

Nr. 1 – 2006

5. årgang

DRÅPEN

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Helgelandske
lar seg presse
av de tre store**

Scandinavian Star

**Mobbing på
arbeidsplassen**

info@fffs.no
www.fffs.no

Annonsepriser i DRÅPEN

1/1 side 4 fargerkr. 7000

1/2 side 4 fargerkr. 4500

1/4 side 4 fargerkr. 3000

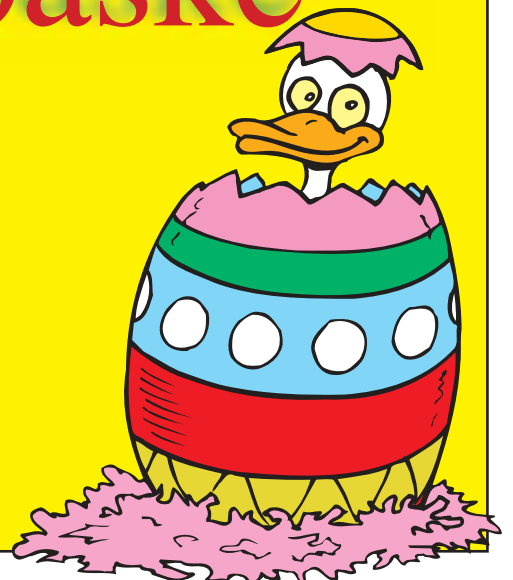
Annonsemål

1/1 side 176x250 mm

1/2 side 176x122 mm

1/4 side 85x122 mm

FFFS ønsker alle en
riktig god påske





Innhold

DRÅPEN NUMMER 1 • MARS 2006



Per Inges skråblikk på samfunnet
Side 14



Kontrollkomiteen
Side 6-7



Distriktpolitikk og Skipsfart...
Side 10



Enda mer forskerjuks i Norge
Side 20

nr. 1 - mars - 5. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Tollbodallmenning 1B,
5004 Bergen

Telefon:
55 96 23 80

Telefax:
55 96 23 83

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forside:
Ø. Håland
Tjoravegen 42, 4050 Sola

Grafisk produksjon:
Scanner Grafisk AS

Leder	side	4
Kontrollkomiteen	side	6
Distriktpolitikk og skipsfart i Norge er bare tull	side	10
LO's suverene makt	side	11
Hurtigruten kan bli utkonkurrert	side	12
Slike redere skulle vi hatt flere av	side	13
Innbrudd på hyttå	side	14
Informasjons møte på Color Festival og Christian IV	side	15
Da Bergen holdt pusten	side	16
Helgelandske lar seg presse av de tre store	side	19
Enda mer foskerjuks i Norge	side	20
Leserbrev	side	22
Atles kommentarer	side	24
Europa utforsker Mars' framtid	side	26
Scandinavian Star	side	28
Mobbing på arbeidsplassen	side	30
"FFFS er bare noe dritt..."	side	32

FF

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER

FS



Leif R. Vervik
formann

God Påske alle lesere, både sjøfolk og andre

I dette nummeret av Dråpen tar vi opp mange ulike tema. Dere kan lese om alt fra mobbing, problematikk vedrørende NIS-registeret til skråblikk fra Per Inge Torkildsen.

Når det gjelder mobbing til sjøs, trodde vi at det ikke eksisterte, at det mest var erting av det humoristiske og godmodige slaget sjøfolk opplevde. Men vi tok dessverre feil, den er av det ondsinnede slaget fra enkelte. Hva er det som får voksne mennesker til å oppføre seg dårlig mot arbeidskollegaer, og bli mobbere? Ser ikke mobberne at det ikke er morsomt, at det er krenkende og vondt for motparten? Om noen av dere som blir utsatt for eller ser slik uønsket adferd på arbeidsplassen, ønsker vi at dere tar kontakt med FFFS så skal vi prøve å få gjort noe med det.

Vi får stadig henvendelse fra seilende i NIS-registeret som er oppgitt over mono-polet til de andre sjømannsorganisasjonene. Saken er at ikke-medlemmer blir trukket medlemskontingent eller tariffavgift som om de var medlemmer. En del av dem det gjelder er medlemmer i FFFS. Det betyr at de må betale dobbel kontingent, noe som blir dyrt, spesielt om man er medlem i Norsk Sjømannsforbund. Det som er viktig å presisere er at mono-polet er ikke i henhold til norsk lov. Vi må uansett jobbe mot denne ukulturen, slik at det blir reell valgmulighet for sjøfolks og deres organisasjonsrett.

På bakgrunn av denne urettferdigheten har FFFS vedtatt at våre medlemmer i NIS-registeret skal få redusert medlemskontingent hos oss dersom de må betale dobbel kontingent.

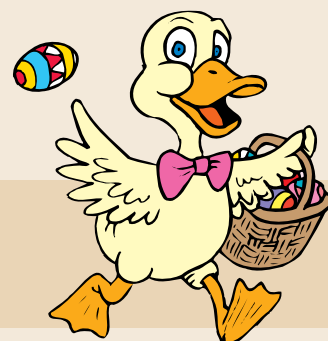
Fra 01.03.06 vil kontingenten for medlemmer i FFFS, som seiler i nevnte register, få halvert kontingenten sin i FFFS, til mono-polet er borte.

Skattekommissjonen som ble nedsatt av Bondevik i 2004, har nå levert sin rapport til finansministeren. Det er hårreisende hva de konkluderer med. Dette kan du lese mer om lenger bak i bladet.

Vi har fått til et samarbeid med Per Inge Torkildsen. Han gir oss sine skråblikk på samfunnet og vi gir ham Dråpen. Med andre ord får vi hans kommentarer gratis. Takk Per Inge, vi gleder oss over å kunne lese dine betraktninger.

Bare en liten ting til slutt. FFFS har kommet for å bli, medlemmene strømmer til som aldri før. Med den tilstrømmingen vi har i dag, passerer vi 1000 medlemmer før neste nummer av Dråpen kommer ut i juni-juli. Dette betyr at vi stadig får større innvirkning på vår egen arbeidshverdag!

Vi vil ønske alle våre lesere en riktig god vår.



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, Farger: hvit, aske, sand, gul, rød, grønn, kornblå, marineblå, koks og sort. Med andre ord noe for enhver.

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

**Husk å si din mening på
våre hjemmesider!**

Kontrollkomiteen

En av våre medlemmer (ansatt ombord i et av Colorlines skip), sendte oss Per Hagerup's skriv til Norsk sjømannsforbund's "Kontrollkomite" datert 4/6-05, hvor han setter spørsmålstegn ved drifningen av TVU Colorline.

Dette er foranledningen til Dagens Næringsliv's oppslag, mandag 20 februar 2004 "Pengebruk blandt Color-tillitsvalgte skal granskes".

KONTROLLKOMITEEN.
Norsk sjømannsforbund.
v/Leder Odd Rønning
2125 Vanvikan.

Undertegnede er bekymret ang. drifningen av TVU Colorline.

Jeg tillater meg derfor å be kontrollkomiteen om å se nærmere på de sakene spesielt som jeg nevner i dette skriv, men også generelt hva gjelde TVU. Color Lines arbeide og gjennomføringer.

Medlemmenes innsynsrett i TVU. color lines protokoller, regnskaper, med bilag, demokratisk / u – demokratiske klubb møter / valg, opplysnings plikt og N.S. F. juridiske bistand.

For ordens skyld gjør jeg oppmerksom på at det blir tilbakeført over 1 million kroner årlig til klubben i Color Line.

Det er ikke min hensikt at organisasjonen sentralt, blir rammet. LO sentralt, og NSF fyller viktige roller, men for at organisasjonen skal beholde sin troverdighet, handlekraft og spille en viktig politisk rolle i arbeidstakernes interesse, er det av stor betydning at ukultur blir ryddet opp i. At revisjon blir foretatt, medlemmenes rettigheter blir ivaretatt, og demokratiske retningslinjer blir etterlevd

Eksempler på negativ behandling av medlemmer:

Undertegnede ble på et klubb møte den 22. november 2004, av

Dråpen ringte til Per Hagerup for å få en kommentar, men Hagerup ønsket ikke å kommentere saken, da som han sa, at han har tiltro til at hans eget forbund vil granske saken på for ham en tilfredsstillende måte. På forespørsel om han hadde noe i mot at rapporten ble trykt i Dråpen så svarte Hagerup at han ikke hadde noe i mot det, da rapporten ikke er ment undratt offentligheten.

TVU leder T. Wedel nektet å stille spørsmål. I etterkant opplyste jeg hovedtillitsvalgt Tom Skaar om tilfellet, og han kunne opplyse om at T. Wedel hadde innformert ham om dette. Ikke for å få protokollført, eller begrunnet, men slik jeg forsto det, for å skryte av det.

Dette er ikke et enestående tilfelle. Jeg vedlegger brev fra Janos Szilagyi, datert 28.8.02 som belyser hva vedkommende mener om T. Wedel's behandling av enkelte medlemmer, og hvordan han behandler grunnprinsippene i hva vedkommende mener er " grunnideen med forbundet ", nærmelig å " stå sammen for å oppnå rettigheter ". Szilagyi hevder at man ofte hos T. Wedel blir møtt med det som han hevder er, en "hån" mot grunnprinsippene.

Innsynsrett:

Jeg har i flere år hatt et ønske om å få innsyn i så vel TVU Protokoll, og TVU regnskap

Jeg har i den forbindelse forespurt enkelte tillitsvalgte om dette, men ikke fått fylde gjørende info, verken hva gjelder regnskap, eller protokoll.

Jeg bestemte meg derfor for å rette en henvendelse til NSF. direkte, og fikk derfra en utfyllende og korrekt informasjon fra forbundsleder Bratvold.

Svaret ble sendt fra hovedkontoret den 11.11.04.

I brevet heter det seg at Protokoll fra møtene i TVU skal ligge om bord i det enkelte skip, blant annet på PC. Ved henvendelse til hovedtillitsvalgt kan du få se disse.

Så langt inneholde i brevet.

Jeg forespurte så hovedtillitsvalgt Skaar om å få innsyn i Protokollen, men fikk til svar at han ikke kjente til noen Protokoll.

Etter min forstand og engere viten, mener jeg å vite at for å være beslutningsdyktig og handlekraftig, må Protokoll føres, og underskrives.

Fullmakter må være godkjent.

Når så et medlem av TVU, og i dette tilfelle også en hovedtillitsvalgt, ikke kjenner til at en protokoll forefinnes, ja så har heller ikke TVU vært beslutnings berettiget.

Slik jeg tolker den informasjon som har kommet meg til hende, så kan store deler av inngåtte avtaler være inngått på feil grunnlag de seneste årene. Det er derfor etter mitt skjønn av største betydning, å få en gjennomgang av saksbehandling, føring av Protokoll/er, delegering av fullmakter og gjennomføring av disse.

Slik jeg forstår det så er det Tommy Wedel som skriver under avtaler, forhandler osv. Han har godt over 10 års fartstid og kan naturlig nok ikke påberope seg uvitenhet, i saksang eller prosedyrer.

Underskrevne avtaler som ikke er gitt etter foreskrevne vedtekter, må underkjennes og eventuelt påtales.

Jeg foreslår en revisjon av TVU. Protokoller for de siste 10 årene.

Tilbake til Bratvold's svar, hva gjelder TVU. regnskapene.

Sitat: ” Regnskapene i TVU oppbevares av kasserer og kan sees der”.
Sitat slutt.

Det var jo for så vidt greit, men mitt ønske er at regnskapene blir revidert opp mot billag. At budsjetter er fulgt, og godkjent.

Fra min side er det ønskelig med en gjennomgang fra 1995 og frem til dags dato.

På de siste 10 årene, har det på tross av søken, kun lyktes meg å få i hende, et eksemplar av referat fra et møte hvor det fremkommer en:

”Regnskapsoppstilling Color Line TVU 1999.” et ” Budsjettforslag for år 2000”. Et ”budsjettforslag for år 2001”. Og ” EVENTUELT: innkomne fra Petter Wessel datert 15. - 17. November”.

Referatet er kalt ” REFERANT FRA TVU/CL-MØTE ” Datert 15. – 17. nov. 2000. Det er underskrevet: REFERENT: Yours Truly Frode Aronsen.

I forhold til de overføringer som blir gjort, er det etter min oppfatning uforståelig at ikke budsjetter og regnskaper, uoppfordret og fortløpende blir kjent for medlemmene.

Det ble i noen tid utgitt et blad kalt ”KOORDINATOREN” Det har Norsk Sjømannsforbunds logo på forsiden, noe som vel borger for at NSF inntar for bladet. Jeg har ikke i LOGGEN funnet at ” Koordinator”, blir nevnt en eneste gang. Det kunne være interessant å vite om NSF inntar for utgivelse, og even-

tuelt står for en del av kostnadene.

På forsiden kan man lese at det er et felles blad for: Color Line, Fjord Line, OVDS og TFDS.

Bladet inneholder for en stor del reklame, på tross av dette er det avsatt i budsjettforslaget for år 2000 kr. 100.000,00.

Man ser på side 4 at for år 2001, så er det forslag for å øke tilskuddet til bladet med 15 000,00 kroner. Altså til kr. 115 000,00.

Jeg har tidligere selv innhentet bud på utgivelse av et tidsskrift. Blant annet på det grunnlag synes jeg at bevilgningene til koordinatoren kan virke i høyeste laget. Litt avhengig av opplag naturligvis, men kom vel langt med 20.000,00 kroner kanskje.

Jeg går ut i fra at de andre involverte også bidrar med midler. Det være seg Fjord line. NSF. OVDS eller TFDS. Som nevnt så er det jo betydelige mengder reklame. Skulle anta at dette også bringer vallutta til drift av heftet. Man ser også at Tommy Wedel på side 2 skriver, at det ikke finnes tid til å produsere mer enn ” en papir-Koordinator”, hvert annet år. Det

som ikke er reklame, eller sakset fra annet hold står på side 2 ”Velkommen til vår første papir – Koordinator”, side 9 ”TVU Color Line”, og side 18 ”FJORD”. Det som er egen produsert kan vel ikke ha tatt stort over en 30 minutters tid å produsere. I mine øyne så harmonerer ikke dette og man bør vel se nærmere på overføringene, for å se om det kan være overføringsfeil eller lignende.

Møteutgifter:

Møteutgifter er for år 2000 budsjettert med kr. 250 000,00. I og med at det ikke foreligger referater tilgjengelig for medlemmene, så langt jeg kan se, så vil jeg også be kontrollkomiteen om de faktiske utgiftene til møtevirksomhet, faktisk må ha denne størrelses orden.

