

Nr. 2 – 2004

3. årgang

DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING

Statsraad Lehmkuhl; Grasiøs dame på 90 år

Hva er område-
beredskap?

Innlegg
sjøfartskomiteen

Spiddet av spett
på jobb

Lei av å fryse på kurs?

- Hos oss kan du gå på kurs hele året

- Innendørs basseng
- Innendørs brannhall
- Flotte nye lokaler
- Sentralt – 10 min. fra Flesland – 10 min. fra sentrum



NOSEFO Bergen AS
Nedre Nettveit 16
5238 Rådal
bergen@nosefo.no
55 11 70 00



- De fleste offshorekurs
- STCW kurs
- Alle typer førstehjelpskurs
- Industrivern

*SOF ønsker
alle sine lesere
en god sommer*



DRÅPEN

nr. 2 mai – 3. årgang

Redaktør:

Leif R. Vervik

Adresse:

Slottsgt. 1, 5003 Bergen

Telefon:

55 96 23 80

Telefax:

55 96 23 83

Mobil:

90 89 70 73 / 41 65 62 92

Epost:

info@sof.no

Internett:

http://www.sof.no

Forside:

Bergens stolthet, "Statsraad Lehmkuhl", skoleskip i byen fra 1924. Skipet er bygget i 1914 og har følgende 90-års-jubileum i år. Foto Bergen Sjøfartsmuseum

Grafisk produksjon:

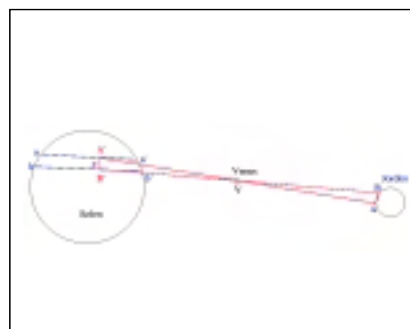
Scanner Grafisk AS

innhold

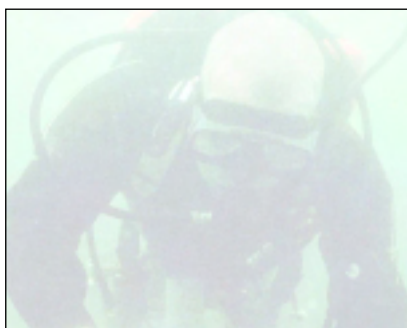
DRÅPEN NUMMER 2 – MAI 2004



Skoleskipsaken i Norge side 5



Venuspassasjen side 21

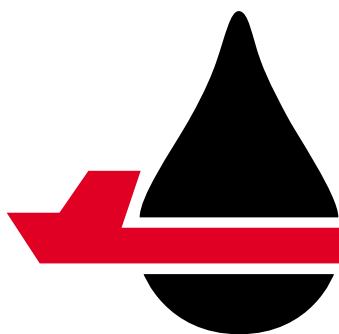


Fikk spett gjennom kroppen side 25



Hva er områdeberedskap? side 27

| | |
|--|---------|
| Leder | side 4 |
| Skoleskipssaken i Norge | side 5 |
| Har sjømannsforbundet fått panikk | side 10 |
| Innlegg Næringskomiteen | side 11 |
| Offensiv Skipsfartsmelding? | side 13 |
| Norsk skipsfart skal fjernes | side 14 |
| Forslag til Fremskrittspartiet | side 15 |
| Leserinnelegg | side 16 |
| Sikkerhet og nettolønn | side 19 |
| Skipsbesøk i Stavanger | side 20 |
| Verdeshistorisk begivenhet | side 21 |
| Ung dykker fikk spett gjennom kroppen | side 25 |
| Hva er områdeberedskap? | side 27 |



Leif R Vervik
formann.

Endelig har SOF fått et av de andre forbundene til å reagere! Selvsagt er vi ikke velkommen på deres enemerker, men det får bare stå til.

Først ute var DNMF i Norsk Maskin Tidene 01.04. Her beskriver Hr. Malterud SOF med stor skepsis. Noe annet hadde vi heller ikke ventet, men når han trekker vår hederlighet i tvil reagerer vi. Han omtaler nedlatende det vi holder på med som %messepreik%. Hadde han selv tatt seg tid til å høre mer på såkalt messepreik, ville han fått budskapet fra de han skulle representere. Da hadde han fått vite at ikke alle om bord er så dumme som mange vil ha det til. Da hadde han og hans like fått forståelsen av at det er fullt oppegående personer om bord. Personer som forteller til oss at de føler seg bedratt av de tradisjonelle forbund.

Vi vet selvsagt ikke hvor mange skipsbesøk DNMF har hatt i det siste, men for vår egen del har vi i SOF hatt mer enn 150 besøk de siste 15 månedene. Gjennom disse skipsbesøkene får vi kontakt med sjømenn og får innsyn i hvilke problemstillinger mannskapene er opptatt av og hva de sliter med. Blant annet har vi fått høre fra svært mange at de er lite fornøyd med at Maritimt Forum inkludert alle Sjømannsforbund vil utvide NIS-registerets virkefelt. Da nekter mannskapene å være med. Vi i SOF har klart gitt uttrykk for vårt syn i så henseende; vi mener at NOR registeret må bestå og heller utvides. Da vil vi være med på å trygge norske arbeidsplasser både på land og sjø.

Malterud lurte også på hva vi bruker kontingentpengene til, i følge han blir disse ikke brukt til forsikringer, kurs og lånetilbud.

Hadde Malterud sett på fremsiden av sitt eget magasin ville han sett at det står 109 årgang. SOF som forening har i

motsetning til dette mottatt kontingent i ca. 3 år fra sine medlemmer. Med andre ord i 106 år mindre enn DNMF. Det sier seg selv at det er umulig å ha de samme tilbud på så kort tid. Jeg kan trøste Hr. Malterud med at vi ikke sløser medlemmenes penger på uvesentlige ting. Det vi bruker kontingentpengene til er utgivelsen av Dråpen, advokathjelp til medlemmene når det er nødvendig, kontordrift, besøkereiser til skip, og ikke minst reiser til Oslo for å presse på stortingspolitikere for å få nettolønnsordningen i lovs form.

Det som skremmer oss mest er allikevel at Malterud aksepterer hemmelige møter mellom NR og organisasjonene, samtidig som han trekker vår demokratiske arbeidsmåte og hederlighet i tvil.

