeldene trakk danskene bort etterforskningsmyndighetenes oppmerksomhet fra sine amerikanske samarbeidspartnere i SeaEscape, som på sin side fikk et forsikringsoppkjøp for det totalskadde skipet som var langt, langt høyere enn det reelle tapet. Det er derfor ikke mindre oppsiktsvekkende at SeaEscape i kjølvannet av forbrytelsen utbetalte mer enn 7 millioner kroner i advokatsalærer for å bekjempe overfor skandinaviske myndigheter at de var eiere av skipet. *For at det ikke lenger skal herske noen tvil, SeaEscape var rette eier da brannene om bord brøt ut. Dette ble ubønnhørlig slått fast i Oslo tingretts dom av ... 2005.*

Enden på visen ble altså at begge selskap satt igjen med betydelig økonomisk utbytte av sine påståtte eierskap i ett og samme skip – Scandinavian Star.

Det er ubegripelig at SeaEscape Cruises Ltd har mottatt forsikringsoppkjøp i eierskap av eier, samtidig som KS Scandinavian Star har kunnet fradragsføre et angivelig kjøp, uten at politimyndighetene i noen av de skandinaviske landene noen gang har undersøkt pengestrømmingene i saken!

For utenforstående kan det kanskje virke noe underlig at danskene krevde eierskapet til skipet, og da særlig hensett til det grusomme utfallet brannene fikk. Enkelte vil sågar hevde at det å erkjenne eierskap var noe av det dumme de danske "rederne" kunne gjøre, da de stod i fare for å bli idømt fengselsstraff.

Det minnes imidlertid om at den straffen de to tiltalte Henrik Johansen og Ole B. Hansen stod overfor, var seks måneders hefte. En slik straff var antakelig lang mildere enn straffen ville vært dersom de to ble tatt for skattebedrageriet Johansen og Hansen gjorde seg skyldig i, da den 1. april 1990 fradragsførte et skip de aldri kjøpte. Dette kan vel kalles et slags motiv for å påberope seg eierskap?

Nå i sommer har det vært kontakt mellom Riksadvokatene i Danmark og Norge, hvor det ble bestemt at den Danske Riksadvokaten skulle komme med en innstilling innen 1. oktober 2010. For oss virker det noe rart at dette ikke blir gjort av den Norske Riksadvokaten, da det var Norsk politi som hadde hovedansvaret for å finne de skyldige. Dersom det blir tatt en avgjørelse om ikke å gjenoppta saken denne gang, vil antagelig saken forbli uoppløst for all tid, og de som *har myrdet 159 uskyldige mennesker, 28 av dem barn*, vil aldri bli straffeforfulgt.

Av Erling Hansen og Terje Bergsvåg

Bokanmeldelse

”ØRKENEN SUR”

En bok om et mørkt og til dels glemt kapittel om norsk sjømannshistorie.