Det er medlemmenes penger som forvaltes og det er da av stor betydning at de blir brukt på en fornuftig måte. Jeg tror det var i 2002 (3) at Harry Danielsen, Tommy Wedel og Helga Kollen gjennomførte et info møte på henholdsvis Kr. Harald og Pr. Ragnhild. De fleste er vel kjent med at de 2 skip anløper Oslo annenhver dag. Så er også tilfelle i Kiel. Harry Danielsen og Helga Kollen



tok Prinsesse Ragnhild ned til Kiel, for der å møte Tommy Wedel som hadde tatt fly ned, dette for å gjennomføre et 20 minutters informasjons møte. Møte besto i hovedsak, kun i å fortelle at de tre møtelederne hadde gjennomført et tilnærmet "turne program" langs norske kysten, for å formidle sjøfolks syn på like rammevilkår.

Den påfølgende dag ble det samme møte holdt på Kr. Harald. Et slikt møte kommer naturlig vis på anselige summer. Etter mitt skjønn er ikke dette anstendige bruk av medlemmenes midler, og jeg tillater meg å be kontrollkomiteen om å gi dette spesiell oppmerksomhet. Både når det gjelder forbruk, og fremgangsmåten for å gjennomføre disse 2 møtene.

Møtene kunne naturlig nok vært avholdt i Oslo.

Ved siden av møteutgifter, stort kr. 250 000,00 så er det også budsjetter kroner 100.000,00 til hovedforhandlingen i år 2000.

Man ser at teleutgifter er budsjettert med kr. 150 000,00 for år 2000 og for år 2001 med kr. 200 000,00. Da skal man jammen være en flittig telebruker. Jeg er, og sikkert mange med meg, er interessert i å se kvitteringer og bilag for et så stort telebruk. Det er også et faktum at Tillitsvalgte på lavt nivå måtte, (og kanskje gjør det ennå) bestride det meste av sine utgifter selv, for å kunne skjøtte sine verv. Tilgjengelighet til kommunikasjonsutstyr, som PC, tillitsmannskontoret etc. Har for enkelte tillitsvalgte vært meget begrenset.

Man ser av budsjettforslag for 2001 at det har kommet en rubrikk,

"Representasjon" med forslag på kr. 50.000,00.

Jeg kan ikke se nødvendigheten av at et TVU skal representere, men når midlene først er avsatt, og sikkert brukt, så må det jo foreligge

fullmakter, protokoll og bilag for kontoen.

På side 5 ser man at det blant annet ble drøftet en ide om evt. et gavekort pålydende kr. 9,999,00, eller eventuelt en gavesjekk på kr. 4 x5000,- til de to nevnte, og deres kone/samboer.

Ut av ideen, ble det gjort ett beslutningsdyktig vedtak.

Jeg vil gjerne ha en vurdering fra kontrollkomiteen om lovligheten ved slike vedtak.

Valg:

På årsmøte i region sørøst onsdag 11. mai i Stavern d.å. ble det på dagsorden i forhold til vedtektene punkt 8, avholdt valg:

Etter min mening må valget underkjennes, da det ifølge vedtektene må tas hensyn til alle fartsområder ved valg til regionsstyre.

Dette ble ikke gjort.

Flere av de stemmeberettigede var beruset, det ble nytt alkohol i valglokalet.

Gjennomføring av valg unner slike premisser bør også analyseres, og eventuelt føre til ny valg.

Lokale valg:

Lokale valg er ofte udemokratiske. Årsmøter er så langt jeg vet, ikke normal prosedyre på alle skip, og i særdeles ikke hvor T. Wedel normalt har tjenestegjort. Pr. Ragnhild.

Myndighet til å forhandle og underskrive protokoller.

Av mitt brev til Norsk Sjømannsforbund v/politisk ledelse datert 12.04.04 ser man at Tommy Wedel ikke har vært valgt som tillitsvalgt de siste 9 årene, bortsett fra ca 2 mnd. på motsatt skift i 2001.

Man ser videre på bilag datert den 26. februar 2002, her nevnt som:

PROTOKOLL FOR KASSAINSTRUKS AV 16. OKTOBER 2000.

Her skriver T. Wedel under kassainstruksen som: Tommy Wedel Hovedtillitsmann ansatte skip.

Slik jeg ser det så er det ikke tilfelle at Wedel var Hovedtillitsvalg på angjeldende tidspunkt. Om det er protokollført og vedtatt at en slik kassainstruks i det hele tatt skal godkjennes, ber jeg kontrollkomiteen om å utrede.

Underskrevet differensierte lønnsystemer og andre inngåtte avtaler de siste 10 årene, mener jeg også må gjennomgås nøye.

I forbindelse med at Color Line satte i rute det nye skipet "Color Fantasy" ble det sendt flere henvendelser til NSF. blant annet fra tillitsvalgt, om å bli med på eventuelle forhandlinger, eller som et brev jeg forfattet om bord i Pr. Ragnhild den 12.1.2004 kalt "Fremskritt ikke tilbakeskritt". Brevet ble underskrevet av mange.

Ordlyden var som følger:

NSF's medlemmer om bord i m/s Prinsesse Ragnhild forventer at NSF. i forhandlinger, forhandler om fremskritt og ikke tilbakeskritt i samtlige forhandlinger som foregår på medlemmers vegne.

Eksempler på dette kan være: Kortere arbeidstid og høyere lønninger og ikke omvendt, lengre arbeidstid og lavere lønn.

Grunnen til dette brev er rykter og mangelfulle opplysninger om ny tariff avtale for Color Fantasy. Vi håper med dette brev på en positiv tilbakemelding.

Svar fra Norsk Sjømannsforbund ble mottatt av undertegnede den 27.1.2004.

Her heter det blant annet: Jeg sakser fra et av kapitlene. Utover dette er det ukjent for oss at det skal utarbeides noen ”ny” tariffavtale for Color Fantasy.

For meg så tyder dette på at det naturlig nok var ukjent for NSF. at det pågikk en forhandling. Allikevel har NSF. Ved forbundsleder Erik Bratvold underskrevet en Protokoll den 19. mars 2004.

Man ser at på ett eller flere møter har Tommy Wedel og Harry Danielsen foruten Erik Bratvold vært tilstede.

Ingen av henvendelsene som jeg har nevnt ovenfor (fremskritt ikke tilbakeskritt, eller forespørsel fra til-litsvalgt om å bli tatt med på forhandlinger), har blitt tatt til etterretning.

Slik jeg ser det, spesielt i lys av svaret fra NSF. den 27.01-2004 så er det Harry Danielsen og Tommy Wedel som har forhandlet frem avtalen.

Det er 1, 5 timer lengre arbeidstid, inkluderende overtid og fast lønn, Det er avtalt fleksibel daglig arbeidstid mellom 8 og 14 timer. Det er også avtalt at ansatte i stillinger omfattet av denne avtale, forplikter seg til å arbeide fleksibelt i forhold til annet servicearbeid, relatert til kundebehandling om bord. Dette er betydelige negative forandringer.

Ingen avtale som jeg kjenner til i dag er så dårlig i noen av LO's avdelinger.

LO sentralt går nå ut og forhandler om 6 timers dag. Så ser man her at NSF forlenger arbeidstiden og forverrer arbeidsforholdene.

Jeg ber kontrollkomiteen om å rette spesiell oppmerksomhet rundt denne avtalen.

Ved henvendelse til LO sentralt, så har det ikke blitt gitt svar på henvendelser.

En u-kultur som ikke er en LO leder verdig.

Juridisk bistand.

Undertegnede er en av mange som var med og stiftet en solidaritetsstiftelse kalt

TVERRFAGLIG SAMHOLD

Dette ble gjort den 14. oktober 2002.

Stiftelsens formål er:

å være pressgruppe mot fagforbund som svikter enkeltmedlemmer eller grupper av medlemmer.

å bygge nettverk på grunnplanet på tvers av fagtilhørighet.

å sette sak på dagsorden.

å skaffe kapital til enkeltsaker hvor primært fagorganiserte blir sviktet av eget forbund.

Stiftelsen har hatt positiv fremgang i enkeltsaker. Det er naturligvis å ønske at rettferdighet skjer i det enkelte forbund slik at våre tjenester ikke blir benyttet.

Når vi allikevel er benyttet, og har fått gjenopptatt ”avvist”, blant annet, tidligere juridisk bistand, synliggjør dessverre det vår berettigelse.

Det er å håpe at Tverrfaglig Samhold blir benyttet i så liten grad som overhode mulig. Jeg ber derfor kontrollkomiteen om å gå inn i saken som er belyst nedenfor.

Tommy Wedel er i konflikt med et av NSF, medlemmer, ”Jane Issa”.

På tross av at Norsk Sjømannsforbund i brev av 23. april 2002 tar avstand fra saksbehandlingen og aksjonen som her ble iverksatt, i det den er i strid med hovedavtalen, så er Wedel tilkjent juridisk bistand fra forbundet, men ikke Issa.

Med Wedel's kontakter og tilknytning til NSF, ser jeg det som en mulig fare at innhabilitet, i forhold til godkjenning av juridisk bistand er til stede.

Alle bør se at det er habilitetsproblemer her. I normal forretningsorden

er man svært oppmerksom på habilitets problematikk. Spesielt i fagorganisasjoner bør man være spesielt oppmerksom. Tommy Wedel er venn av Erik Bratvold som jo sitter i utvalget. Jeg anbefaler at uavhengig juridisk ekspertise blir kontaktet for å utrede rettigheter til juridisk bistand. Dette ikke bare for å få en mer objektiv vurdering av tilkjent juridisk bistand, men også slik at fremtidige uheldige episoder for NSF. kan unngås.

Jeg finner det også merkelig at NSF. først tar avstand fra saksbehandlingen og aksjonen, og siden fratar Issa juridisk bistand.

En objektiv og grundig undersøkelse, er påkrevet.

Jeg er klar over at det er et betydelig arbeid jeg ber om blir gjennomgått.

Det er imidlertid store beløp og store konsekvenser for enkeltindivider og grupperinger av NSF medlemmer og ledere som står på spill.

Det er derfor med ydmykhet jeg henvender meg til dere, og ber om at rettferdighet må fremkomme.

Om det skulle være ønskelig med ekstern bistand tillater meg å henlede oppmerksomheten til et firma som kan nås under www.hibis.com. Dett er et internasjonalt firma, som jeg har latt meg fortelle, er kjent for å ha hatt lignende oppdrag, både i inn og utland.

Om min bistand er ønskelig, så stiller jeg meg til disposisjon.

Distriktpolitikk og skipsfart i Norge er **bare tull**

Det er det man sitter igjen med etter å ha lest skattekomiteens innstilling til regjeringen, som ble levert finansministeren 07. mars i år: ”All særbehandling av norsk rederibeskatning må ta slutt. Refusjonsordning, nettolønn og sjømannsfradrag har ingen samfunnsøkonomisk begrunnelse”, fastslår lederen for skattekomiteen, professor Guttorm Schjelderup ved Norges Handelshøyskole i Bergen.



Det er rene ord for (skatte) pengene. Vi i FFFS lurer på om skattekomiteen overhodet har sett ut fra sitt lille krypinn, før de konkluderte. Har de seriøst vurdert konsekvensene av en slik innstilling? Har de ikke sett at resten av Europa går stikk motsatt vei i sin behandling av skipsfarten? Anbefalingene fra en tilsvarende komité i Sverige gir de stikk motsatte råd.

Hva er det professoren og hans medhjelpere har sett, som resten av Europa ikke har sett?

Kan det være at de ikke har sett hva konsekvensene for deres eget land vil bli?

Om regjeringen vil støtte en slik anbefaling, kan FFFS fortelle hva som blir resultatet av en slik politikk:

- *Rasering av norsk skipsfart*
- *Rederne vil flagge ut til land som ser verdien av å ha en moderne skipsfart*
- *Det vil ruinere distriktene, fordi det er der de fleste sjøfolk bo. Det vil dermed øke fralyttingen fra distriktene, noe som i sin tur fører til økt tilstrømming til byene*
- *Det vil føre til nedleggelse av arbeidsplasser langs hele kysten*
- *Det vil øke arbeidsledigheten, samt føre til økonomisk kaos for de som mister inntekten*
- *Det vil føre til at innenlands fergetrafikk blir drevet av utlendinger, med utenlandske sjøfolk. Det kan igjen føre til farlige situasjoner om det skulle oppstå en krise, bla. pga. språkvansker*

Skattekomiteen ser kun at nettolønnsordningen koster 1,5 milliarder kroner. De tenker ikke på at de som er i arbeid også seiler inn milliarder av kroner i utenlandsk valuta, de mottar ikke arbeidsledighetstrygd. Med andre ord er skipsfart et overskuddsforetak.

FFFS råd til regjeringen er at de må de utvide ordningen med nettolønn, ikke fjerne den. Da vil rederne bli i Norge og utvide aktiviteten, noe som betyr flere norske arbeidsplasser og profitt for hele det norske samfunnet.

FFFS vokser som aldri før

De siste ukene har vært som en dans på roser: Økt tilstrømming i medlemsmassen, og vi vokser veldig fort!

Vi har nå medlemmer i alle fartsområder, noe som gjør at vi nå har hendene mer enn fulle av oppgaver, oppgaver vi tar med glede. Vi mottar innmeldinger og foretar utmeldinger fra andre forbund hver eneste dag. Det som gjør det så givende å arbeide med dette er at det nå har gått opp for de seilende at dersom vi skal ha en fremtid, må vi stå sammen i et forbund.

Vi ble spådd en veldig kort levetid da vi startet FFFS, men vi har allerede overlevd spådommene med flere år allerede. **Vi er kommet for å bli!**

LOs suverene makt

Av Stein Ove Korneliussen

Det tette samarbeidet mellom Arbeiderpartiet og LO strider mot folkesuverenitetsprinsippet, og bør opphøre.

De politiske partiene er valgt inn på Stortinget gjennom stortingsvalg, der borgerne sier sin mening om hvem som bør styre landet. Vi delegerer myndighet fra oss selv til andre, der vi gir partiene fullmakt til å styre for oss. Stortinget er den lovgivende makt, og det finnes ikke noe politisk område som ligger bortenfor Stortingets kontroll.

Ut fra Stortinget dannes regjeringen, som er den utøvende makt. Tradisjonelt, sett i forhold til parlamentarismen, utgår regjeringen fra Stortingets flertall. I praksis er det sjelden slik, og selv regjeringskoalisjoner er ofte mindretallsregjeringer. Regjerings samarbeidet mellom Høyre, KrF og Venstre er et eksempel på en mindretallsregjering.

Regjeringen kan bli tvunget til å gå gjennom at flertallet på Stortinget uttrykker et såkalt mistillitsvotum mot den sittende regjering. Inntil det skjer, sitter regjeringen trygt.

Korridorpolitikk

Den offisielle makten i Stortings- og regjeringskorridorene er det selvsagt de politiske partiene som har. Det er partiene vi velger inn på Stortinget, og det er partiene som danner regjering. Partiene sitter ikke på all informasjon selv - derfor bruker de ulike kanaler til å innhente denne informasjonen. Den såkalte korridorpolitikken, eller lobbyvirksomhet som den også kalles, er en viktig kanal i denne sammenheng.