I mars hadde vi samtaler med direktør Magne Ognedal i det nyopprettede Petroleumstilsynet, hvor vi snakket om beredskap på sokkelen. Det som forundret oss mest i løpet av samtalen, var mangelen på viten om det vi mener er et gedigent lurei mot de plattform/rigg ansattes sikkerhet. Det vi snakket om var selvsagt områdeberedskapen, en beredskap som ikke tilfredstiller annet enn økonomisk innsparing for oljeselskapene.

Onsdag 28.04 var Harald Prytz og undertegnende på Stortinget og la frem vårt syn på skipsfartsmeldingen. Den kan du lese lenger bak i Dråpen. Som dere vil se legger vi ikke fingrene i mellom, når det gjelder å beholde arbeidsplassene til sjøs. Prioritet nummer en er å få lovfestet nettolønnen for hele NOR- registeret, hurtigst mulig.

*Dere er velkomne med kommentarer:
Se forøvrig våre nettsider: www.sof.no*

SKOLESKIPSSAKEN I NORGE



Fullrigger "Sørlandet" ble Kristiansands skoleskip i 1927. Dette er den første stålskuten spesialbygget til skoleformål i Norge. Foto: Bergen Sjøfartsmuseum

Skoleskipene gav gjennom mange år et kjærkomment gratis utdanningstilbud til dårlig stilt ungdom, sørget for rekruttering til handelsflåten og var, ikke minst, stolte ambassadører for sin by og sitt land. For 90 år siden, i 1914, gikk det tyske skoleskipet "Grossherzog Friedrich August" av beddingen ved Tecklenborg-Werft, Bremerhaven-Geestemünde. Skipet skulle ti år senere bli skoleskipet "Statsraad Lehmkuhl" i Bergen. I anledning "Statsraaden"s 90-års-jubileum, har Bergens Sjøfartsmuseum fornyet og utvidet sin skoleskipsavdeling med mye nytt materiale fra skipet. Her kan du, i en utstilling i 1:1-format, oppleve deler av seilskipet "Statsraad Lehmkuhl", samt lære om skoleskipssaken og skoleskipene i Norge generelt.

Lilli Ingvaldsen,
Bergens Sjøfartsmuseum

Skoleskipssaken ute og hjemme
England opprettet sin første skoleskipsinstitusjon i 1786, da The Marine Society startet sin virksomhet. De tilbød opplæring på godt utstyrte skip for betalende sjøaspiranter, gutter som siktet inn mot en overordnet stilling om bord. Gutter fra barnehjem, tvangsskoler og offentlig forsorg utgjorde likevel hovedtyngden av elevmassen. Disse fikk gratis opplæringstilbud på gamle utrangerte krigsskip som lå i

havn. Håpet var at ungdommene ville tilegne seg så mye kunnskap, og skikke seg så vel, at de kunne fylle underordnede plasser om bord på engelske skip på alle verdens hav. Også disse guttene kunne - med hell og dyktighet nok - slå seg opp til offiserer. Spesielt vanskelige gutter, som foreldre eller andre ikke kunne håndtere, ble som siste utvei sendt på skole og siden til sjøs.

I tillegg til veldedighetsprinsippet skolene hadde, skulle de også sørge for rekruttering til den engelske handels-

flåten, verdens største. Den var enorm, og behovet for arbeidskraft tilsvarende stort.

Skoleskipsordningen fikk sin spede start i Norge i 1880-årene, etter en planleggingsperiode på mer enn 20 år. Initiativtakerne så på den engelske skoleskipsmodellen, og ønsket å gi tilsvarende muligheter for dårlig stilt ungdom her hjemme. At skoleskipene skulle fungere som et rekrutteringsorgan for handelsflåten var ikke en primær målsetting, men allerede fra skoleskipenes første år stod rederier og



Skoleskipsgutter om bord på bark "Alfen", skoleskip i Bergen fra 1904. Foto: Bergen Sjøfartsmuseum

skipsmeklere blant de faste bidragsyterne. Slik støtte var ofte helt avgjørende for skoleskipsinstitusjonene, da det store flertall av elevene var ubemidlede og fikk friplass om bord. Kun få elever var betalende, og skoleskipene slet stadig med dårlig økonomi. Veldedighetsprofilen ble vektlagt for å skaffe sponsorer til driften.

Fra stasjonære til seilende skoleskip
Det første norske skoleskip var barken "Christiania" - med tilhold i Kristiania -

som startet sin virksomhet 7. juni 1881. Skipet var stasjonært, og hadde kapasitet til 30-40 elever pr. kurs. Første sesongen ble kun ti elever tatt opp, men kurset var likevel gjenstand for stor oppmerksomhet. Etter tre måneders opplæringstid kunne alle elevene uteksamineres, og da alle fikk arbeid i utenriksfarten etter bestått kurs, var dommen klar: Forsøket med skoleskip var vellykket! Men manglene med et stasjonært skoleskip ble snart åpenbare, og man så seg om etter

seilende alternativ. Det skulle likevel gå 20 år før "Christiania" i 1901 ble avløst av briggen "Statsraad Erichsen", et seilende skoleskip. Kapasiteten ble økt til 50 elever pr. kurs, og det var aldri problemer med rekrutteringen.

Bergen var by nummer to i Norge som kunne tilby sjømannsopplæring på skoleskip, på stasjonære "Bjørgvin" i 1894. Skipet var i for dårlig stand til å seiles, og "Bjørgvin" ble derfor fortøyd ved en holme i Puddefjorden. Det



første året kom undervisningen i gang med 20 elever, men kapasiteten var større, og ble raskt økt til ca. 35. I 1904 kunne man glede seg over et seilende skoleskip, marinens utrangerte korvett "Alfen", innkjøpt og donert til skoleskipsinstitusjonen av kjøpmann Wilhelm Giertsen. Gjennomsnittlig kapasitet var 50 elever, og hver sommer var skipet på tokt i Nordsjøen.

På det tidspunkt hadde allerede Trondheim - som første by i Norge -

fått et seilende skoleskip. Briggen "Tordenskiold", bygget i 1860, var en gave fra Trondhjems Sparebank og Trondhjems Brendevinsamlag. Året 1900 kunne utdanningen av førstereisgutter starte, og skipet hadde normalt kapasitet til 45 elever. Trønderne var også først ute med å sende sitt skoleskip på utenlandstokt.