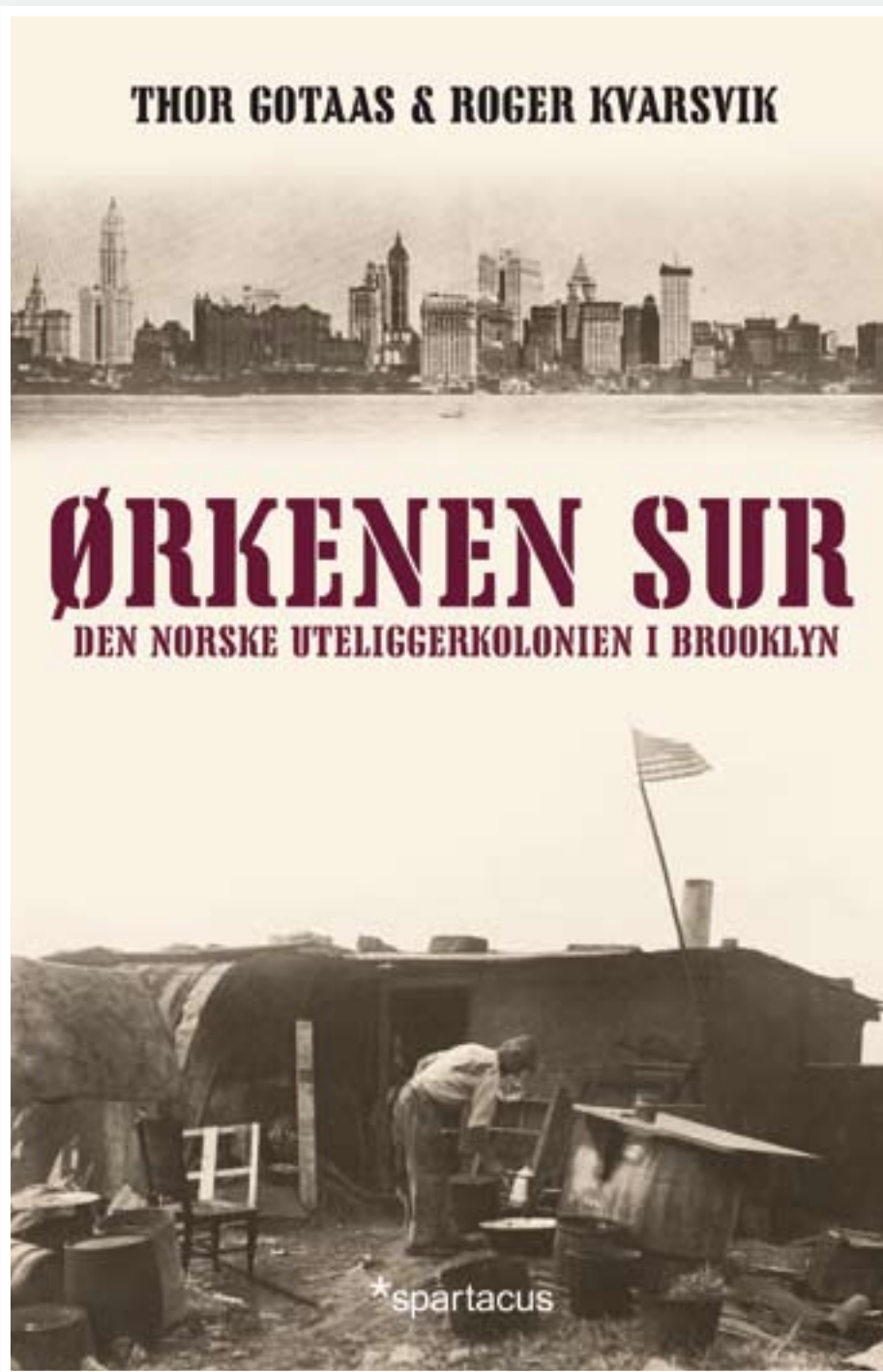
Av John Nikolai Omark/LRV.

Da nedgangstiden etter første verdenskrig satte inn på begynnelsen av 1920-tallet gikk hundrevis av norske skip i opplag, og tusenvis av norske sjøfolk ble kastet i land i havnebyer verden rundt. Etter som en så stor del av den norske handelsflåten da var samlet i amerikanske farvann, ble også den største andelen arbeidsløse sjøfolk samlet der. Dette innledet en periode som strakte seg helt frem til midten av 1930-tallet, hvor mange norske sjøfolk levde og døde i elendighet, spesielt i New York.

Forfatterne har på en utmerket måte tatt beretningen ned på det personlige plan og gitt menneskene identitet og oppmerksomhet, og skildret hvordan de levde – og hvordan de døde. Hvordan skammen overtok og hvordan de prøvde å leve så anonymt som mulig. De hjemme måtte for all del ikke få rede på hvor usselt de hadde det. Den eneste trøsten de hadde var alkoholen, med alle de negative følger dette fikk.