Korridorpolitikk betyr å påvirke politikere utenom de vanlige kanalene som er debattinnlegg, diskusjon eller saksorienteringer. Når man driver korridorpolitikk møter man politikeren ansikt til ansikt og prøver å endre eller forhandle om politikken til personen. Denne virksomheten foregår mellom en interesseperson eller -gruppe og en sentral politiker, eller en politiker som har spesielt mye og si om akkurat denne saken.

Organisasjoner, enten det er interesseorganisasjoner eller andre typer, søker innflytelse gjennom lobbyvirksomhet. Lobbying, som det også kalles, er en uoffisiell, men viktig kanal for informasjonsutveksling mellom politikere og organisasjoner.



LO-leder Gerd Liv Valla

Forholdet mellom LO og AP Det mest kjente samarbeidet mellom et parti og en organisasjonen, er symbiosen mellom Arbeiderpartiet og Landsorganisasjonen i Norge (LO).

LO er Norges største lønnstakerorganisasjon. Nær 850 000 medlemmer er organisert i fagforbund som er tilsluttet LO.

Det er tette bånd mellom AP og LO, og signalene tyder på at LO har besluttet å knytte enda sterkere bånd til Arbeiderpartiet. Dette startet

allerede under siste valgkamp. Når de i fjor økte pengestøtten til partiet, gjorde de det for å oppnå en politisk gevinst. I følge NRK-programmet Brennpunkt mottok AP 13 millioner i direkte pengestøtte fra LO i fjor.

Hva ønsker LO å oppnå?

La det være klinkende klart at LO kjemper sine medlemmers kamp. De er en interesseorganisasjon for sine 850.000 medlemmer. LO mener at ved å støtte Arbeiderpartiet, ivaretar de sine medlemmers politiske interesser på best mulig måte.

LO har direkte innflytelse på Arbeiderpartiets politikk, og dermed også regjeringens politikk. LO er sterkt representert i Aps sentralstyre. Fra LO sentralt sitter Gerd Liv Valla. Jan Davidsen er Fagforbundets representant, mens Kjell Bjørndalen representerer Fellesforbundet. Begge de to sistnevnte forbundene er LO-forbund.

Andre samarbeider også

Det er ikke bare Landsorganisasjonen og Arbeiderpartiet som samarbeider. Tidligere var NHO en stor økonomisk bidragsyter til Høyre. NHO har imidlertid besluttet å stanse denne støtten. Båndene mellom Senterpartiet og Bondelaget har også vært sterke, og Bondelaget gir bare indirekte støtte til SP.

Hva er problemet?

Partiene får sin innflytelse gjennom valg. Den politiske kanalen der organisasjoner og næringsliv kan utøve sin påvirkning kalles den korporative kanal. Denne fungerer som en egen politisk kanal på siden av det folkevalgte systemet.

LO er en interesseorganisasjon som kjemper for sine medlemmers interesser. Det kan de ikke klandres for. Det er deres plikt. Problemet med at LO har så stor makt som de har, er at de ikke er valgt av folket. Vi som velgere har ingen innflytelse på LO som sådan.

Arbeiderpartiet er avhengig av pengestøtten fra LO. Dette plasserer LO i en maktposisjon der de kan diktere APs politikk. Og det som er APs politikk, er også Norges politikk.

Den norske parlamentarismen

fungerer på den måten at regjeringen, og dermed også AP, kan bli tvunget til å gå av, gjennom at flertallet på Stortinget uttrykker et såkalt mistillitsvotum mot den sittende regjering. Dette prinsippet er meget viktig, og har tidvis vært benyttet. Stortinget representerer folket, og dermed kan vi si at det er folket som uttrykker mistillit når det fremsettes et slikt.

Siden LO ikke er et folkvalgt organ, har vi ikke denne muligheten overfor LO. Stortinget kan altså ikke uttrykke mistillit overfor LO

direkte. De må i så tilfelle gå veien om Arbeiderpartiet.

Dette er problematisk, for LO er en privat interesseorganisasjon som utøver direkte og stor politisk makt. Dette strider mot det folkesuverenitetsprinsippet, som sier at all legitim statsmakt skal stamme fra folket selv.

Det er bare å håpe på at samarbeidet mellom LO og AP forvitrer til samme nivå som de andre partiene har til ulike andre organisasjoner.

Så ble skatten på **kostpengene** likevel innført

”Skatt på kosten, er ikke innført enda, det skal bare trekkes skatt av utbetalte kostpenger, fra 01.01.06. Til revidert statsbudsjett til sommeren”, i følge Bendiks H. Arnesen (AP) på Stortinget.

Arnesen viser til at det er flertall i regjeringen for at matskatten ikke skal innføres, og at finansministeren

må følge regjeringens retningslinje. Arnesen kan også fortelle at de trukne kronene skal tilbakebetales over selvangivelsen, når skatten er borte.

Slik vi ser det er problemet at er en skatt først innført, blir det vanskelig å få den fjernet igjen. Se hva som skjedde med den midlertidige merverdiavgiften, nå moms. Den

ble midlertidig innført tidlig på 70-tallet, som hjelp til en slunken statskasse, men vi sliter med den ennå.

Blir resultatet av matskatten slik også, blir det bråk. Nå har den rød-grønne regjeringen en gylden mulighet til å vise at de er til å stole på. Vær trygg på at FFFS vil passe på.

Hurtigruten kan bli utkonkurrert

I Rana Blad 27.02.06, kan man lese følgende:

”Billigere Cruiseskip, er et bedre alternativ, for turister som vil oppleve norskekysten enn hurtigruta”.

Årsaken til dette er ganske enkelt at regjeringen ikke har forstått at å innføre nettolønnsordning er et godt hjelpemiddel for å opprettholde denne type skipstrafikk. Ikke bare støtter nettolønnsordningen skipsfarten, men det er også en utmerket måte å trygge distriktene.

Om ikke regjeringen er i stand til å tenke litt praktisk og økonomisk, vil det ikke være lenge før hurtigruteselskapene flagger ut, og komme tilbake med billigere utenlandsk mannskap.

Slik vi kjenner hurtigruta i dag, er den et merkenavn og –produkt for Norge. Dersom den flagges ut, blir det ikke lenger detsamme. Miljøet om bord kan ikke bli like norsk med bare utlendinger til å

ta seg av servicen. Heller ikke vil de være i stand til å kunne svare på de utallige spørsmålene turistene vil komme med. Til det må man ikke bare ha kursing, man må ha det i sjela.

Kystens riksvei nr. 1 er sjel. Den må få den støtten som er nødvendig.



Slike redere skulle vi hatt flere av

I avisene 04.03, kunne vi lese at skipsreder Karsten Høyland (Sartor Shipping), vil satse utelukkende på norske sjøfolk. Det er gledelig lesning.

Grunnen til denne tillitserklæringen ligger i hans erfaring med norske sjøfolk. ”Bemanningen er den største utgiftsposten hos oss, selv med refusjonsordningen. Men vi satser likevel på norske sjøfolk. For hvis vi tar totalkostnadene, er jeg ikke sikker på at det blir dyrere å



Ocean Mainport. Foto fra Sartor Shippings egen hjemmeside

ha norske sjøfolk. Vi får reduserte kostnader til reparasjoner og forsikring, færre havarier på grunn av godt vedlikehold osv.” sier Høyland i Sartor shipping, til Bergens Tidene.

Sartor Shipping har allerede 200 norske sjøfolk, og skal ansette ytterligere 100 nye i løpet av to til fire år, som skal bemanne de fire nybyggene som er bestilt. FFFS takker for tilliten.

Nå har vi en enestående sjanse til å stoppe utvidelse av NIS-registeret

01.07.87 var datoen da den virkelige nedgangen for norske sjøfolk skjøt fart. Denne dagen var både skole og mønstringskontor på Manila på plass.

Med hjelp av de andre forbundene, og spesielt Norsk Sjømannsforbund, ble NIS-registeret åpnet.

En viktig årsak til at motstanden ikke var større den gang, var at vi sjømenn ikke sto sammen i ett forbund. Den gangen hadde vi ikke noe annet alternativ. I dag har vi FFFS. Derfor har vi nå en enestående mulighet til å stoppe videre utvidelse av NIS.

En annen ting vi kan gjøre når vi er samlet i et forbund, er å få en troverdig sikkerhet på oljefeltene. Som dere sikkert har fått med dere, blant annet gjennom mange artikler i Dråpen, er at det er innført områdeberedskap på sokkelen. Det betyr i klartekst at sikkerheten

er svekket for de som arbeider i oljesektoren. Om vi samlet går inn for å få oppgradert sikkerheten til at det skal være et beredskapsfartøy ved hver plattform, så øker vi ikke bare sikkerheten, men skaffer også arbeid til flere sjøfolk. Om NIS-registeret i tillegg blir utvidet, blir sikkerheten ikke bedre, fordi båtene vil bli besatt med utenlandsk arbeidskraft. Nei, vi mener ikke at utlendinger ikke er gode nok sjøfolk, men vi frykter mange misforståelser i en krisesituasjon. I en redningsoperasjon må det hele tiden være en flytende og god kommunikasjon. Med bare utlendinger om bord er vi redd det kan bli vanskelig.

Noe annet vi i fellesskap kan få til, er innføring av Arbeidsmiljøloven. Norge er i dag det eneste landet i Europa som ikke har innført den til sjøs. På land var vi et foregangsland, så hva kan grunnen være til at den

ikke er innført til sjøs? Kan det være at det er noen som føler makten sin truet av Arbeidsmiljøloven? Da den ble innført i Danmark for 13 år siden, viste det seg fort at det var på sin plass. Både dødsfall og alvorlige ulykker har gått ned ganske dramatisk, i følge Sjøfartsstyrelsen i Danmark

Om vi står sammen kan vi altså utrette mye. I tillegg til å stoppe NIS kan vi få til ordninger som gjør at vi kan bli tatt på alvor. Nå har vi muligheten til å påvirke, i stedet for hele tiden å leve med utflaggingsspøkelset over oss. Som en sterk og samlet forening kan vi gi klar beskjed om at vi ønsker rammevilkår som gir oss sikkerhet for jobbene våre. Vi kan forlange at myndighetene legger forholdene til rette for norske redere i Norge. Men, historien har vist at det ikke nytter, om vi ikke står samlet.

Innbrudd på hyttå

av Per Inge Torkildsen

Eg kan ikkje fordra forsikrings-selskaber. Eg stole ikkje på de, og eg lige de ikkje. Men la meg ta det andra fysst:

”Me kan ha det på hyttå!” seie kånå. Hvis me har någe hemma, og det bler ødelagt, eller me e trøtte og leie av det, så seie kånå: ”Me kan ha det på hyttå!”

De 18 år gamle, ekle stuegardinene våre, fløyel eller velur eller ka det e, - sykt tjukke og varme, litt for korte, ekstremt falma og vannvit-tigt gammelmodigt stygge, - nå har me de på hyttå. De gamle furumøblene, tidligare lys furu, nå omtrent svarte furu, - me har de på hyttå. Sofaen, med et slags skotsk-rutete nasjonalsosialistisk trekk, 14 pizzaflekkar, knallharde puder og ryggstø som ei spigermatta, - me har han på hyttå. De gamle lampetane våre, sykt svære skjermar og sykt lide lys, - på hyttå. Det gamla bestikket, med knivar så e så sløve at eg ikkje skjære opp tomatene, eg drebe de. Den gamle komfyren, så e så trege at eg trenge 45 minutt på å koga et egg (fira egg tar tri timar). De tri fondue-settå så me fekk te bryllupet for 26 år siden. De gamle



tøflene mine, den eina reimå har røget og der e hål i sålane. De gamle skjortene og buksene mine, - de kan jo ver arbeidskler på hyttå (eg arbeide aldrig på hyttå). Det gamle fjernsynet vårt (Tandberg), kor lyden automatisk bler sterkare og svagare, kontinuerligt, og kor bildet rulle heila tidå. Me har det på hyttå.

Hyttå vår ligge i ein liden hyttelandsby, i Mandal. To ganger har der vært innbruddsraid i landbyen vår. Ein gang me kom te hyttå va der to forsikringsfolk så va komt rett før oss. Ein stod på terrassen, og han andre va inne i selva hyttå. De kikke på meg, og han eine seie:

- E der greit med 15 000?

- Ka?

- 15 000. For skadene itte innbruddet.

- Korfor någen skader?

- Møje, dessverre. Den store vasen der, for eksempel, den e jo knuste.

- Har vært knuste i 10 år, det e derfor me har han på hyttå.

- Stolen der e ødelagde.

- Stolen mangle ein fod, og det har han alltid gjort. Det e derfor me har han på hyttå, og det e derfor han står innte veggen, sånn at me mesten kan bruga han, og jaffal orke å se på han.

- Ja, men... Låsen i inngangsdørå e ødelagte, og karmen e brukken opp.

- Kånå mi gjorde det i forfjor, då hu hadde glømt nøklane. Eg vil ikkje ha fem flade øre av dokker. Det e sånn så dette me har det. Me leve sånn så dette. Der har ikkje vært innbrudd. Dra dokker te helsikken vekk med de 15 000 kronene.

Eg har aldrig likt forsikringsfolk. Eg stole ikkje på de...

Si din mening på våre hjemmesider!

Informasjonsmøte på **Color Festival** og på **Christian IV** 20.02.06

Vi ble invitert av mannskap og offiserer på Color Festival 23.01.06 til et informasjonsmøte. Det var ca. 30-40 medlemmer av besetningen tilstede. På Christian IV den 20.02.06 var det omtrent dobbelt så mange tilstede.

Begge møtene ble avholdt i en positiv tone og flere spørsmål ble tatt opp og besvart. Vi ønsker å gjengi et referat av de viktigste hovedpunktene her da vi regner med at det er flere som har behov for en avklaring av disse spørsmålene:

Hvorfor bare ett forbund?

- Med *ett* forbund har vi mulighet til å bli tatt på alvor i spørsmål som angår oss seilende. Vi vil bli en maktfaktor, som blir hørt. Jo flere vi er, og jo mer samlet vi står i våre krav, dess større påvirknings- og gjennomslagskraft får vi.

Hva med kollektive forsikringsordninger?

- Det er en sak vi arbeider med. Vi har vært i kontakt med flere selskap, men problemet foreløpig er at vi er små. Men om tilstrømningen av medlemmer fortsetter, vil vi snart klare å forhandle fram en felles avtale.

På den andre siden så er kontingenten i FFFS lavere enn i NSF, og medlemmene har mulighet til å benytte denne differansen i private

forsikringsavtaler.

Hva med forhandlingsrett?

- I følge norsk rettspraksis kan alle fagforbund forlange forhandlingsrett. Det kommer også vi til å gjøre, når vi føler at tiden er inne for det. Foreløpig avventer vi å kreve dette til vi har flere medlemmer og Arbeidsmiljøloven er innført også til sjøs. For øvrig har vi i skrivende stund passert 650 i medlemmer.

Når på året vil FFFS ha forhandlinger, når den tid kommer?