Skoleskip under seil i stål-, damp- og motorskipenes tidsalder
Fra midten av 1800-tallet begynte dampskipene for alvor å gjøre seg gjeldende på verdenshavene, og konkurransen fra disse ble merkbart for seilskutene. Men selv i dampen og dieselmotorens tidsalder ble seilskutene foretrukket som skoleskip. Til tross for at de fleste elevene etter endt utdanning ville få hyre på dampskip, ble seilskutene ansett som best egnet for opplæring av sjømenn. Det var en utbredt oppfatning at en slik trening ville gi et godt grunnlag for en framtidig sjømannskarriere, uansett skipstype. Livet om bord i en seilskute ble sett på som mer utviklende, arbeidet mer avvekslende med flere utfordringer enn arbeidet på et dampskip. Kritikerne mente imidlertid at opplæring på et fartøy av tre, uten motor, ikke kvalifiserte til en framtidig karriere på stålskip med dampmaskin eller dieselmotor.

Stålskipene kommer

Bark "Statsraad Lehmkuhl", flaggskipet i den norske skoleskipsflåten på 1920-tallet, var det første skoleskipet i Norge av stål. Skipet ble bygget i Tyskland som skoleskip, gikk i 1920 som krigsbytte til engelskmennene, og solgt til Det Bergenske Dampskibsselskab i 1921. I 1924 ble skipet overlevert til Bergens Skoleskib. Når det gjaldt størrelse og kapasitet stilte skipet i en særklasse i forhold til Norges øvrige skoleskip. "Statsraaden" hadde kapasitet til 200 elever, mens de andre kunne ta mellom 50 til 100.

Trondheims stålskip, "Tordenskiold", seilte sitt første tokt i 1926. Skipet var bygget i Sverige i 1905, og ble omrigget til bark i anledning sin nye rolle. Skipet fikk, som Norges tre øvrige seilende skoleskip, hard medfart da det var rekvirert av tyskerne under andre verdenskrig. Men som det eneste måtte "Tordenskiold" avskrives som skoleskip etter krigen.

Den første stålskuten spesialbygget til skoleformål i Norge, var bygget for skoleskipsinstitusjonen i Kristiansand. Fullriggeren "Sørlandet" kunne realiseres takket være en donasjon fra en av byens skipsredere, O.A.T. Skjelbred. Skipet, som var bygget i Kristiansand, ble levert i 1927. Som første norske skoleskip krysset "Sørlandet" Atlanteren i 1933.

Da planene for et nytt skoleskip i Oslo ble lagt, var det selvsagt at dette måtte bli et stålskip. I 1937 ble den gamle trebrigg "Statsraad Erichsen" avløst av det nybygde stålskipet, fullriggeren "Christian Radich". Skipet var bygget i Sandefjord. "Christian Radich" er det siste store seilskip som er bygget i Norge.

Det var stor mannskapsmangel i etterkrigstidens Norge. Derfor skulle alle skipene, bortsett fra "Tordenskiold", få en svært viktig rolle i utdanningen av kvalifiserte mannskaper for den norske handelsflåten på 1950-tallet. Tiåret etter representerer imidlertid begynnelsen på slutten. I 1966 måtte "Statsraad Lehmkuhl", som det første av de tre, avvikle som skoleskip.

Dagens situasjon

Norge er i dag den eneste nasjon i verden som kan mønstre tre klassiske, sertifiserte skværriggere under seil, "Sørlandet", "Christian Radich" og "Statsraad Lehmkuhl", med sistnevnte som den største og eldste. Stortingets kulturkomité uttalte under behandlingen av statsbudsjettet for 2002 følgende: "Komiteen er av den oppfatning at de tre seilskipene "Christian Radich", "Sørlandet" og "Statsraad Lehmkuhl" er noen av de viktigste kulturskatter vi har i Norge". Alle er for lengst formelt avviklet som skoleskip, men er fortsatt i drift. "Statsraad Lehmkuhl" tilnærmet helårlig. De øvrige to seiler noen hektiske sommermånedene i året. Alle tre skipene drives med en kombinasjon av statsstøtte og inntekter av egen drift. Skjærgårdsturer, turer med medseilere og utleie er en del av hverdagen. Skoleskipene har alltid måtte slite med dårlig økonomi, noe de nok fortsatt gjør. En annen viktig utfordring som er av nyere dato, er balansegangen mellom antikvariske hensyn og daglig drift.



*Kan operatører av dagens skipsmaskineri lære av erfaringer eksponert under utvikling av wankelmotoren?
I denne artikkelen vurderer Sjøfartsdirektoratets John Aicher dette spørsmålet.*

Teflonbehandling av maskineri

Marint maskineri, og spesielt det for fremdrift, belastes svært mye hardere enn f.eks. en bilmotor hvor en bare unntaksvis har fullt pådrag («gassen i bunn»).

Felix Wankel, en usedvanlig dyktig tysk ingeniør, oppfant sin roterende stempelmotor i 1954. De fleste hadde store forventninger til motoren da den bare ville veie og ha fysiske mål på en en brøkdels konvensjonelle motorer. Mye ville også være vunnet mente man ved at man unngikk å snu de enorme massene (mange tonn per sylinder) – stempel, stempelstang, krysshode og veivstake – to ganger per omdreining.

Motoren ble satt i produksjon 10 år senere for bruk i bil. Den eneste komponent med masse av betydning som beveget seg i motoren var den såkalte rotoren, som hadde avrundet triangelform, både roterte og beveget seg sirkulært innen et hus som var formet som et åttetal. Denne utformingen gav 3 roterende «arbeidsstillinger» som vekselvis utvidet eller innsnevret seg.

I tillegg til sin eksepsjonelle geometriske form besto Wankelmotoren av langt færre deler enn vanlige stempelmotorer. Den var mye lettere, i forhold til kraftuttak. Da bevegelsene hovedsakelig var roterende, fikk den en jevnere gange over hele turtallområdet.

Det var derfor ingen overraskelse at mange motorfabrikker anskaffet seg lisens på motoren etter at NSU hadde gjort den kjent. Disse firmaene inkluderte Mazda, Suzuki og Yamaha i Japan, GM og Curtis Wright i USA, Daimler-Benz og Fichtel & Sachs i Tyskland og Rolls-Royce og Perkins i England. Dessverre ble alle som en, unntatt et firma, desillusjonert og motløs da motoren ble plaget av kronisk høy slitasje, i tillegg til utilfredstillende høyt drivstofforbruk og eksosutslipp.

«Siste mann ut» var Mazda, som hadde usvikelig tro på motoren. Ledelsen i konsernet var så imponert av Wankelmotorens enkle konstruksjon, kompakte vekt og jevne gange, at de var fast bestemt på å overvinne disse ulempene.