Boktittelen peker på den mest kjente “boplassen” for akterutseilte og ilandsatte sjømenn, som lå nær havnen i Brooklyn, og som på folkemunne fikk navnet Ørkenen Sur. Det var opprinnelig en avfallsplass der all slags skrot lå henslengt. Der fikk de stort sett være i fred, og der kunne de hendige også finne skrap nok til å sette opp et skur med et tak over til å sove i.

Boken er et utmerket bidrag til den glemte sjømannshistorien, likesom den er en kilde til kunnskap om så vel norsk emigranthistorie som New Yorks historie, og den vil være nyttig lesning for både gammel og ung.



Thor Gotaas & Roger Kvarsvik.

Forlaget Spartacus. ”Ørkenen Sur”. Undertittel: ”Den norske uteliggerkolonien i Brooklyn”. Innbundet. 255 sider. Kr. 349.-

Sjømannsforbundets hemmelige gullgruve – hvorfor sjømannsforbundet ikke slåss for den norske sjømann

Bergens Tidene skriver i en tosiders artikkel 11.09 om hvordan NSF, DNOF og DNMF tjener penger på dårlig betalte utenlandske sjøfolk.

33,3 millioner kroner i 2007, 35,7 millioner kroner i 2008 og 38,1 millioner kroner i fjor.

Dette er hva NSF tok inn i tariffavgifter pr år de siste tre år. I tillegg kommer selvfølgelig kontingent. Totalt tok de inn 91,9 millioner kroner bare i fjor.

Det merkelige er at mens de norske sjøfolkene, som NSF og de andre to forbundene representerer forsvinner, øker inntektene til de samme forbundene. Under kan dere se hva NSF har tatt inn i de siste tre årene.

Beløp i mill. kr	2009	2008	2007
Avgifter	38,1	35,7	33,3
Midler oppbevart for utenlandske forbund	6,5	8,6	7,8
Kontingentinntekt	44,7	43,8	37,7
Sum driftsinntekter	91,9	94,7	80,0

Tallene over er NSF's egne tall, dette forteller oss at det viktigste for de tre andre forbundene ikke er medlemmene, men pengene.

Hver måned må norske rederier ut med 38 dollar for hver filippinske sjømann de har ombord. I beløpet inngår det rederiet trekker den enkelte filippinske sjømann i fagforeningskontingent (union dues). Pengene går til et felles sekretariat som kalles «Joint Administration» og som forvaltes av de norske sjømannsorganisasjonene Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Norsk maskinistforbund. Om lag 20.000 filippinske sjøfolk jobber på norske skip. Når ca. to tredjedeler er om bord til enhver

tid betyr det over 500.000 dollar, eller 3,3 millioner kroner, til fordeling mellom Norges Rederiforbund og sjømannsorganisasjonene pr. måned. En tilsvarende ordning praktiseres for sjøfolk fra både India, Russland, Kina, Vietnam og Øst-Europa.

Bergens Tidene har også tatt seg bryet med å finne frem fakta omkring avgifter til de tre andre. De har blant annet funnet frem til en Høyesterettsdom som de fleste av oss kjenner godt til:

FAKTA

Tariffavgift:

- Tariffavgift er ment å kompensere for fagforbunds kostnader med å fremforhandle og vedlikeholde tariffavtaler.
- I 2008 slo Høyesterett fast at Norsk Sjømannsforbund var uberettiget til å motta tariffavgift fra arbeidstakere som ikke var organisert i forbundet.
- Retten til organisasjonsfrihet er et alminnelig ulovfestet norsk rettsprinsipp, i tillegg til å være vernet av flere internasjonale menneskerettsinstrumenter.