- Det spørsmålet må vi overlate til Årsmøtet å besvare.

Vil dere forhandle for alle kategorier sjøfolk?

- Selvsagt vil vi forhandle for alle kategorier, det er hele hensikten med å bli *ett* forbund.

Det er derfor vi mener det er så viktig å bli *ett* forbund fordi vi da blir en forening myndighetene *må* ta hensyn til. Det betyr også slutt på splitt-og-hersk taktikken som vi har blitt utsatt for så lenge.

Har FFFS egne vedtekter?

- Selvsagt har forbundet egne vedtekter. Vedtekter som setter medlemmene i fokus.

Hvis det er tvistesaker om bord, blir de støttet av uavhengig jurist,

som kommer om bord ved første anledning?

- Om medlemmene trenger juridisk bistand, får de selvfølgelig det. Om det har noen som helst hensikt å sende vedkomene om bord, er et annet spørsmål. Det viktigste er å ta kontakt med oss på kontoret, dokumentere saken best mulig, deretter så tar vi kontakt med en av våre utmerkede jurister. Slik er fremgangsmåten.

Et annet punkt som kom fram, var regnskapene i FFFS. Vi lovet i den anledning å legge fram regnskapet for 2005 i dette nr. av Dråpen, men vi forlovd oss. Skulle vi gjengitt hele regnskapet ville det tatt så stor plass at det ville gått ut over bladets øvrige innhold.

Derfor har vi heller valgt å sende det til de av medlemmene som måtte ønske det. Om andre ønsker innsyn i dette, er det bare å ta kontakt.

På møtet om bord i Christian IV hadde også NSF stilt mannsterke opp. Derfor ble debatten noe hetere. NSF sine representanter hadde så mye å svare for, at de ikke fikk særlig mye gehør i salen. Det ble til tider latterfullt når de prøvde å forsvare politikken de hadde bedrevet overfor sjømenn de siste 25 årene.

NSF representantene etterlyste også et streikefond i FFFS, noe vi måtte innrømme at vi per dags dato ikke har. Vi benyttet likevel anledningen til å påpeke at det har heller ikke NSF noe bruk for. Det har i alle fall ikke vært brukt noe særlig i kampen for sjøfolk.

Begge informasjonsmøtene resulterte i at flere av besetningen benyttet anledningen til å melde seg inn som medlemmer hos FFFS. Så til alle dere som var tilstede på dette og andre informasjonsmøter: Takk for invitasjonen, vi kommer gladelig tilbake!



Da Bergen holdt pusten

- historien om tidens sjøslag på Bergen havn

Av **Bård Gram Økland,**
Bergens Sjøfartsmuseum

I 1665 lå to av Nord-Europas stormakter i krig med hverandre: England og Holland. Begge land konkurrerte om herredømmet på havet. Norge - Danmark med kong Frederik III var nøytral i denne konflikten og alliert med begge parter. Hollenderne ville bl.a. ha fri fart gjennom Øresund og fri adgang til norske havner når engelske fregatter forfulgte deres handelsskip. Engelske krigsskip gjorde nemlig alt de kunne for å ødelegge Hollands skipsfart. Sommeren 1665 seilte en flåte på 10 hollandske handelsskip fra Øst-India om Skottland på

vei hjem. På veien søkte de tilflukt i Bergens lune havn. Fra før lå det omkring 40 andre hollandske handelsskip i havnen. De ville unngå å bli plyndret av engelske kaprere og ventet i byen på eskorte for den siste del av hjemturen. Men engelske krigsskip viste om flåten av handelsskip. En større engelsk flåte under admiralen jarlen av Sandwich lå og ventet ved Doggerbank. Da han mente tiden var inne sendte han kontreadmiral Sir Thomas Teddiman med en engelsk flåte inn til Bergen. Opplysningene om størrelsen på denne flåten varierer, men 21 krigsskip er sannsynlig. Ni av skipene skal ha vært fregatter, deriblant lederfartøyet HMS "Revenge", og til sammen hadde de et mannskap på vel 6.000 mann og minst 1.000 kanoner. Ifølge noen historikere skal skipene

ha vært utstyrt med 2.000 kanoner. Når vi derimot ser på samtidige malerier kan det se ut til at også større linjeskip med flere kanondekk var del av flåten. Om kvelden 1. august seilte denne krigsflåten inn Byfjorden.



Utsnitt av maleriet "Slaget på Bergens Våg 1665". Vi ser de hollandske skipene sett i fra fisketorget, med festningen i bakgrunnen. Malt av Van der Velde d.e. (Rijksmuseum i Amsterdam).

Engelskmennene ville sikre seg den verdifulle skipslasten. De sperret derfor utløpet av Vågen ved å legge seg på linje mellom Nordnes og Bergenhushus festning. Hollenderen var fanget og bergenserne holdt pusten. Den engelske flåtesjefen Sir Teddiman gjort flåten sin klar til strid og kontaktet kommandanten på Bergenhushus. På festningen møtte han både kommandant Caspar von Cicignon og øverstkommanderende i Norge - Claus Aslefeldt. Sir Teddiman ba om støtte fra festningen til å ta de hollandske handelsskipene. Aslefeldt på sin side sa han måtte vente på orde fra kongen i København om denne saken. Han ba også engelskmennene å seile bort fordi de kom med en alt for stor krigsflåte i følge gjeldene traktater. Den engelske flåtesjefen ville ikke etterfølge kravet.

Også den hollandske flåtesjefen de Bitter oppsøkte ledelsen på Bergenhushus festning, men han ba om støtte og beskyttelse. Det ble bare de Bitter som fikk positivt svar. De hollandske skipene begynte da å forberede seg

på kamp. De åtte best bevæpnede skipene la seg med breidsiden mot engelskmennene for å få maksimalt uttelling for kanonene sine i en bue mellom Nykirken på Nordnes og Bradbenken. Det var vanlig at handelsskip som gikk på Asia var utrustet med kanoner for å beskytte verdifull last. De hollandske matrosene som hadde havnet på fylla i byens skjenkestuer ble nå kommandert tilbake om bord med det samme. På festningen begynte man å lade kanonene

og inne i byen begynte borgervæpningen å organisere batteriene på Nordnes. Mange mennesker var spente og hadde funnet seg skueplasser på byens åser og kammer.

Den engelske admiral Lord Sandwich skrev: "Jeg er tilbøielig til å tro, at neppe noensinde har så stor rikdom vært samlet på ett sted". Om bord på Ostindiafarerne fantes det veldige rikdommer fra Østen: 3.048 rå diamanter, mer enn 2.900 rubiner og 18.000 perler. I tillegg kunne handelsskipene på Østen frakte store kvanta krydder og porselen m.m. Det ble anslått at den samlede verdien til alle hollandske skip i havnen tilsvarte 300 tønner med gull eller over tre millioner norske riksdaler.

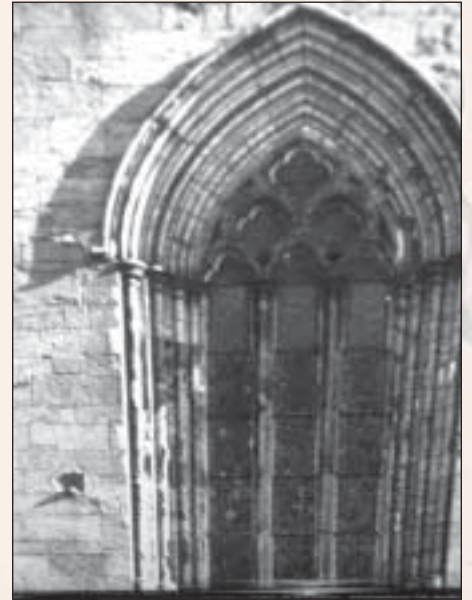


To trefigurer som forestiller en løve og enhjørning ble tatt vare på etter slaget. De har omkranset kongens våpenskjold på engelske krigsskip.

Etter at den engelske forhandleren ikke fikk det svaret han ønsket fra festningen, seilte han forbi rekken av hollandske skip. Hollenderne hilste han høflig med tre salutter. Men så snart det engelske sendebudet var om bord på den engelske flåten ble det røde kampflagget heist. Det ble stille og de to motstanderne holdt bønner om bord på sine respektive skip.

Engelskmennene begynte angrepet kl 06. om morgenen, først med ett en-

keltskudd, deretter en kanonade fra flere hundre kanoner. Da blåste og regnet det godt i byen, noe som snart skulle gjøre forholdene vanskelige. Flåten var delt i tre slik at hver divisjon var rettet mot henholdsvis festningen, Nordnes og de hollandske skipene. Til å begynne med holdt Bergenhus seg nøytral ved å flage det hvite flagg, men da kuler også traff festningen og drepte fire mann ble det ikke vist noen nåde. Etter et samtidig hollandsk maleri å dømme, lå flere galleier



341 år etter slaget sitter det fremdeles en engelsk kanokule fast i Domkirkeveggen (nede til venstre)

fortøyd ved Bradbenken innunder festningen (kombinert seil- og roskip med noen kanoner). Om dette virkelig var tilfelle var det sannsynligvis dansk-norske. Om man skal dømme etter bildet ser det ikke ut til at de åpnet ild under slaget, trolig fordi de ikke hadde en god nokk posisjon. Da gikk Danebrog til topps på festningen og de rettet sine 150 kanoner inn mot engelskmennene som da kom under dobbel ild. Soldatene på festningen denne dagen kom i hovedsak fra Sogn. Over 1000 små og store kuler ble avfyrt fra festningen i tillegg til over 5000 muskettkuler. Kruttrøyken drev fra festningen utover Vågen mot de engelske krigsskipene som var bundet sammen. Noen kuler fra festningen kuttet trossene slik at skipene kom i drift i den sterke vinden. Tre og en halv time senere var slaget over. Den engelske flåten ble påført store skader og måtte trekke seg ut Byfjorden. De seilte til Herdla for å reparere skadene. På engelsk side ble mellom 500 og 700 sjøfolk drept. De Hollandske skipene hadde betydelig mindre tap, dvs. 123. På Bergenhus mistet 7 mann livet og 23 ble skadet. Festningen fikk en rekke skader på bygninger, bl.a. Rosenkrantzårnet. I byen ble det meldt om 10 drepte og flere sårede. I tillegg var en rekke hus og brygger skadet eller ødelagt, men de hollandske skipene kunne forlate byen velberget. Før de dro fikk fest-



Engelsk tegning som viser hvordan skipene lå på linje under slaget.



Her er tidenes sjøslag foreviget i et kobberstikk av A. Bloem fra W. Schouten. Illustrasjonen ble trykt i boken "Reisetogt naar en door ostindien" (1775).

ningen fire store bronsekanoner og 37 jernkanoner av den hollandske flåten.

Det hører med til denne spesielle historien at det i forkant av slaget utspant seg et diplomatisk spill i København. Englands ambassadør i København, Sir Gilbert Talbot, presenterte en hemmelig plan for kong Frederik III. Kongen skulle gå med på at Bergenhus festning ikke skulle gripe inn når den engelske flåten gikk til angrep. Tilgjengjeld skulle den dansk-norske kongen få halvparten av den hollandske lasten. Den danske statskassen stod i bunnløs gjeld etter flere kost-

bare og mindre vellykkede kriger mot Sverige. Dens største kreditor var ingen andre enn Holland. Som del av avtalen skulle Danmark - Norge fremdeles kunne fortsette som alliert med Holland etter slaget. Fristelsen ble stor for kongen som gikk med på det engelske tilbudet etter flere overveielser. I Bergen viste øverstkommanderende Claus Ahlefeldt og den engelske flåtesjefen at forhandlinger var i gang men ikke mer. 24. juli 1665 ble det sendt en ordre fra København til Ahlefeldt om at man skulle protestere mot engelskmennene. Protesten skulle likevel bare være muntlig. Un-

der selve angrepet skulle festningen ikke gripe inn. Men den raskeste ruten fra København til Bergen tok 10 dager og kom først frem den 6. august – fire dager etter slaget. På samme tid var en ordre på vei fra den engelske regjering til den engelske flåtesjefen i Bergen. Han skulle avvente angrepet til Bergenhus hadde fått sin ordre først. Underveis ble den engelske kureren innhentet i Nordsjøen av hollandske skip. Da Ahlefeldt fikk den endelige ordren for sent ble han grepet av panikk. For å rette opp fadese anmodet han engelskmennene om å angripe på nytt, men Teddiman ville ikke. Han hadde fått meldinger om at den fryktende hollandske admiral Michael de Ruyter nærmet seg Bergen for å eskortere flåten til Holland.

Slaget på Vågen ble mye omtalt i tidens aviser og magasiner. Det hemmelige spillet mellom kong Frederik og England ble fort avslørt og gjort allment kjent. Kunstnere avbildet slaget i ettertid, som van der Velde d.y. Han reiste selv til Bergen med eskorteskipene for å male slaget. Bildene hans kan i dag sees på Rijksmuseum i Amsterdam og Boymanns Museum, i Rotterdam. Noen minner om kampen finnes i dag. I tårnveggen på Domkirken står en engelsk kule fremdeles fast i veggen. På Bergens Sjøfartsmuseum kan man se vrakgods fra slaget som en engelsk skipskanon og forsiringer i form av en løve og enhjørning fra skadede engelske krigsskip. Konsekvensen av slaget på Vågen ble at Danmark - Norge ble tvunget inn i krigen på Nederlands side. Det skulle bli til stor skade for den norske sivile handel på England.



Bergens Sjøfartsmuseums har en egen utstilling om slaget i 1665.

Litteratur

Lorentzen, B. (1959): Bergen og sjøfarten. Fra Olav Kyrres tid til året 1814. Utgitt av Bergens Rederiforening og Bergens Sjøfartsmuseum.

Lorentzen, B. (uten år): Den berømmelige handelsstad Bergen gjennom tidene 1660-1814. Det Hanseatiske Museums Skrifter Nr. 19.

Nielsen, R. R. (uten år): Bergenhus og dets festningsverker. Utgitt av foreningen "Håkonshalens venner".

Sivertsen, A. G. og Simonsen, E. (1997): Bergen under lupen – en historisk reise. Sofista Forlag.

Helgelandske lar se presse av de tre store

FFFS fikk tilsendt en kopi av et brev Helgelandske har sendt til Norsk Sjømannsforbund, Det Norske maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

Det er ikke noe nytt at vi får brev fra de seilende, men dette viser at det også er nødvendig. Innholdet forteller om at det er avholdt lokale forhandlinger, mellom de nevnte forbund og rederiet. Deriblant ble fribilletter for bil for rederiets ansatte tatt opp. Det er det dette dreier seg om. Se faksimilen.

Skal de ansatte få lov å ta med seg bilen gratis når de reiser med rederiets ferger? Tro det eller ei, men de overnevnte forbund mener nei, om de ikke er medlemmer i et av de nevnte forbund.