Store fremskritt ble nå gjort på Wankelmotorens tre forannevnte «svake» punkter. Det kanskje største fremskrittet ble

åpenbart i den siste versjonen av motoren: Twin rotor Type 13 B EG1 med slagvolum på bare 654cc men som hadde en utrolig ytelse.

Løsningen

Polytetrafluoretylen oppfunnet i 1938 av Du Pont ble løsningen

(onstalt tidligere i *Navigare*). Den nye modellen inkluderte Du Pont's Teflon fluorkarbon (PTFE) belegg på veggene i rotorhuset og tynnere apex pakninger på rotorene. Det er her den tradisjonelle skipsmotoren kan med stor fordel anerkente noe fra erfaringene høstet under Wankelmotorens startfase.

Polytetrafluoretylen (PTFE) eller Teflon som DuPont kalte stoffet, har ekstremt lav friksjonskoeffisient. Følgelig ble det en dramatisk reduksjon i slitasjen på rotorhuset og apexpakninger. I tillegg reduserte PTFE metallbehandlingen den interne friksjon i motoren, følgelig økte den mekaniske effekten, samt at drivstofforbruket ble redusert i forhold til tidligere modeller.

Avgjørelsen om å bruke Teflonbelegg kom etter en fullstendig analyse av hvordan slita-

sjen oppsto mellom apexpakningene og innsiden av rotorhuset. En gjennomgang av mulige løsninger fikk Mazda til å konkludere med at kun bruk av faste smøremidler på krombelagte friksjonsoverflater ville kunne forbedre kontaktfaten mellom apexpakningene og friksjonsoverflaten i rotorhuset. Et slikt belegg måtte ha godt feste til overflaten, være lett å påføre ved moderate temperaturer, samt kombinere god selvsmørende effekt med høy motstandsdyktighet mot varme og bensin. Disse kriteriene pekte mot et valg av fluorkarboner, derfor ble Teflon den selvfølgelige kandidat.

Uvanlige egenskaper

QMI PTFE metallbehandling testet ut på en rekke skip i Norge. De fleste kjenner PTFE eller Teflon fra bruken som non-stick belegg i stekepanner. Denne non-stick egenskapen er en stor fordel for alle deler som belastes av friksjon i en forbrenningsmotor eller annet hardt belastet maskineri.

I Norge har mer enn 100 skip og plattformer blitt behandlet med QMI PTFE metallbehandling de siste 5 år. Selve behand-





lingen som påføres via smøreoljen, er ikke en oljetilsetning, men en engangs metallbehandling. Tilsetningen er helt inert og lar seg heller ikke påvirke av syrer som måtte være i oljen.

Oljeselskapene var – og noen er – skeptisk til teflonbehandlingen da stoffet doseres i smøreoljen. Det ble bl. a. hevdet at doseringen kunne påvirke additivpakken som de forskjellige oljene inneholdt fra leverandøren.

PTFE har en helt uvanlig

egenskap: Jo høyere belastning, jo glattere blir overflaten. Den statiske friksjonskoeffisienten ved 1 kg trykk er 0,04. Ved trykk på 1,6 tonn synker friksjonen til bare fjerdedelen til 0,01. Denne unike egenskapen merkes på at torquen øker på utstyret. På Gullfax A, mek avd. ble flere helt nye luftdrevne bolttrekkere testet med statimeter for dreiestyrken på lufttrekkere. Ved hvert forsøk økte effekten med 20%. Brukte trekker økte med 25% etter behandlingen.

Metallbehandling medfører egenskaper som gir synergi effekt på mange viktige sider ved en skipsmotor. Spesielt legger vi merke til at friksjon, varme og slitasje blir redusert. Noe som igjen fører til lengre komponentliv, lavere energiforbruk, redusert smøreoljeforbruk som igjen fører til renere avgasser.

Langsiktig effekt

PTFE behandlingen vil være ut friksjonsflatens levetid, men for

optimalt resultat bør behandlingen gjentas etter en tid, før PTFE-plasten blir helt slitt bort fra høydepunktene på friksjonsflaten. Dette varierer med motorens belastning og turtall, men enda mer hvor forurenset smøreoljen er. Det som ellers kan fjerne denne plasthinnen er honing eller som nevnt slitasjen fra forureningspartikler i smøreoljen. Som en tommelfingerregel, så virker behandlingen optimalt i ca. 1 år ved kontinuerlig drift (8000 timer).

Nylig ble en Caterpillar motor på 2500 Hk som ble QMI-behandlet 6 måneder tidligere ombord i M/V «Normand Prosper», eiet av rederiet Solstad Rederi as, åpnet på Karmund Maritime Service AS. Motoren viste seg etter inspeksjon å ha en renhetsgrad innvendig som langt overgikk det som var vanlig etter 6 måneders gange.

Biltransportbåten M/V «Sea Pride», hovedmotor 12000 Hk, 10729 dvt. Kawasaki/MAN ble effektøkningen målt til 8,1%, og smøreoljeforbruket gikk ned med 20% hevdet det fra skipets besetning.

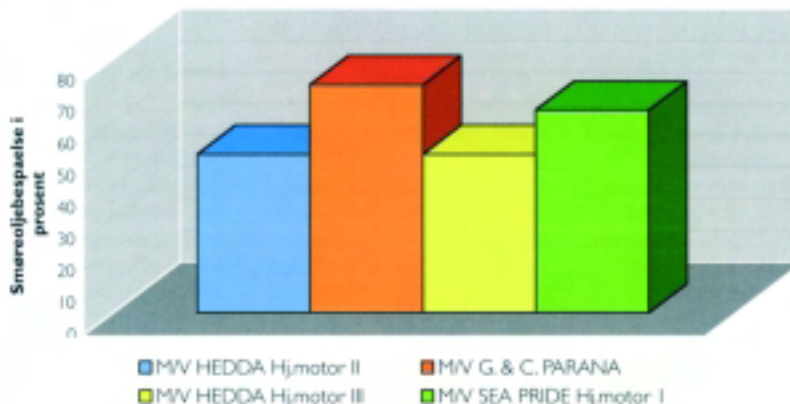
I mai 1998 drev lastebåten «Nyang» i kraftig vind raskt mot brenningen med en hovedmotor uten smøreolje på systemet. I denne nødsituasjonen ble hovedmotor tvangskjørt uten smøreolje! i et desperat forsøk til å komme klar. Femten minutter etter var skipet i sikkerhet med hovedmotoren inntakt uten skader. Reder er overbevist om at det var teflonbehandlingen motoren tidligere hadde gjennomgått, som reddet motoren og også skipet fra havari.