Videre skriver BT at;

Etter å ha tapt en sak i Høyesterett, har Norsk Sjømannsforbund endret praksis for innkreving av såkalt tariffavgift for norske og nordiske sjøfolk. I 2008 kom Høyesterett frem til at forbundet ikke kunne motta avgift fra arbeidstakere som ikke var organisert i forbundet. Retten mente det var problematisk at det ikke var mulig å reservere seg mot at rederiet automatisk trakk pengene fra lønnen. I en tilsvarende sak mot Island fra april i år kom Den Europeiske Menneskerettighetsdomstol (EMD) til samme konklusjon. Men Sjømannsforbundet har ingen planer om å endre praksis i forhold til filippinerne: – Dommen gjelder nordiske sjøfolk på NIS-skip. Vi mener derfor den ikke berører filippinere og andre utenlandske sjøfolk, uttalte Sjømannsforbundet da dommen falt i Høyesterett.

NSF mener altså at de kan fortsette som før. Hva Høyesterett og EMD sier er underordnet, den observante leser vil se at Høyesterett ikke nevner nasjonalitet med et eneste ord. De sier derimot at praksisen med innkreving av tariffavgift er uberettiget (ulovlig). I tillegg til de to først nevnte, har vi en annen lov/traktat som NSF gjennom LO har ratifisert.

Nemlig MLC Maritime Labour Convention, 2006 bedre kjent som ILO konvensjonen. Leser man artikkel III vil man se at den sier akkurat det samme som EMD. NSF mener de står over loven. De må få lov til å få de stakkars sjøfolkene slik de selv mener er rett.

Vi vet at i stedet for å trekke krone for krone, som de gjorde før, har de nå gått ned til ca kr 116 pr "uorganisert" pr måned. At folk kan være medlemmer i

andre forbund enn det NSF selv bestemmer er forbund, bryr de seg ikke om.

BT tar også med grunnlaget for avtalen, nemlig **Manila-avtalen**. Her får vi vite hvorfor og når tid, de andre forbundene svek de norske sjøfolkene. At norske sjøfolk har følt seg uvelkomne i mange år er ikke rart når de i de siste 30 -35 årene har fått en stemoderlig behandling av sine egne forbund.

Avtalene var en forlengelse av den internasjonaliseringsavtalen de to partene inngikk i 1975. Som en del av denne avtalen skulle rederne kunne flagge ut skip mot at det ble innbetalt avgifter til Den internasjonale Transportarbeiderføderasjonen (ITF) og Norsk Sjømannsforbund.

Dette er historien om de tretti sølvpenge om igjen. Man selger dem som hele tiden har sørget for at den ledelsen som sitter har til mer enn salt i maten. Ledelsen karakteriserer seg selv til å være viktigere enn de medlemmene den er satt til å arbeide for. Nå er plutselig ledelsen blitt et vesen som lever sitt eget liv. De ser for seg at de skal bruke de norske medlemmene så lenge det er penger å tyne ut av dem, siden blir det utlendingene som får svi. Når har de norske medlemmene i de tre andre organisasjonene tenkt å våkne? Det er jo bare å lese tallene, så ser de at de blir lurt.

Sjømannsforbundet klarte å få innført en avgift for dem som ikke er medlem av forbundet som en slags økonomisk kompensasjon for medlemsnedgangen forbundet opplevde da de norske

sjøfolkene ble satt på land, sier Terje Halvorsen, forfatter av Norsk Sjømannsforbunds historie.

Det de tre andre har klart å få til er ikke noe mindre enn et kunststykke. Først fratar de sine medlemmer arbeidsplassen, med de følger at de mister kontingentinntekt, så klarer de den bragden det er å få andre til å kompensere for tapet. Hadde de heller bruk intelligensen sin til det beste for medlemmene, hadde vi ikke hatt slike tilstander som vi har i dag; at nordmenn mister jobbene sine, og at utlendingene blir loppet for sine luselønninger slik at ledelsen i forbundene kan leve et behagelig liv.