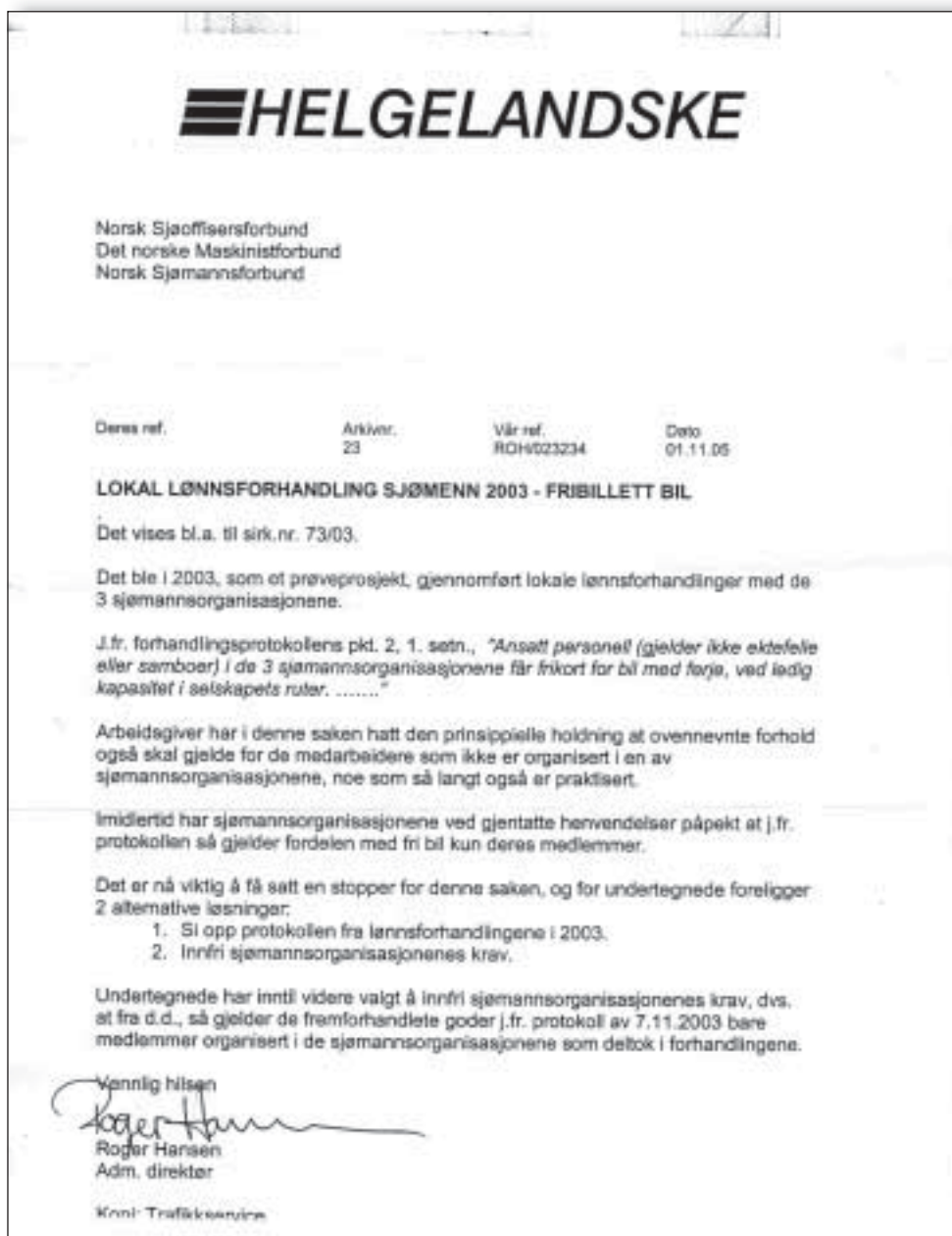
I stedet for å tenke og arbeide positivt for alle sjøfolk, går de så langt at de klarer å presse rederiledelsen til å godta sine krav.

De som ikke er medlemmer skal betale full pris, selv om de er ansatte i det samme selskap. Fri fagforbundstilhørighet er en menneskerett, derfor kan heller ikke rederiet imøtekomme forbundenes krav.

I følge jurist vi har snakket med, er det heller ikke lovlig.

Rederiets oppgave er å ivareta alle sine ansatte på samme gode måte.

Det neste blir vel at rederiet lar forbundene ta seg av personalpolitikken. Det ville vel lette hverdagen for en presset ledelse.



Enda mer forskerjuks i Norge

Av: Rolf Guttorm Engebretsen, talsmann for Nordsjødykkeralliansen:

En levende pionerdykker er en levende skadet forsøksperson! En død pionerdykker er en død forsøksperson!

Dokumentasjon på denne påstanden har staten unndratt fra offentligheten. Det er forskning på mennesker, der resultatene er forfalsket og utgitt i store internasjonale forskningsblad! Det har foregått så lenge at det ble bestemt at ingen skulle få innsyn i statens egen kyniske godkjennelse og utførelse av forskning på og med dykkere, som gikk meget galt. Når dykkervirksomheten startet på 70-tallet, benyttet man seg av «eksperimentelle» forskningstabeller som hadde klare advarsler om at dykkerne ville bli skadet. Da man så at dette førte til en enorm stor skadehyp-pighet, startet man med forskning. Denne forskningen sto staten ansvarlig for, og Etisk råd godkjente dykk etter dykk uten å få rapportene fra de dykkene de allerede hadde godkjent. Det ble ikke utført noen oppfølging av dykkerne selv, noe som trolig resulterte i at 23 dykkere senere har valgt å avslutte livet. 66 dykkere døde på jobb i samme premisser!

Dette er informasjon som dykkerne dokumenterte og som staten nå i ettertid gjennom granskings-

kommisjonen har unndratt fra det offentlige med 60 til 80 års hemmeligholdelse. Ekspedisjonssjef og daglig leder av avdelingen for arbeid, sikkerhet og miljø, er derfor anmeldt til politiet for grovt bedrageri og grov uforstand i tjenesten. NUI, forsøkssenteret i Bergen, er også anmeldt på samme grunnlag og for forskningsjuks av dimensjoner gjennom lang tid.

Nordsjødykkeralliansen (NSDA) har fått sine dokumenter unndratt Stortinget. Staten leverte bare som egen ensidige partsdokumentasjon til Justisdepartementet. Det er foretatt grove medisinske overtramp i forskningen og dette har vært skjult bak et systemsatt teppe, der de har forledet media, det Norske folk og dykkerne selv. De har gått ut og kalt dette vellykket når det har florert med langtidsskader som hjerneskader og nerveskader som har vist seg fatale og selvmordsfrembringende. Forskningsrapporten fra Haukeland som nettopp har ferdigstilt sin grundige kontroll av et utvalg dykkere, har kommet til en skremmende konklusjon! Av de kontrollerte dykkerne er 98 prosent skadet! Man har funnet skader som glemsomhet, ekstrem tretthet, oppmerksomhetsvansker og ødelagte ledd. 30 prosent har hjerneskade. 90 prosent av dykkerne har opplevd livstruende arbeidssituasjoner. 65 prosent scorer over grensen for posttraumatisk stressyndrom, noe som er forbun-

det med fare for selvmord! Over 20 dykkere har begått selvmord, noe som tilsvarer over 20 prosent.

Dette er døde forsøkspersoner etter forfalskning av forskerjuks i så stor skala at det dykkerne dokumenterte, ikke kunne anerkjennes av staten. Det er, slik vi ser det, årsaken til det forsettlige underslaget av dokumenter som er gjennomført. Justisminister Storberget var med på å behandle dykkersaken i Stortinget. I møte med NSDA 4. januar i år uttalte han følgende: «Jeg trodde vi hadde all dokumentasjon i denne saken, men det har vi tydeligvis ikke». Så, hva er da skjedd med denne innleverte dokumentasjon fra NSDA? Jo, den var underslått og belagt med 60 til 80 års hemmeligholdelse. Dette fordi den var drepende viktig for å fastsette et statlig juridisk ansvar.

Dette ligner mer på franske og italienske forhold, og skal noen sett på denne saken nå burde det være korrupsjonsjeger Eva Joly. Oljen er der, men dykkernes liv og helse er ikke verd en dritt! Det er skammelig og fornedrende norgesreklame og avslører en bred griskhet som har kostet dykkerne et liv i utrolig pent utseende smerte!



ENKELTE LEGER OG SYKEHUS
I UTLANDET BØR DU STYRE UNNA

7gdabW[e] WhW Zh[^] W

6WwWfWwWlaYek] Wge [gf`S` Wf]S` ZWbWWW_ W} X WwX[e] [YWz? W
[]] WS^W@aW]S` []] WwWw[e] WYS` Yz: SdVg 7gdabW[e] WdWwWd[e] d` Ye]bbWd
Vg} fW] Wb} Ww e[e]W]SfWadWZhe Vg fdWYwWZwWz; h} dVsfSTSeWZSdh]_ Wd
W (" "" "" WwlaYek] Wge ahWZwWwWwWz 6W T^]dabbVsfWf ZWw]Ww aYfSd
bg^eWb} Wwa_ f]Tkd_ W[e] e] ZWbzAYe]
Wwa_ []] WZa^Wd_ } z @Mfabbb Xsd Sf Vg
e]S^e]bbWY ZS `aW_ WwW } Y^dW



**EUROPEISKE
REISEFORSIKRING**
- en del av If-gruppen

Best - i hele verden

i i i zWgdabW[e] W a f^X/L&) fi *#` %%#S#

Leserbrev - Leserbrev - Leserbrev

I Dråpen nr. 4 står det et leserbrev innsendt av en motormannslærling som stiller spørsmål vedrørende maskinistforbundets disposisjoner og praksis.

Jeg har selv vært medlem i DNMF. En av de få, kanskje, som meldte seg inn i protest.

Etter fullført maskinistutdannelse på tidlig 90 tall fikk jeg jobb på et rederi med NIS-registrerte skip, uvitende om kartellvirksomheten som ble bedrevet av sjøfolkenes forbund den gangen.

Her seilte jeg i 2 år før jeg på en eller annen måte ble "oppdaget" av DNMF. Jeg hadde ingen kjennskap til at jeg var avgiftspliktig til DNMF på grunn av mitt yrkesvalg og skipene jeg seilte på. Det kunne heller ikke rederiet vært klar over for jeg ble aldri trukket på hyra.

Resultatet var at da jeg etter endt periode kom heim, fant jeg en regning pålydende ca 5000,-. Dette var "ubetalt" kontingent til DNMF.

Etter å ha sjekket alle mine papirer, som kunne bekrefte det jeg allerede visste, at jeg ikke var medlem av forbundet ringte jeg nærmeste maskinistforening for å opplyse at dette måtte bero på en misforståelse.

Der ble jeg opplyst om at det ikke hadde noe med saken å gjøre. Som seilende maskinist på NIS-registrerte skip var jeg forpliktet til å betale DNMF.

Da det gikk opp for meg hva som ble sagt, holdt jeg på å gå ut av mitt gode skinn. Nå da jeg skjønnte at jeg ble avkrevd organisasjonsavgift enten jeg ville eller ikke, innså jeg at jeg bare måtte finne "mitt" forbund. Neste telefon gikk til sjøoffisersforbundet, som er betraktelig nærmere mitt syn på fornuftig organisering i og med at de organiserer folk fra alle departementer.

Her var jeg hjertelig velkommen. De ville gjerne ha flere maskinister slik at de kunne få forhandlingsrett. Jeg måtte bare være klar over at DNMF skulle ha sine penger uansett. Så da måtte jeg betale til begge forbund.

Etter å ha telt til ti og vel så det en hel del ganger ringte jeg igjen til DNMF. Det jeg først informerte om var at det kom til å snø tett en viss plass før jeg betalte de ca 5000, og at jeg meldte meg inn når jeg allikevel skulle trekkes på hyra. Det skal sies at "gjelda" ble slettet.

Og medlem var jeg helt til vi omsider trengte hjelp fra forbundet vedrørende hjelpemaskineritillegg. På forespørsel fikk vi tilsendt et oppsett for utregning av dette.

Det ferdige regnestykket som viste full uttelling for oss ombord, ble deretter sendt rederiet med cc til forbundet. Forbundet var kjapt på banen og bekreftet at vi skulle ha våre 6%.

Fra rederiet fikk vi fra personalsjefen blankt avslag i med en utredning om hvorfor ikke.

Dagen etter fikk vi fra maskinistforbundet nøyaktig samme brev, med den forskjellen at det var underskrevet maskinistforbundet. De hadde faktisk ikke engang tatt seg bryet med å endre ordlyden.

Mitt medlemskap endte der og da.

Siden har jeg flere skrevet brev for medlemmer av maskinistforbundet og utspurt om diverse ting i overenskomster og lignende. Underskrevet "på vegne av medlemmer ombord på"

Det har aldri forekommet at vi har fått svar. Det er jo en besynderlig holdning og å promotere seg på, vel vitende om at det er maskinister som spør.

Og når jeg leser innlegget fra motormannslærlingen viser det jo at de ikke er interessert i medlemsmassen.

Og som min (og mange andres) historie viser er det helt OK å tiltvinge seg inntekter gjennom høyst tvilsomme avtaler.

Jeg mener at DNMF må på banen og tone flagg.

Det er i høyeste grad uærlig det de holder på med nå. Skal de ha rett til å motta medlemskontingent bør de gjøre en jobb for sine medlemmer og for yrket i sin helhet.

Den erfaringen lærlingen fikk viser at det bare er festtaler og papir.

Har ikke DNMF tro på en framtid for norske maskinister, må de ut å si det slik at medlemmene får vite det. Det er klart at de da mister mange kontingentpenger, men hva skal de med dem om de ikke er interessert i verken maskinister eller rekruttering av nye.

De er helt sikkert interessert i å få vite det. Spesielt nå som det finnes et alternativ i FFFS og at de der har et forbund som GJØR NOE.

Hilsen medlem 128

Heia Dråpen

Ved gjennomlesing av leserinnlegg fra en motormannslærling i Dråpen nr. 4 i 2005, fikk jeg på minnet en episode jeg selv opplevde en gang på 70 tallet.

Jeg hadde vært medlem i DNMF i en periode, inntil jeg av en eller annen grunn meldte opphør av medlemskapet.

Etter ett års tid fikk jeg brev fra DNMF, hvor de ønsket meg tilbake som medlem. I brevet lå det også en giroblankett pålydende kr.1000,- å betale.

Jeg tok med komplett forsendelse og dro innom DNMF

kontoret i Bergen og spurte hva i H... dette skulle bety.

Det var bare en måte å få tak i deg på, og at vi samtidig ville ha deg tilbake som medlem, var svaret.

Jeg reagerte momentant og sa at visst det er på den måten, så får dere beholde brevet, giroen og hele dritten. Og jeg blir i alle fall ikke medlem i ett forbund med slik en oppførsel. Jeg takket fort for meg og forlot DNMF kontoret omgående.