I tillegg til det store antall skip og plattformen som har hatt svært så overbevisende resultater etter teflonbehandling av hele eller deler av maskineriet, er det tusenvis av biliere – artikkelforfatteren inkludert – som har teflonbehandlet bilene sine i motor, gir og differensial og som påstår at «alt blir nå så mye lettere». Drivstoffmålinger over forbruk før og etter behandling bekrefter også dette.

RESULTATER ETTER QMI BEHANDLINGEN I %

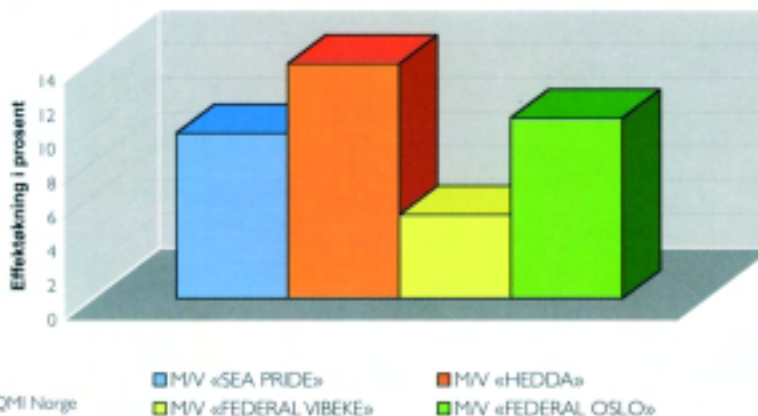
| Smøreoljebesparelse | Effektøkning i prosent | Kw målt mot generator |
|------------------------|------------------------|--------------------------|
| M/V HEDDA | 50 | M/V «SEA PRIDE» 8,1 |
| M/V G. & C. PARANA | 72 | M/V «HEDDA» 13,8 |
| M/V HEDDA Hj.motor III | 50 | M/V «FEDERAL VIBEKE» 4,9 |
| M/V SEA PRIDE | 64 | M/V «FEDERAL OSLO» 10,6 |

Smøreoljebesparelse etter QMI PTFE behandling.



Kilde: QMI Norge

Effektøkning i prosent Kw målt mot generator



Kilde: QMI Norge

Har Sjømannsforbundet fått panikk?

Hørte på nyhetene 20.04.04. at nå vil Sjømannsforbundet tvangskreve samtlige for tariffavgift (kontingent), medlem eller ikke.

Først ut med et slikt krav var Transportarbeiderne, nå kommer altså Sjømannsforbundet etter. Er dette et utslag av pisken fra toppene i LO? Kan det være at den vanlige arbeider her til lands har gått lei av å bli hundset med av godt betalte foreningspamper? Eller kan det være andre grunner til at sjømenn og andre ikke vil være tilknyttet en organisasjon som glimrer med sitt fravær i viktige saker?

Det ble mange spørsmål, men man begynner å lure når store forbund blir tvunget til å gå til slike drastiske skritt at de vil forlange tvangskontingent fra de arbeidende. Det til tross for at vi har organisasjonsfrihet her i landet. En ting er sikkert; hadde forbundene gjort det de potensielle medlemmene mente de burde gjøre, hadde de sluppet å gå så hardt til verks. Det er ikke på grunn av gjerrighet at mange nekter å bli medlem i Sjømannsforbundet. Vi vet om mange som har meldt seg ut av Sjømannsforbundet i protest mot det de mener er rett og slett neglisjering av de seilende.

Det var en årsak til at vi startet SOF, for hadde sjømannsforbundene tenkt litt mer på medlemmene hadde det ikke vært nødvendig med SOF. Men slik er

det ikke. Tilsynelatende har Sjømannsforbundet i dag mer enn nok med å arbeide for de utenlandske sjømennene i handelsflåten. Deres første og opplagt plikt er selvfølgelig å arbeide for de som startet forbundet, nemlig de norske sjøfolkene. Dessverre er norske sjøfolk kommet nederst på prioriteringslisten.

For kort tid siden kunne vi lese i avisene at Maritimt Forum inkludert alle sjømannsorganisasjonene går inn for å utvide NIS-registerets virkeområde. Det vil si alle sjømannsorganisasjonene utenom SOF. For som sjøfolk vet vi hva hva det betyr og innebærer. Det er ikke alle som har glemt hva som skjedde i 01.07.1987 da NIS- registeret ble innført. Hvor var Sjømannsforbundet da? Jo de var på Manila og sørget for at alt gikk glatt for seg slik at deres nye medlemmer kom seg trygt om bord på norske skip. Tusenvis av norske sjøfolk mistet jobben i den operasjonen. Kalles det troskap mot norske medlemmer? Det verste av alt er at de nå vil gjøre det samme igjen, denne gang med støtte fra restene av norsk sjømannstand.

Det Sjømannsforbundet burde gjøre var å sette den norske sjømann på dagsorden, beskytte de som har slitt

hele sitt liv med å skaffe landet hardt tiltrengt kapital og seg selv et anstendig liv.

Det gjør de ikke, i stedet skal de nå tvinge de uorganiserte, også SOF medlemmer, til troskap. Måten til frekkhet skal man lete lenge etter.

info@sof.no



MARIN & SKIPSTEKNISKE KONSULENTTJENESTER

- Planlegging av marine operasjoner: Rigflytt, ankring, sleping
- Ombygginger, tegninger og spesifikasjoner
- Prosjektering og konstruksjon
- Inspeksjoner



VTT Offshore AS

Viteco, Tellevik og Torsvik Offshore AS
Damsgårdsveien 165, 5162 LAKSEVÅG
Tlf: 55 94 80 50 Fax: 55 94 80 60
Internet: www.vtt.no



Innlegg

Næringskommiteen



Etter å ha lest Skipsfartsmeldingen, må jeg si meg lei på den norske sjømanns vegne. Med det dokumentet i hånd kan man, om den får flertall i Stortinget, legge ned hele den maritime klyngen i Norge.

Når komiteen åpner for at NIS-registeret skal utvides også til å gjelde kyst-Norge, går den for langt. Den eneste grunnen til at vi har noen få norske sjømenn igjen i arbeid er NOR-registeret. Fjernes eller bygges det ned er det slutt.