LRV



Illfoto: Norges Bank

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 185x262 mm

1/2 side 185x128 mm

1/4 side 90x128 mm

annonse@fffs.no

FFFS har fått chatteforum

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

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

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

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



Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Kontingentsatser FFFS

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

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

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kryssord



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

The crossword puzzle grid includes the following words and numbers:

- Across:**
 - 1: BÅT
 - 2: UNION
 - 3: MÅL
 - 4: SKIVE
 - 6: FORK
 - 8: VIADUKT
 - 9: FROST
 - 10: FUGL
 - 11: RI
 - 12: KUTTET
 - 13: POLIT.
 - 14: ØVELSE
 - 15: INSEKT
 - 16: TEPPE
 - 17: POP
 - 18: RETN
 - 19: KONS.
- Down:**
 - 5: ØY
 - 7: NØYE
 - 10: ØY
 - 11: VE
 - 13: ØY
 - 14: VE
 - 15: ØY
 - 16: ØY
 - 17: ØY
 - 18: ØY
 - 19: ØY
 - 20: ØY
 - 21: ØY
 - 22: ØY
 - 23: ØY
 - 24: ØY
 - 25: ØY
 - 26: ØY
 - 27: ØY
 - 28: ØY
 - 29: ØY
 - 30: ØY
 - 31: ØY
 - 32: ØY
 - 33: ØY
 - 34: ØY
 - 35: ØY
 - 36: ØY
 - 37: ØY
 - 38: ØY
 - 39: ØY
 - 40: ØY
 - 41: ØY
 - 42: ØY
 - 43: ØY
 - 44: ØY
 - 45: ØY
 - 46: ØY
 - 47: ØY
 - 48: ØY
 - 49: ØY
 - 50: ØY
 - 51: ØY
 - 52: ØY
 - 53: ØY
 - 54: ØY
 - 55: ØY
 - 56: ØY
 - 57: ØY
 - 58: ØY
 - 59: ØY
 - 60: ØY
 - 61: ØY
 - 62: ØY
 - 63: ØY
 - 64: ØY
 - 65: ØY
 - 66: ØY
 - 67: ØY
 - 68: ØY
 - 69: ØY
 - 70: ØY
 - 71: ØY
 - 72: ØY
 - 73: ØY
 - 74: ØY
 - 75: ØY
 - 76: ØY
 - 77: ØY
 - 78: ØY
 - 79: ØY
 - 80: ØY
 - 81: ØY
 - 82: ØY
 - 83: ØY
 - 84: ØY
 - 85: ØY
 - 86: ØY
 - 87: ØY
 - 88: ØY
 - 89: ØY
 - 90: ØY
 - 91: ØY
 - 92: ØY
 - 93: ØY
 - 94: ØY
 - 95: ØY
 - 96: ØY
 - 97: ØY
 - 98: ØY
 - 99: ØY
 - 100: ØY

Riktig svar sendes innen 01.12.10 til: FFFS, Eidsvågbakken 1, 5105 Eidsvåg
 Vinnere nummer 2 2010: Sonja Sundsbak, Ulset -Kjersti Galaasen Johansen
 Siri M. Galaasen, Sæbøvågen

NAVN:

ADRESSE:



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst

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

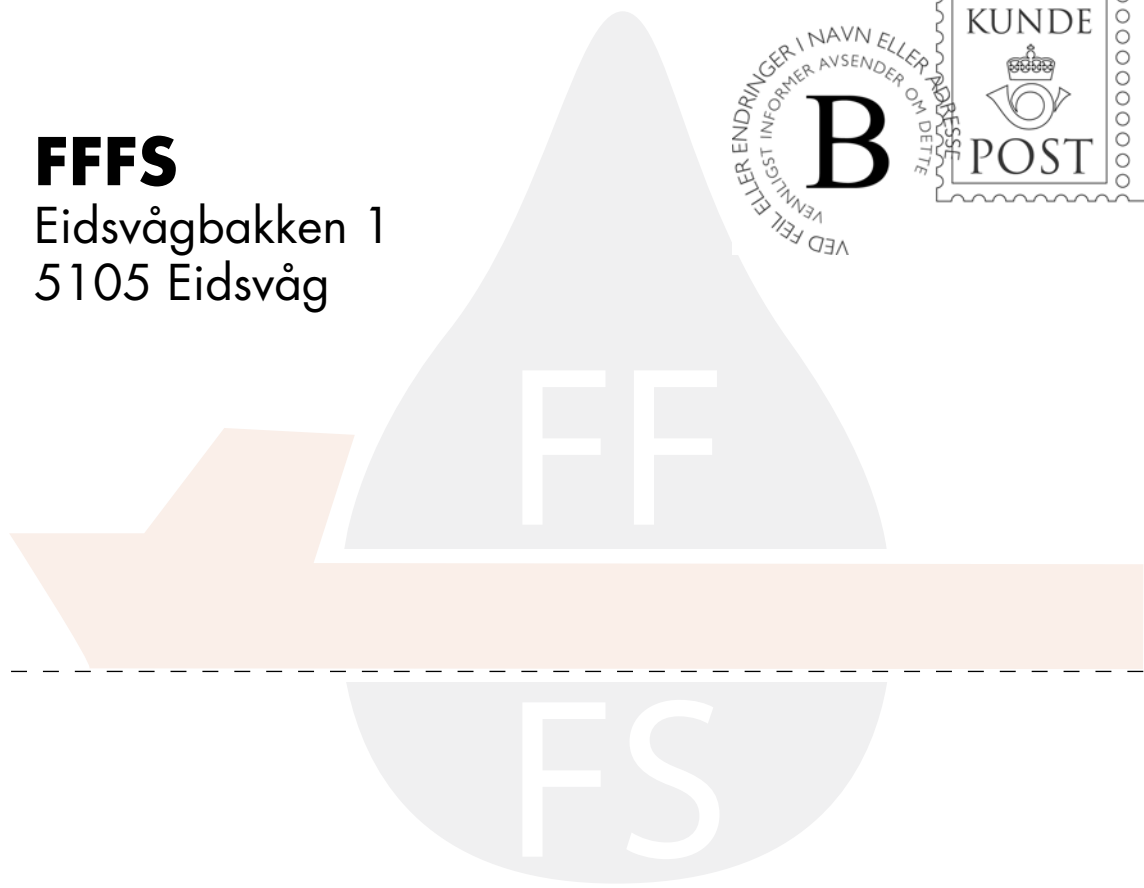
Fellesforbundet For Sjøfolk

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:
Slip:	Rederi:	
Merk:		

STERKE MENINGER?

BESØK VÅRT CHATTEFORUM, ELLER SEND OSS DITT LESERBREV

info@fffs.no – www.fffs.no

Net Shop

Ditt førstevalg på nett!



38.995,-

Gjør deg klar for en ny dimensjon!

Samsung UE55C9000 55" 3D LED-TV

Den nye Samsung LED 9000 gir en ny dimensjon i fjernsyn. Med en dristig, fremtidsrettet design og ny funksjonalitet, har Samsung laget en visuell opplevelse på en av verdens tynneste TVer. På bare 8mm, gir det en utrolig bildedybde og klarhet. Oppdag en ny verden av muligheter!
Varenr.: 43580

Sjekk vårt store utvalg av iPad!

Netshop har et stort utvalg modeller!

Rett og slett den beste opplevelsen av internett, e-post, bilder og video. Alle de innebygde programmene på iPad er utviklet for å utnytte den store Multi-Touch-skjermen og de avanserte mulighetene som iPad gir. De fungerer både i liggende og stående modus.



fra 5.495,-

Nikon Action EX 12x50CF

Vanntett (opptil 1 meter) og duggfri med nitrogengassfylling
Stor øyeavstand.

Varenr.: 43256



1.750,-

HP Envy 17-1085eo Intel i7

elegant design, kraftig prosessor, førsteklasses programvare og mange funksjoner.

Varenr.: 42916



10.990,-

NetShop Gamer - Intel 1366

Vi skreddersyr din gamer PC. Velg mellom ferdigmodeller eller velg ditt eget oppsett

Varenr.: 43897



12.495,-