Hilsen medlem 158

Kosthold og helse

Av Elin Tåsås

Ch. Steward M/V "Polarbjørn"

Gode matvaner er viktig for den som vil holde seg sunn og frisk.

De siste årene har vi i Norge og andre vestlige land fått en fornyet og til dels opphetet ernæringsdebatt. Dette er positivt. Debatt skaper interesse og engasjement for kosthold og ernæring.

Denne debatten har gjort mange forvirret. Hva er et godt kosthold? Hva trenger du – og hva trenger du ikke? Få fagfelter får mer medieoppmerksomhet enn kosthold og ernæring, og få fagfelter har flere selvoppnevnte eksperter. Mange mennesker blir forvirret i jungelen av kostråd. I pressen blir gjerne resultater av enkeltstudier slått stort opp uten å bli vurdert i forhold til øvrig kunnskap innen faget.

I dag er det allment kjent at et sunt kosthold er nødvendig for normal vekst, utvikling og vedlikehold. Og at det kan redusere risikoen for mange sykdommer. Kort sagt – vi blir i betydelig grad hva vi spiser, i biokjemisk forstand. Samtidig vet vi at mennesket er utrolig tilpasningsdyktig og kan leve et langt og friskt liv med et utall forskjellige typer kosthold.

Fordi sammenhengene mellom kosthold og helse er svært komplekse, kan det synes som en umulighet å komme frem til veldokumenterte råd om kosthold og ernæring.

For å fremme folkehelsen gir imidlertid WHO følgende enkle anbefalinger:

- Øke forbruket av frukt, grønnsaker og helkornprodukter

- Begrense fettinntaket og spesielt redusere inntaket av mettet fett
- Begrense inntaket av sukker og salt
- Sørge for en halv times moderat fysisk aktivitet de fleste dager i uken

Sjøfolk tilbringer gjerne mer enn halve året ombord, og er derfor avhengig av et tilbud som kan tilfredstille de ulike kost- og næringsbehov.

Som ansvarlig for kosthold og ernæring ombord, er det min oppgave å legge til rette for fristende, varierte og sunne valg i "matfatet". Det er ikke alltid tilgangen på friske frukter og grønnsaker er optimale, tilgangen og kvaliteten kan være nokså ustabil i perioder. Det er allikevel ingen umulig oppgave å tilberede sunne og fristende retter av de råvarer vi til enhver tid har tilgjengelig ombord.

Det er nå engang slik at vokse folk selv må få velge hva de putter i munnen, og hver og en er ansvarlig for sin egen helse og sitt eget inntak av mat og drikke. Å samles rundt et bord til felles måltider er sosialt og koselig, og en meget viktig del av hverdagen ombord.

I skrivende stund er det snart påske, og høytider som dette skal selvsagt markeres. Ofte er det opplevelsen av et bedre måltid som skiller hverdag og helg ombord, da alle har sine arbeidsoppgaver å ivareta uansett hvor mange "røde dager" som står i kalenderen. Så i påsken skal vi også kose oss med litt ekstra god mat, noe sunt og noe mindre sunt. Det er nemlig summen av inntaket gjennom hele året som er viktig, og som legger grunnlaget for vår helsetilstand på sikt.

"Maten er god, men helsa er bedre"
Gammelt ordtak

Husk å si din mening på våre hjemmesider!

info@fffs.no

www.fffs.no



Atles kommentarer



Områdeberedskap nok en gang

Ja, så skjedde det igjen. Utblåsing på nok en produksjonsplattform. Denne gang Visund. Jeg fikk tekstmelding fra en kamerat av meg som ligger standby på Gullfaks, og han skrev at det hadde vært en "fæl natt". De måtte gå fra Gullfaks for full maskin, i full storm, og til Visund. Han skriver også at alle standby båtene fra Statfjord, Gullfaks og Snorre gikk til unnsetning, slik det er meningen de skal. Hva skjedde da? Ble produksjonen på de andre feltene stoppet mens de var uten beredskap? Jeg vet ikke, men det tviler jeg på. Det kunne vært greit å vite, men jeg har ikke tatt kontakt med Statoil for å finne det ut.

Nå ble det ikke nødvendig å evakuere plattformen denne gangen, men de var rede til å gjøre det, om det skulle bli nødvendig, og da måtte jo disse båtene være der, og det var de.

Så nok en gang ser vi at det ikke er noe galt med båtene, men de er alt for få.

Hva er det som skal til for at myndighetene skal forstå dette? Må vi få en storulykke der vi får en situasjon på to steder omtrent samtidig? Hva gjør man da? Hvem velger man bort? Hvilke av de to må klare seg selv som best de kan, med dertil eventuelle tap av menneskeliv? Er dette hva som må til for at de skal våkne? Jeg synes

det er forkastelig at vi i våre dagers Norge skal ha en slik praksis.

Vi vet at på kysten har det vært slik i alle år. Fiskerne har påpekt at det må komme lys eller andre merker på diverse grunner der de ferdes, men ingenting har skjedd før man har fått en grunnstøtning med tap av fartøy og der menneskeliv er gått tapt.

Jeg nevner her bare to som jeg vet om, nemlig "Ulstein 2" som gikk på grunn i Rundesundet på vei hjem til Jul i 1969. Jeg tror det var 7 av 9 mann som omkom. De fleste fra Ulsteinvik, som den gang var å regne for ei lita bygd.

Fiskerne hadde i årevis påpekt denne grunna for kystverket, men ingenting skjedde. Etterpå ble det satt lys der. Det samme ble gjort etter Sleipner ulykken.

Denne historien tar jeg med bare for å illustrere hvordan det ikke bør være. Sikkerhet skal ikke være noe som blir etablert bare fordi det har skjedd ulykker, men fordi vi vet at ulykker skjer, og dermed må man prøve å begrense de menneskelige og miljømessige tapene ved slike uhell/ulykker.

Jeg håper at myndighetene snart greier å fatte poenget vårt i denne saken.



Stad skipstunnel

På skøy, er det noen som sier, om Hitler hadde fått holdt på et år til, så hadde Stad Skipstunnel vært der allerede. Det sies nemlig at tyskerne hadde planer om dette for at deres transportskip ikke så lett skulle bli oppdaget av engelskmennene.

Vel, om dette er noe i, vet ikke jeg, men om så er, så er det vel nå på tide at vi nordmenn også ser nytteverdien av en slik tunnel.

Jeg tror at det meste av fordelene allerede har blitt beskrevet og omtalt flerfoldige ganger av folk som virkelig har jobbet med dette. Jeg tenker da på nåværende ordfører i Vanylven, Jan Helgøy, samt formann i Kystpartiet Einar Ebbesen (som hadde en artikkel om dette i et tidligere nummer av Dråpen). I tillegg har ordfører i Selje samt fylkesordfører i Sogn og Fjordane også engasjert seg ganske sterkt i denne saken.

Enhver noenlunde ”oppegående” person som har litt kjennskap til havet og skipsfart, samt de fleste som er oppvokst, og har hatt storhavet som nærmeste nabo, vet hvor viktig dette prosjektet er å få gjennomført. Jeg tror heller ikke de fleste politikerne er så forstokket at de ikke skjønner dette. Derfor kan man noen ganger begynne å lure på hva det er som gjør dem så handlingslammet at de ikke øyeblikkelig bevilger det som skal til for å få prosjektert anlegget hurtigst mulig, så det kan settes ut i livet så fort som råd.

Kan det være frykt for å tape stemmer på Østlandet, der den tettete befolkningen er konsentrert?

Jeg vet ikke, og jeg vil ikke spekulere mer på det heller, men noe er det som ligger og bremser for dette og lignende logiske prosjekter.

Fremskrittspartiet hadde i valg-

kampen for kommunevalget i 2003 et meget godt forslag; nemlig å bruke noe av overskuddet fra salget av AS Olivin på Åheim i Vanylven kommune som en del av et forprosjekt for Stad Skipstunnel. Siden har vi ikke hørt noe om det. Sentrale politikere ser ut til å være glade for å slippe å uttale seg om dette.

Jeg går ut fra at det for sjøfolk skal være unødvendig å minne om alle de fortrinnene en slik tunnel vil ha både på sjø og land, men jeg nevner likevel noen:

Selvsagt dette at all skipstrafikk, nær sagt uansett størrelse, kan komme forbi dette værharde Stad-havet i alt slags vær. Tenk på alle de dagene det virkelig er problemer for Hurtigruta. Jeg vet ikke tallet, men det er et betydelig antall dager i året vi fra øya der jeg bor, Sandsøya, ser et eller flere skip ligge for anker ved Kvamsøya og venter på forhold til å få rundet Stad.

Så har videtkommunikasjonsmessige forhold; Med denne tunnelen kan man få opprettet hurtigbåtforbindelse helt til Ålesund, som en forlengelse av den ruta som i dag går fra Bergen til Måløy og Selje, ja kanskje helt til Trondheim, hvis man sørger for korrespondanse mellom de allerede eksisterende hurtigbåtrutene som går fra Ålesund til Molde, og fra Kristiansund til Trondheim. Dette vil være en nyvinning av dimensjoner etter min mening. Fra Stavanger til Bergen er der allerede hurtigbåt, så her vil vi få hurtigbåtforbindelse helt fra Stavanger til Trondheim.

På landsiden vil vi få fordelene av at det vil bli nødvendig med vei for vedlikehold ved siden av skipsleia gjennom en slik tunnel, og da kan den bygges slik at riksveien kan gå her, og da slipper man fjellovergangen på vinterstid.

Jeg kan ikke se at der er noen negative sider ved dette prosjektet, bortsett fra at det vil bli nødvendig å tilegne seg en hel del grunn fra grunneierne på begge sider av Stadlandet.

Det er noen som har ytret frykt for at man ved et slikt prosjekt vil forandre på strømmene i området på en negativ måte, men det tror ikke jeg, og uansett vil vel det være mulig for oseanografer å finne ut på forhånd, slik at man ikke får noen ubehagelige overraskelser.

Nå ser det heldigvis ut til at noen kreative sjeler har funnet en mulig løsning for å få dette gjennomført; nemlig at tunnelen kan bygges ved hjelp av privat kapital, for deretter at staten overtar den over et visst antall år. Da må selvsagt all trafikk måtte betale ”bompenger” i den tiden den er på private hender, men det må man kanskje uansett. Vi har jo ikke så gode erfaringer med staten som vei/tunnelbygger på land, så det er vel ikke noe bedre å vente seg i dette tilfellet. Denne statskassa har jo ikke mer enn så vidt begynt å samle på den andre Billionen (1000 Milliarder), så vi har jo ikke penger til noe særlig av det vi trenger.

Nei, det er en stor skam av den Norske stat at vi ikke øyeblikkelig gjennomfører både dette prosjektet, og andre prosjekt både på sjø og land. Penger har vi til nær sagt det vi vil, bare det blir gjort på en slik måte at vi sparer utgifter og miljø, samt at vi har mulighet til å tjene enda mer penger på det. Dette er et typisk prosjekt som oppfyller alle disse kriteriene. Et ”vinn-vinn” – prosjekt med andre ord.

Så nok en gang:

HVA I HERRENS NAVN ER DET POLITIKERNE VENTER PÅ?

Europa utforsker Mars' fortid

I over to år har den europeiske romsonden Mars Express gått i bane rundt Mars – Den røde planet. Sonden gjør en rekke spennende målinger og har tatt spektakulære bilder. For et knapt år siden klarte forskerne endelig å starte opp sondens aller viktigste instrument – Marsis. Dette er en såkalt bakkeradar som ved hjelp av radarteknikk klarer å undersøke hva som befinner seg under overflaten på planeten.

Siden slutten av 1960-tallet har bilder tatt med romsonder vist at Mars er en knusktørr planet. Faktisk er lufttrykket der i dag så lavt at flytende vann ikke kan eksistere. Det ville enten fordampe eller fryse til is momentant. Likevel viste nøyere undersøkelser

av bildene spor av noe som så ut som uttørkede hav og uttørkede elveleier.

Siden den gangen har astronomene diskutert om det er vann eller andre fenomener som har etterlatt seg de interessante sporene i terrenget. Dersom det har vært vann, må det i gjennomsnitt ha vært mellom 100 og 1000 meter vann på Mars. Det betyr at noen områder var dekket av dype hav, mens andre områder lå som kontinenter over vannflaten – akkurat slik som vi har det på Jorden i dag..

Permafrost

For fire år siden oppdaget romsonden Mars Odyssey at det er store mengder is i grunnen i de polnære områdene. Det er rett

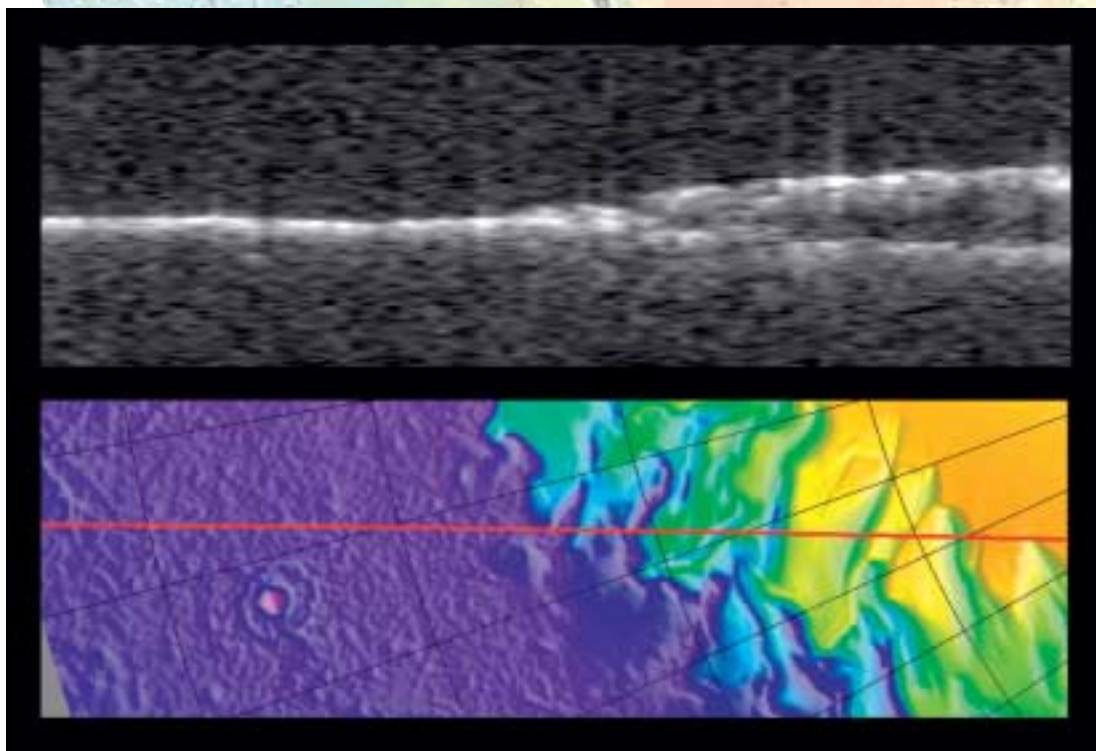
og slett store mengder permafrost i den øverste meteren av bakken. Sondens kameraer klarte ikke å trenge dypere ned.