UTENLANDSFERGENE

I meldingen er det også foreslått at utenlandsfergene skal få tilgang til NIS registeret.

Har man allerede glemt katastrofen med "Scandinavian Star"?

Her ble det med all tydelighet demonstrert det motsatte av god kommunikasjon, med et sikkerhetsmannskap som ikke behersket de nødvendige språk.

Man gjør det ikke tryggere for de reisende, når det bare skal bli utlendinger som skal bemanne de fleste arbeidsplassene om bord. Alle vet hva det betyr for sikkerheten at man har en god dialog og forståelse, både fra de som skal lede en farlig situasjon og de som skal gjennomføre redningsarbeidet. Hadde det bare vært mannskapenes sikkerhet vi snakket om, hadde det vært greit. Men her snakker vi om hundrevis av utrente passasjerer som skal reddes. Da må mannskapet beherske et språk passasjerene forstår.

Når det gjelder de hotellansatte på utenlandsfergene, er det umulig å si at de ikke er sjømenn; de arbeider til sjøs. Så vidt vi vet er ferge skip.

Er det bare prinsipper politikk dreier seg om, er det ikke på tide å tenke litt på konsekvenser også? Det er tross alt bort i mot 2000 mennesker som vil miste arbeidet første januar 06 det dreier seg om. Med andre ord enkelt-individer med familie, hus, lån og forpliktelser, som de fleste av oss.

EIERSKAP OG DRIFT

Når regjeringen snakker varmt om norsk eierskap og drift, virker det som om det bare gjelder de som arbeider på rederikontorene på land. Det er helt riktig å tenke på norsk eierskap og drift, men ikke bare det. Det er tross alt den norske sjømann som til syvende og sist har gjort det mulig for norske redere å komme dit de er i dag.

Hadde regjeringen vært i stand til å se den verdien norske sjøfolk har spilt for velstanden i Norge, hadde den kanskje også sett nytten av å legge forholdene til rette slik at norske redere kunne drive sitt virke fra Norge med norske sjøfolk. Ikke snikinnføre Apartheid lignende tilstander om bord på norske skip. En politikk, vi som stat, brukte millioner av kroner på å fjerne.

INNTJENING AV UTENLANDSK KAPITAL

I dag har vi over 45 000 utenlandske sjøfolk i den norskeide flåten, om regjeringen var villig til å støtte flåten som helhet, ville vi på sikt kunne besette alle disse stillingene. Når vi ser

på hva EU har gjort for sin flåte, er det umulig å forstå at det samme ikke kan gjøres i Norge. Internasjonalt er det ikke noen annen næring som får så mye støtte som skipsfartsnæringen, men i Norge skal den på død og liv beskattes i hel. Om regjeringen var villig til å støtte næringen hadde vi vært i stand til å redde kompetansen og arbeidsplassene.

Det ville bety en innseiling av utenlandsk kapital på nærmere 190 milliarder kroner (regnet ut i fra en gjennomsnittshyre på 35 000 kroner i måneden).

Dette ville også bli stillinger, som kunne beskattes i Norge. Motsatt vil det føre til opp i mot 100 000 nye arbeidsløse. Det vil i så fall koste den norske stat ca ti milliarder kroner i året, en differanse på hele 200 milliarder kroner.

Retningslinjene for en liberal sjøfartspolitik i EU ble lagt i 1997, og fundert i dokumentet "Towards a new maritime strategy" (side 57 i Sjøfartsmeldingen), I følge den er det fritt frem for en hvilken som helst stat å legge opp sin egen strategi for sin nasjonale skipsfart. Med andre ord kan Norge selv bestemme sin egen skipsfartspolitik.

NORSK KOMPETANSE

Vi vet dessverre at det ikke bare er sjøfolk som vil forsvinne om regjeringen skal få lov av Stortinget å drive en slik politikk, det vil føre til ruin for hele den norske skipsfartskompetansen som er opparbeidet gjennom århundrer. De eneste som vil tjene på en slik kortsiktig politikk, er rederne. Men at de folkevalgte i regjeringen ikke har mer sans for landet som helhet er umulig å forstå. Det er faktisk så ille at man blir fristet til å tro at enkelte har egeninteresse i å fjerne flest mulig av norske seilende, hurtigst mulig. Vi vet jo at det er billigere å drive med utenlandsk mannskap, og at fortjenesten derfor blir større.

NETTOLØNN FOR HELE NÆRINGEN

I dag koster den nettolønnsordningen vi har ca 1130 millioner kroner. Om den ble videreført til hele flåten ville vi allikevel sitte igjen med et pent overskudd på sikt. Da hadde rederne fått det de ber om, nemlig stabile og langsiktige rammebetingelser, og den norsk relaterte sjøfartsindustrien hadde fått trygget sine arbeidsplasser.

I stedet foreslår nå regjeringen en smart manøver for å splitte sjøfolk og redere. Det de mener det er en god løsning, er å beholde Nettolønnsordningen for offshore/service fartøyene, samtidig som man åpner for at rederne kan registrere skipene sine i NIS. Alle vet hva det fører til, snarlig omflagging og billigere utlendinger inn.

TRYGGHET FOR LØNN OG ARBEID

Selv om de som er i Næringskomiteen er i fast jobb og synes livet er bra, må de huske at de avgjørelser de tar får dramatiske konsekvenser for andre. Når det gjelder det å overta arbeidsplassene utlendingene i dag har, betyr ikke det at vi ikke tenker på dem. Men prioritet nummer en for norske politikere må være å tenke på landets innbyggere. En annen ting vi må ha i tankene er at det vil ta lang tid å gjennomføre en slik besetting av norske sjøfolk. Det er heller ikke sikkert at vi er i stand til å besette 100 % av stillingene, men legges forholdene til rette er mulighetene gode. Den gang jeg begynte å seile, på midten av seksti-tallet, hadde vi mer enn 15 000 spanjoler pluss andre utlendinger i den norske flåten. Dyktige folk som arbeidet under de samme betingelser som nordmenn. Ingen gang verken før eller senere har vi sett større vekst i den norske flåten.