Mars Odyssey undersøkte hele Mars-overflaten på jakt etter vann. I de blå områdene er opptil halvparten av den øverste meteren is. Lengst mot nord skjules isen av frossen CO₂ – tørris. Lyseblå områder, for eksempel ved ekvator, inneholder litt vann som trolig er kjemisk bundet i berggrunnen.

Foto: Mars Odyssey/NASA

Men hvor har resten av vannet tatt veien? Mange forskere mistenker at det meste skjuler seg dypt under overflaten. De har derfor ventet intenst på resultatene fra Marsis siden dette instrumentet klarer å kikke ned til dybder på mellom tre og fem kilometer!

Målingene med Marsis er kompliserte og det tar tid både å gjennomføre dem og analysere dataene. De første resultatene kom rett før jul og fikk mange forskere til å juble! Først fant Marsis et 250 kilometer stort krater som er begravd av stein og løsmasser. Deretter kom oppdagelsen av vann eller is.



Øverst ser vi ett av radarbildene som er tatt med Marsis gjennom et tverrsnitt av deler av den nordlige polkalotten. Bildet under er et topografisk kart som blant annet viser deler av polkalotten (grønne og oransje områder) og slettelandet rundt (i blått). Den røde streken viser hvor det vertikale radarsnittet er plassert. Tidsforsinkelsen mellom de to radarekkoene viser at istykkelsen er 1,8 km til høyre i bildet.

Foto: ASI/NASA/ESA/
Universitetet i Roma/JPL/MOLA
Science Team

Utover våren ventes langt flere resultater fra Marsis. Du kan følge disse oppdagelsene på astronomi.no der det nesten daglig legges ut bilder og nyheter fra Mars.

Astronomisk litteratur

De enestående oppdagelsene som er gjort de siste årene har skapt behov både for artikler på internett og bøker som presenterer bilder og resultater på en mer sammenhengende måte. Min samboer og jeg har derfor skrevet

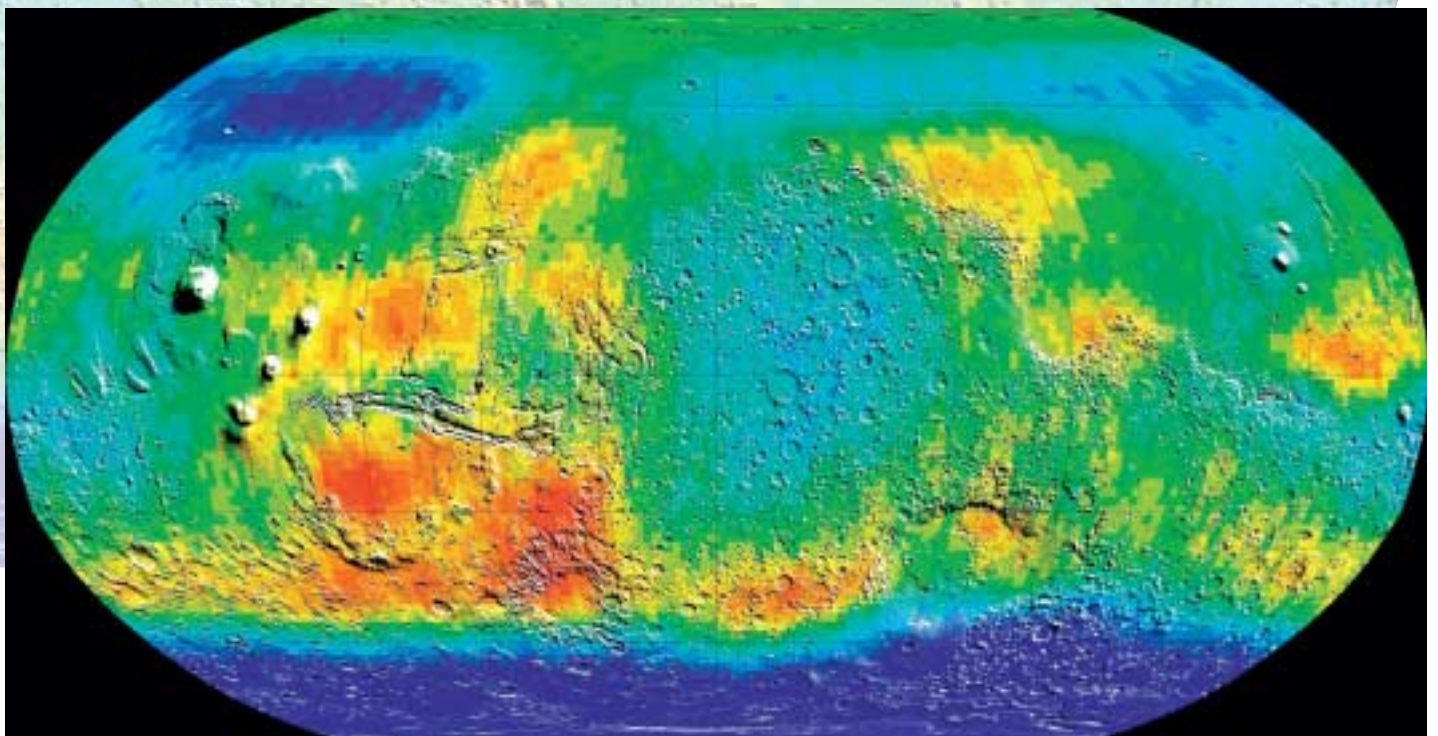
fire bøker om verdensrommet som har kommet ut de siste månedene. "Solsystemet" er en liten barnebok som forteller enkelt om planetene og de andre himmellegemene i Solsystemet. Den ser også på hvordan Solsystemet oppstod for 4,6 milliarder år siden og hvordan Solen om noen milliarder år vil dø som en praktfull gasståke. Boken inneholder en rekke bilder fra den siste tidens utforskning av Solsystemet.

Min samboer Anne Mette Sannes kom i høst med den knallspennende barneboken "3 dager ved Alcor" som handler om en gutt på 11 år som høyst ufrivillig havner på en planet i Karlsruvognen. Jeg har vært fagkonsulent og passet på at avstander og fakta om stjerner og planeter er korrekte. Boken lurer inn både filosofiske spørsmål om vi er alene i rommet og besøk på Månen.

I begynnelsen av desember kom min bok "På vei til Mars og Saturn". Den handler om de siste årenes fantastiske utforskning av planetene Mars og Saturn. Oppdagelsene av

vann på Mars, landingen på Saturns måne Titan og utallige andre oppdagelser presenteres ved hjelp av et stort bildemateriale.

I mars kom min bok "Bang!" som omhandler kollisjoner og eksplosjoner fra de minste og opp på de aller største skalaene i verdensrommet. Vi får se hvordan atomer kræsjer og frembringer lyset og varmen som gjør at vi kan leve på denne kloden og hvordan Jorden er i skuddsonen. Livet har flere ganger nesten bikket under. Voldsomme eksplosjoner på Solen, eksploderende stjerner, kolliderende galakser og Big Bang er bare noen få av de øvrige, svært spektakulære ingrediensene.



Scandinavian Star

Av Terje Bergsvåg

Forts. Fra dråpen desember 2005
Brannmester Brynfors & co ble aldri avhørt av politiet, om opplevelsene de hadde om bord i de 16 timene de kjempet mot

Ca et år senere, mars 1991, henlegger de saken, og bekrefter at "gjerningsmannen" var en dansk 37 år gammel trailersjåfør fra Grenå

kunne derfor påvirket forholdene om bord. Både maskinsjefen, sjefselektrikeren, maskinfolk samt 2 matroser (AB?) burde i så fall vært interessante å avhøre.



Mike Axdal og Terje Bergsvåg.

Vindhastigheter opptil 21 ms ble målt i søsterskipet (Jupiter) under forsøk med bildekksviftene på

brannen. Dersom politiet hadde etterforsket i retning av en mulig forsikringsvindel, måtte det vært svært interessant å høre hva brannmannskapene hadde å fortelle. Det var også forunderlig at kompetansen som Kripos råder over, ikke ble benyttet under etterforskningsarbeidet. De var kun med innledningsvis, for å frakte de omkomne ut av det brannskadde fartøyet, samt identifiseringsarbeidet. Så overtok Oslo politiet både det tekniske og taktiske arbeidet.

Sitat fra de største mediene Han er gjerningsmannen, sterkere kan jeg ikke si det, uttaler daværende politimester Willy Haugli svært bombastisk. Det han glemte og fortelle, var at ingen hadde fulgt pengestrømmen og sett hvor forsikringsoppkjøret tok veien. Da hadde de oppdaget at pengene ikke gikk til danske Henrik Johansen og hans selskaper, men til amerikanske Sea Escape. De ville da også sett at 9 av besetningen hørte til nettopp til Sea Escape, og

Det ble kun gjort standardavhør av disse på lik linje med passasjerene som hadde overlevd. Hvor var du da brannen brøt ut? Hvem reiste du sammen med? Mistet du noen i brannen? osv. En grundig gjennomgang av disse enkle avhørene, avslører at forklaringene deres ikke stemmer overrens, med hverandres og virkeligheten. Årsaken til denne manglende mistanken, er i følge hovedetterforsker Øyvind Thorkildsen at det finnes ikke så kyniske men-



I tillegg til måleutstyret ble det brukt ballonger for å illustrere de voldsomme vindhastighetene

nesker som ville satt fyr på båten med folk om bord. I såfall burde dansk politi gjort noe med det, avslutter han.

Da er vi hele tiden tilbake til samme problemet, at 3 land, Norge, Sverige, og Danmark var involvert i arbeidet. På toppen manglet det folk til å koordinere arbeidet, derfor ser en i ettertid, at det ble store huller i etterforskningen.

Kikker en nærmere på “den danske syndebuggen” vil en også se at hans lugar var like over stedet hvor brannen startet, og i følge politiet ville det vært en umulighet for han å flykte tilbake til sin lugar, 2 etasjer over arnestedet. Han ble funnet på sin egen lugar (530) Branneksperterne sier at røyken spredde seg så hurtig oppover trappeløpet at det altså var 100% utelukket at brannstifteren kunne bodd her. Når en studerer obduksjonsrapportene ser en også at han ikke har sotpartikler i lungene, hals og pusterøret. I motsetning til de som var på flukt ut av båten, og var and-

pusten og dro inn giftig blåsyrefylt røyk. Der fant en mye sot også i lungeforgreningene. Politijurist Bjonnes, som var påtale ansvarlig jurist på saken bekrefter ovenfor NRK Brennpunkt følgende:

1. vi hadde ingen beviser mot mannen
2. vi hadde ingen indisier som vi la vekt på
3. vi fant ikke at han hadde noe motiv
4. vi hadde ingen tekniske funn mot han
5. vi hadde ingen vitner som har sett han tenne på eller gjort forberedelser for dette

Likevel fastholder Bjonnes kjekt at han er sikker på at dette er rett mann. Vi finner det likevel meget lite sansynlig, at riktig gjerningsmann er utpekt.

Hvorfor er det så sterke krefter som arbeider mot en ny etterforskning, når nye opplysninger av meget alvorlig karakter er kommet til i ettertid. Burde det ikke være en selvfølge, at de som har mistet sine kjære skal få vite sannheten, uansett hvor grusom den

er. Og ikke minst at de ansvarlige for ugjerningen, får sin fortjente straff.

Da Oslo politiet viser liten vilje til å etterforske seg selv, har vi prøvd å se nærmere på noe av det som skjedde ombord den skjebnesvangre natten. Det har selvfølgelig vært en balansegang, mellom hensyn til de pårørende, og at mange ikke orker å høre mer om “ulykken”, samt søken etter sannheten og de virkelige gjerningsmenn. I samarbeid med bl.a. andre Sintef, brannlaboratoriet har vi prøvd å gjenskape forholdene ombord. Vi har også fått verdifull hjelp fra Svensk politi, og brannvesen. Dette må vi komme tilbake til senere, da mye er under arbeid. Når vi overleverte en rapport til den Norske riksadvokaten, med vel-dokumenterte opplysninger, både om hendelsen og ikke minst Oslo politiets håndtering av saken. Etter ca. i år ventetid, får vi omsider svar at det var mye interessant, men at de overlater til Danske myndigheter og avgjøre om saken skal gjenopptas. Hvordan kan Danske myndigheter avgjøre om Norske myndigheter skal gjenoppta etterforskningen ?????

I neste nr. av Dråpen tar vi for oss forberedelser til sabotasjen som førte til katastrofen, samt vi ser på “den skitne” pengestrømmen i forbindelse med det samme.

Faktahenvisninger:

www.dagbladet.no
 (søkeord Scandinavian Star)
www.nrk.no/brennpunkt:
 Dødsskipet
 Den perfekte syndebugg
 Besatt av en brann

Mobbing på arbeidsplassen

Det er med beklagelse vi konstaterer at mobbing fremdeles eksisterer på norske skip. Etter at tidligere statsminister Kjell Magne Bondevik innførte sin store kampanje mot mobbing i skolene og ellers i samfunnet, trodde vi at styggedommen var borte fra arbeidsplassene. Men der tok vi beklageligvis feil. Det har dessverre kommet oss for øre, at det i enkelte rederier foregår den reneste heksejakt på enkelte besetningsmedlemmer.

På et av skipene hvor vi har medlemmer, har vi fått vite at skipsledelsen har innført sanksjoner mot enkelte. I følge ordboka betyr sanksjoner; ” straffetiltak overfor en stat, sette i verk økonomiske eller militære sanksjoner”.

Man går ikke i gang med sanksjoner som er satt til å vare over tid. Man gir vedkommende en advarsel eller oppsigelse, man straffer ikke en person uendelig.

Personer med makt, som bruker

slike metoder, har ikke mye respekt fra FFFS.

Personer som derimot bruker makten sin på en positiv måte, har vår dypeste respekt.

Som de fleste vet hadde vi i gamle dager mange rare straffemetoder til sjøs, men det er heldigvis historie. Nå har man et regelverk for dette. Det som gjør dette problemet så stort, er at det er iverksatt av skipsledelsen. Sanksjoner i dette tilfellet er ren mobbing.

På en arbeidsplass, enten den er på land eller på skip, er det veldig viktig med vennskap, støtte og kollegialitet. Med andre ord hjelpe hverandre.

Personen, som i lang tid, ble utsatt for denne form for avstraffelse, fikk så store problemer psykisk, at han måtte ha kyndig hjelp. Hjelpen han trengte, ble han nektet av kapteinen og overstyrmann om bord.

Ved hjelp av FFFS og vår mann om bord, fikk vi ordnet med lege

og sykemelding.

Vi kan love at vi ikke er ferdig med saken.