UTDANNELSE OG REKRUTTERING

Når det gjelder Kompetansemodellen, kan det se ut som om den er planlagt med et mål for øye, nemlig å fjerne nordmenn fra sjømannsykket. Grunnen til en slik påstand er nettopp det at den ikke vil virke. Den kan ikke fungere

hvis ungdom bare skal gå på skole før de bestemmer seg for en karriere til sjøs. Det ungdommene trenger er først og fremst lærlingeplasser, for å se om de i det hele tatt passer til sjøs. Mannskapene om bord på skip er spesielle mennesker, noen av de fineste arbeidere Norge har fostret, som både kan og er stolte av arbeidet sitt. Det er mennesker som kan arbeide i team og som bryr seg om hverandre. Folk som ikke passer til sjøs blir fort luket ut. Man skal ikke bare kunne arbeidet sitt, man skal også lære å leve i sammen i lengre perioder om gangen. Et skip er ikke som en arbeidsplass på land, hvor man kan gå hjem etter endt økt. Man både bor og arbeider på samme sted. En arbeidsplass som aldri er i ro. Med andre ord man skal være sjøsterk for å klare en slik oppgave. Legg heller forholdene til rette med opplæringen, slik at ungdommene vet hva de går til. Når man kan lese i meldingen at det pr. dags dato er for lite offiserer både nasjonalt og internasjonalt og at det er forventet en forverring i fremtiden. Da mener vi i SOF at det er strutsepolitikk å tro at man løser problemet med en Kompetansemodell. Allikevel foreslår Regjeringen å fjerne læresteder, forstå det den som kan.

SJØMANNSFRADRAGET

Ser også at Sjømannsfradraget er foreslått fjernet. Mener man med det at sjøfolk betaler for lite skatt? Da skulle forslagstilleren tatt seg en tur til sjøs. Om han tror at han der har de samme goder som hjemme, tar han feil. Tenk deg alle årsavgiftene vi har i Norge, Kringkastingsavgift, veiavgift, vann, kloakk osv., osv. Når man så vet at en sjømann er borte hjemmefra minimum

halve året, mener vi i SOF at dette føyer seg fint inn i rekken av ønsker om å fjerne norske sjømenn.

HVA EN SJØMANN KOSTER

Det blir stadig vekk hevdet at den norske sjømann er så dyr. Kanskje han er det sammenlignet med enkelte utlendinger, men når vi vet at en matros (utdannet sjømann med mer enn åtte års erfaring), har ca. 85 kroner brutto i timebetaling, da lurer vi på hva sammenligningsgrunnlag det er basert på. Virkeligheten er at skal en sjømann ha en årsinntekt han kan leve av må han ha mange flere arbeidstimer pr. år enn en tilsvarende arbeidstaker andre steder i samfunnet. Sjømenn er faktisk den eneste yrkesgruppen her i landet uten ferie. Arbeidstiden er 42 timers uke 52 uker i året. Hans eneste ferie er avspasering av opparbeidet fritid. Med andre ord, når man snakker om dyre arbeidere kommer det an på øynene som ser.

FORFALLET

Probleme oppsto først da rederiene gikk fra å være private foretak til aksjeselskaper. Aksjonærer bryr seg lite om hvor fortjenesten kommer fra, bare den er stor og rask. Er det bare disse interessene regjeringen skal representere?

Vi i Seilende Oljearbeideres Forening forventer at Regjeringen gjør en ny gjennomgang av Sjøfartsmeldingen, og denne gang med de norske arbeidsplassene i fokus.

Takk for oppmerksomheten.

VERVEKAMPANJE

Inntil en million kroner kan du tjene om du er med på en vervekampanje for SOF.

Vi har i den senere tid klart å oppnå en hel del, gjennom vårt arbeid for tryggere og mer meningsfylte arbeidsplasser innen olje industrien 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!

Offensiv skipsfartsmelding

Svar til Bjørn Hansen

Leser i BT 05.04.04 At Torbjørn Hansen, Stortingsrepresentant og leder i Bergen Høyre, mener at Skipsfartsmeldingen er offensiv.

Ja, den er det, den er en virkelig pådriver til å sørge for full fjerning av norske sjøfolk innen kort tid. Grunnen er ganske enkelt den at den åpner for utvidelse av NIS-registeret, noe som er ensbetydende med innføring av full utenlandsk arbeidskraft. Da blir det slik at til og med eldre i Norge må lære seg engelsk, om man har tenkt å ta en fergetur i Norge.

Alle som har levd en stund husker hva som skjedde da NIS-registeret kom i juli 1987. Da ble det tillatt å hyre utenlandske arbeidstakere på sitt hjemlands lønnskostnader. Det medførte at ca. 18 000 norske sjøfolk mistet jobben. Dersom vi skal gjøre samme feilen en gang til, vet vi hvem det går utover.

Leser videre at Hansen mener at offshore-flåten skal få beholde den ordningen med nettolønnsordning som vi har i dag. Han hopper glatt over det faktum at Skipsfartsmeldingen gir adgang til at også disse fartøyene skal kunne registreres i NIS.

Når Hansen hevder at det vil redde norske arbeidsplasser, er det å kaste blå i øynene på folk fordi det motsatte vil skje. Når regjeringen foreslår en kompetansemødel for sjøfolk vet de at det ikke kan fungere. Og når regjeringen er frekk nok til å hevde at nettolønnsordning kun skal være for offiserene, vet de bedre enn å hevde at det vil redde arbeidsplassene. Alle vet at uten rekruttering vil yrkene dø ut av seg selv.

Hvordan kan en ungdom vite, at det å reise til sjøs, er det han virkelig vil? Skal man ta utdannelse på en eller to maritime skoler (resten vil bli nedlagt) uten først å få lov til å prøve om man i det hele tatt passer som sjømann? Personlig kjenner vi tilfeller der dette har skjedd. Med det til følge at de har tatt en tur ut etter endt utdannelse, for så å aldri mer å reise. Hva skal man da med en utdannelse man ikke kan bruke til noe?

Det å snikinnføre NIS-registeret, vil føre til havari for norsk sjømannstand, slik vi kjenner den.

Løsningen må være å utvide Det Norske Ordinere Skipsregisteret (NOR), eller innføre nettolønnsordning i både NIS og NOR.

Om regjeringen var villig til å tenke i de baner ville nordmenn etter hvert besette de mer enn 45 000 arbeidsplassene som i dag er besatt av utlendinger. Det ville på sikt føre til en kapitalinngang på årsbasis på hele 190 milliarder kroner. Dette er i tillegg arbeidsplasser som blir beskattet til Norge. Motsatt vil det koste i overkant av 9 milliarder kroner å holde ca. 100 000 nordmenn med trygd. Det er faktisk så mange som vil bli rammet av den utfasingen vi ser i norsk skipsfart i dag. Det er ikke bare sjøfolk som vil miste arbeidsplassene, men ti tusenvis av landbaserte arbeidsplasser vil gå samme veien.