Når slik praksis, over tid, har fått lov til å fungere, lurere vi på hvilken moral kolleger og andre ombord har.

Kollegene må ha så mye ”ben i nesa” at de kan hjelpe vedkommende som blir utsatt for slik oppførsel. Det kalles kollegialitet på arbeidsplassen.

Om noen oppdager slike tilstander, håper vi at de er voksne nok til å gripe inn. Tør de ikke selv, må de dokumentere forholdet og fortelle det til oss.

Er det noe vi i FFFS ikke tolererer er det mobbing, vi er villig til å gå veldig langt for å fjerne slike tilstander.

Alle som har vært utsatt for slik behandling vet hvor sårende og vondt det er.

I det tilfellet vi fikk rapport om, var det så ille at vedkommende måtte til lege, og ble sykemeldt. Hva er det som gjør at voksne mennesker som blant annet sitter i maktposisjoner kan finne på å mobbe andre? Er det altfor stort ego eller manglende sådan? Eller er det markeringsbehov? Usikkerhet? Spørsmålene er mange, men slik vi i FFFS ser det, er det mobberne som trenger legetilsyn. Kanskje mer enn mobbeofrene. Det er ganske utrolig at voksne mennesker kan mobbe andre.

Om noen ser eller opplever slike tilstander, håper vi at de tar affære! Ta kontakt med oss i FFFS så skal i alle fall vi gjøre det vi kan for å stoppe det.



WORLD MEDICAL CARD

- trygghet i hverdagen for folk i utenriksfart



FFFS har inngått avtale med World Medical Center om helsekortet World Medical Card. Kortet sikrer rett behandling dersom du skulle trenge legehjelp fra fremmed helsepersonell.

"Forskningsresultater viser at sjøfolk er spesielt utsatt for ulykker og ulike sykdommer. Dette skyldes delvis mangelfulle sikkerhetsrutiner, men resultatene viser videre at forekomsten av for eksempel hjerte/karsykdommer og kreft er høyere på sjøen enn til lands."

Ref. Dråpen Nr. 2-2005

World Medical Card, et globalt helsekort:

- Et lite kort du oppbevarer i lommeboken eller henger rundt halsen som inneholder informasjon om din medisinske status: diagnoser, medikamentbruk, allergier samt informasjon om nærmeste pårørende
- Internasjonalt språk; kortet kan leses av leger og helsepersonell verden over
- Forenkler kommunikasjonen med fremmed lege/helsepersonell både i Norge og i utlandet.

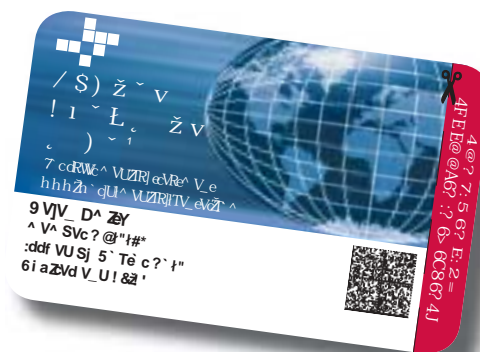
Pris medlemmer kr. 270,-
Pris ikke-medlemmer kr. 360,-
(Medlemsnummer må oppgis ved bestilling)

Bestilling kan gjøres via FFFS sin hjemmeside: www.ffffs.no

Har du spørsmål, kontakt:

World Medical Center Nordic

Tel: 55337575
Fax: 55337550
E-post: info@no.wmc-card.com
www.world-medical-center.no



WORLD MEDICAL CENTER®
For safer medical treatment

“FFFS er bare noe dritt...”

Denne påstanden blir presentert av NSF sine representanter når de kommer på skipsbesøk. Vi får stadig vekk tilbakemeldinger fra vår medlemmer om at NSF har vært ufine. I stedet for å snakke om NSF, har representantene funnet ut at beste måte å verve medlemmer er å angripe FFFS.

Samtidig kan vi lese på NSF sine hjemmesider at nå skal medlemmene bli tatt på alvor. I følge dem selv har de i alt for lang tid vært for lite opptatt av å ta vare på dem som betaler regningen. Basert på slike tilståelser vil NSF rekruttere 1000 nye medlemmer i år.

En ting FFFS i alle fall har vært fundamentert i, er at medlemmene er vår viktigste resurs, det er mennesker det er verdt å respektere og ta vare på. Uten medlemmene ikke noe FFFS!

Det vi i FFFS arbeider for er sjøfolks trygghet i arbeidet og trygge deres fremtid. Som seilende har vi deg i fokus!

FFFS arbeider blant annet også med følgende for å sikre medlemmene våre:

- Innføring av nettolønn i begge registre
- Innføring av Arbeidsmiljøloven til sjøs
- Langsiktige rammevilkår for næringen og mye mer.

Skal vi få dette til nytter det ikke å bruke energien på å rakke ned på andre, men legge sjela i arbeidet for skipsfarten.

Nå har de seilende i økende grad innsett betydningen av et stort og samlet forbund, forbundet vårt vokser hver eneste dag. Vi i FFFS takker for tilliten! Og vi kan love at

vi allerede blitt en viktig faktor for norsk skipsfart, og vår posisjon som pådriver for sjøfolk skal fortsette.

Det er kanskje store ord når vi påstår at uten et stort fellesforbund vil skipsfarten slik vi kjenner den snart bli historie. Historien har vist at vi burde vært et stort forbund for mange, mange år siden, men bedre sent enn aldri.

Et stort Fellesforbund for sjøfolk er trygghet for fremtiden.

FFFS er, sammenlignet med de andre, et ungt forbund. Likevel har vi klart å få tittelen ”noe dritt”. Siden det kommer fra NSF’s representanter, er vi ikke sikre på om vi skal ta det som en hederstittel, eller noe annet...



FFFS har samarbeidsavtale med Fjord Line med rabatter for alle FFFS medlemmer



Booking: 815 33 500

FJORDLINE www.FjordLine.com



VIKINGCRUISE I VESTERLED

FRA KUN kr. 2.425,-

TILBUD: SAMME PRIS I APRIL OG MAI

Reis samme vei som vikingene med nye »Norröna« på vårcruise til Færøene og Island. 6 dager fra søndag til fredag med 2 dager på Island og 2 X ½ dag på Færøene. Avgang hver søndag i april og mai. Vi har ennå noen plasser 23. og 30. april, 7. 21. og 28. mai.

TILBUD: Samme pris i april og mai. Begrenset plass.

Fra kr. 2.425,- pr person med innvendig 2-sengs lugar og frokostbuffet.

Be om pris for andre lugartyper eller besøk vår hjemmeside.



SMYRIL LINE NORGE · TEL. + 47 55 59 65 20
FAX: + 47 55 59 65 30 · OFFICE@SMYRIL-LINE.NO

FÆRØYENE · SHETLAND
ISLAND · DANMARK
CRUISE

WWW.SMYRIL-LINE.NO



INNMELDING

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

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

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

FULLMAKT

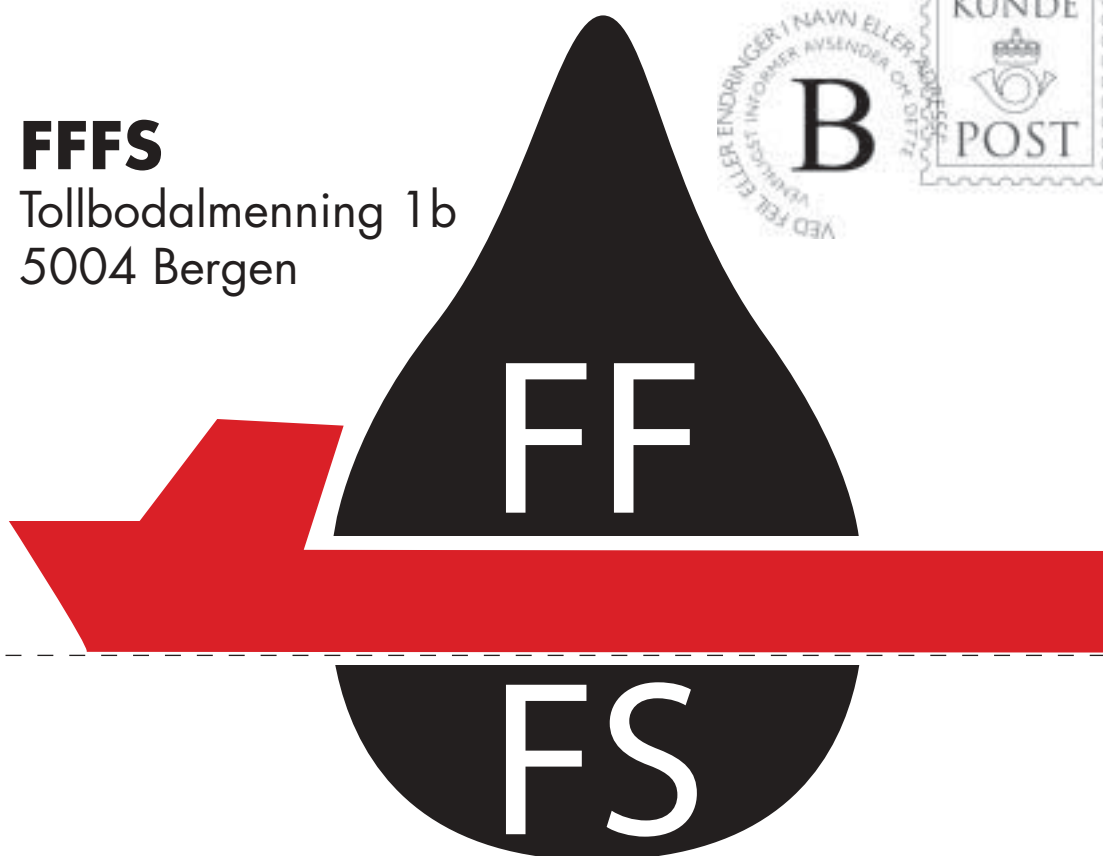
Jeg medlem nr.

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodalmenning 1b
5004 Bergen



Vervekampanje!

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

Vi har i den senere tid klart å oppnå en hel del, gjennom vårt arbeid for tryggere og mer meningsfylte arbeidsplasser på skip. Folk har fått bedre forståelse for hva vi står for, blant annet har vi begynt å få til samarbeid med rederiene, Sjøfartsdirektoratet, politikerne og andre offentlige 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.

Medlemskontingent 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, butikk med arb. motormann, fyrbøter, assistent, pumpemann arbeidsleder, barkeeper, fiskere.	kr. 250,-
Lettmatros og smører	kr. 225,-
Lærling	kr. 50,-

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

Spørrekonkurranse

1. Hvor mange uglearter er det som hekker i Norge?
2. Hva er navnet på de opprinnelige meksikanerne?
3. Hvilken by startet Kon- Tiki ferden fra?
4. Hva heter Storbritannias høyeste fjell?
5. Hvem spilte James Bond i filmen "Golden Eye"?
6. Hvem sa "Terningen er kastet"?
7. I hvilket år skjedde utblåsningen på Bravo plattformen i Nordsjøen?
8. I hvilket år startet byggingen av Berlin-muren?
9. Hva heter nasjonalforsamlingen i Spania?
10. Hvor stor er en håndballbane?

Riktig svar sendes til:
FFFS Tollbodallmenning 1B,
5004 Bergen
innen 15.05.06

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

Det finnes bare en NetShop!



SAMSUNG

Varenr.: 19903

LE32M51B

32" LCD HD-TV

Lekker LCD-TV med et meget bra bilde! LE32M51B er klargjort for HDTV og har en oppløsning på 1366x768 piksler i 16:9-format, lysstyrke 500 cd/m², kontrastforhold på 3000:1. Fjernkontroll og bordstativ er inkludert.

13.995,-
inkl.mva



5.495,-
inkl.mva

NEC

Varenr.: 19323

MultiSync 20WGX2

20" gaming LCD-skjerm

Kvalitetsskjerm av dimensjoner fra NEC! 20WGX2 fikk terningkast seks hos DinSide.no, med 10 av 10 på poengskalaen. 20" Wide LCD-skjerm med høyeste oppløsning på hele 1680x1050 og kontrast på 470:1. Responstid på 6ms og inputsignaler: DVI-D, VGA 15pin. Opticlear skjermoverflate.

Nok en testvinner fra NetShop!

5.995,-
inkl.mva

NetShop PC

Varenr.: 20464

Kampanje PC m/17" Mars

Rimelig men god PC til spesialpris. Dinside.no mener dette er det beste PC tilbudet i Mars.

- Intel Pentium D805 CPU
- OCZ 512 MB minne

- 120 GB S-ATA disk
- 16x DVD-brenner, dual layer
- 17" LCD skjerm
- Tastatur og mus
- Aktive høyttalere
- Windows XP Home Norsk



795,-

Seagate
The Best on Ideas

Varenr.: 19871

250GB S-ATA II NCQ harddisk

S-ATA II harddisk fra Seagate med støtte for NCQ. Rotasjons hastighet på 7200 RPM, gjennomsnittlig søketid på 11ms og cache på 8 MB.



30 GB

2.895,-

CREATIVE

Varenr.: 20229

ZEN Vision:M 30GB Black 2,5"LCD

Creatives Zen Vision:M™ er spilleren med stor S for alle som vil nyte musikk og film mens de er på farten. 30 GB kapasitet til 15 000 sanger, 120Min Video, 2,5" skjerm, FM radio, opptil 14 timer batteritid.



1.595,-

Logitech

Varenr.: 17277

Harmony 885 fjernkontroll

High-end systemer fortjener en high-end fjernkontroll. Harmony 885 har fargeskjerm og mulighet for macro funksjon. Programmeres via PC. Leveres med ladestasjon. Optimalisert for bruk på HDTV.



3.295,-

Logitech

Varenr.: 19241

Z-5450 Wireless Høyttalersett

Stor lydopplevelse med minimalt ledningsrot! Logitechs Z-5450 Digital med trådløse bakhøyttalere, et THX-godkjent 5.1-høyttalersystem på 315 watt, som gir naturtro digitallyd.



650,-

D-Link
Building Networks for People

Varenr.: 19845

DI-524UP Trådløs Router med USB port

54Mbps Trådløs bredbåndsruter fra SMC med USB printerport, støtter WEP og WPA kryptering. Qos for prioritering av bla IP-Telefoni. NAT brannmur med VPN tunell.



995,-

LACIE

Varenr.: 14431

200GB P3 Ekstern Harddisk USB 2.0

Ekstern harddisk fra LaCie med mange bruksområder; er velegnet som supplement til din bærbare PC eller f.eks. til backup o.l. Med 200 GB og 7200RPM får du mye lagringsplass og rask overføring.



33 42 22 00



salg@netshop.no



www.netshop.no

Ved å velge oss som din leverandør av datautstyr og elektroniske produkter på nettet kan du være trygg på at du er i gode hender. Menneskene du treffer hos oss har lang erfaring i denne bransjen, og vet hva som skal til for at du blir fornøyd.

NetShop®