Først ut blir de hotellansatte på utenlandsfergene (minimum 1 800 blir erstattet med utlendinger 01.01.06). De er selvfølgelig også sjøfolk, de arbeider på skip.

Vi i Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) ber derfor Regjeringen og Torbjørn Hansen å vurdere hele Skipsfartsmeldingen en gang til.

Norsk skipsfart skal fjernes

Følgende stod å lese i Bergens Tidende 02.04.04;

“Regjeringen åpner for utenlandske sjøfolk.

NIS åpnes for offshoreflåten og utenriksfergene. Det betyr utenlandske sjøfolk på sitt hjemlands lønnsvilkår i norsk trafikk.

Utenriksfergene vil derfor miste skattefritaket som omfatter botell og restaurantansatte. Det vil først skje fra 1. januar 2006.

Skattefritak for sjøfolk lovfestes ikke. Regjeringen foreslår en kompetansemodell for å sikre utdanning av norske offiserer.”

Når skal vi sjøfolk lære av historien? Dersom en ser tilbake til da NIS-registeret ble etablert i 1987, ser en at tusenvis norske sjøfolk mistet arbeidet i løpet av kort tid. Nå vet vi at om vi hadde stått i et forbund den gang, hadde det ikke skjedd. Når skal den norske sjømann åpne øynene og se virkeligheten i øynene? Det er snart på tide å spør hva de

tradisjonelle sjømannsforbundene driver med, hadde de gjort det medlemmene betaler for burde vi hatt en helt annen utvikling av skipsfartspolitikken. Det var med dette for øyet at vi startet SOF: En organisasjon drevet av og for sjømenn, fundamentert i de problemer som sjømenn står overfor i dag..

Dersom NIS overtar hele skipsfarten, vet vi at det er kroken på døren for hele den norske sjømannsstand. Norske sjømenn blir snart en raritet som man kun kan lese om i historiebøkene. Fortjener det norske samfunnet slik behandling?

Man kan begynne å lure på hvem regjeringen representerer. Er det bare utenlandske arbeidstakere de har i tankene? Det er i alle fall ikke norsk økonomi de tenker på, da hadde de tenkt mer på norske sjømenn og utkantkommunene i Norge. Nå kan det se ut som om at det er asiater og øst-europeere som står i fokus. Det hadde vært ærligere å si det rett ut, og ikke gå som katten om den varme grøten.

Om næringsminister Gabrielsen ikke ønsker norsk skipsfart hadde det vært bedre om han sa det rett ut, men plassen på %Tinget% er vel viktigere for han.

Skal regjeringen klare å gjøre det samme med NOR registeret som de har gjort med NIS, vil det føre til ruin for mange arbeidstakere til sjøs. I NOR registeret besitter nordmenn 95% av arbeidsplassene, på NIS skip bare 16%. La oss arbeide for å beholde og utvide NOR- registeret. Om vi får det til vil ikke bare sjømenn ha en fast og trygg arbeidsplass å gå til, men tusenvis av land baserte arbeidsplasser vil også bli trygge. Slik vi ser det kan vi bare klare det ved å bli et stort sjømannsforbund, av sjømenn for sjømenn.

Før nyttår (2003) var en norsk delegasjon i Kina for å vurdere kinesiske sjømannsskoleelever, for å se om de vil passe om bord på norske skip. Alle vet hva det betyr, billige Kinesere inn, nordmenn ut.



III. foto SOF

Fremskrittspartiet

v/ Ronny Røste

Takk for innbydelsen til å utforme Fr.p's fremtidige politikk.

Vi i Seilende Oljearbeideres Forening (SOF) vil mer enn gjerne benytte anledningen til å si hva vi mener bør bli Norsk skipsfartspolitik i fremtiden.

Som verdens tredje største skipsfartsnasjon, har vi på grunn av elendig håndverk fra de sittende regjeringer gjennom årtier, klart å skattelegge norske redere til randen av utryddelse og derigjennom sjøfolks arbeidsplasser.

Norge har i alle år påberopt seg å være en rettsstat, samtidig opplever vi i den internasjonale norske delen av flåten, etter vårt syn, noe helt annet. Slik situasjonen er i dag har vi med hjelp av norske lover innført apartheid politikk på norske skip. Der opereres det med mange forskjellige kontrakter, en for asiater, en for øst-europeere og en for norske, med flere. Det gir seg utslag i både avlønning og seilingstid.

Dette er noe Norge burde holde seg for god til. Når det gjaldt Sør-Afrika og apartheid politikken, viste vi verden at det ikke ble sett på med blide øyne, fra norsk hold. Tvert i mot brukte vi millionvis av kroner i kampen på å få den vekk. Samtidig innføres den på norske skip.

Andelen av de norske seilende, i den norsk eide flåten, er snart borte. Skjer det, er det ikke mulig å bygge opp igjen den kompetansen vi i dag tross alt har.

Om vi ikke innfører nettolønnsordning for hele NOR-registert umiddelbart, vil norske redere allerede fra sommeren starte utflugging i stor stil. Samtidig må det også gjøres noe med tonnasje-skatten, registreringsavgifter osv. Om ikke ruineres hele det norske maritime miljøet i løpet av veldig kort tid. Noe som vil resultere i storstilt avvikling av både sjø- og landbaserte arbeidsplasser. Opp i mot 100 000 vil bli arbeidsløse.

Det vi i SOF mener bør gjøres umiddelbar er å innføre

nettolønnsordning for hele NOR-registeret, og på sikt hele den norske flåten. Over tid vil det skape mange trygge arbeidsplasser, samt ta vare på en unik kompetanse til sjøs. Selv om en slik ordning vil koste mange penger, må vi huske på at valuta og skatteinngangen også øker. Valutaintjeningen alene vil overgå mange andre norske eksportbedrifter, deriblant fiskeeksporten. Det er også med på å styrke kommunene i utkant Norge. Det er der de fleste sjøfolk bor og har sine familier. Undersøkelser vi selv har gjort viser at alle norske kommuner, i større eller mindre grad, har inntekt fra sjøfolk. Noen kommuner er helt avhengig av den skatteinngangen sjøfolkene representerer.

Takk igjen for innbydelsen.

Med vennlig hilsen SOF

Leif R. Vervik
formann

Møter på Stortinget 24.-25. februar

Som kjent mener Sof at det føres helt feil politikk med hensyn til norsk sikkerhet på sokkelen. I den forbindelse hadde vi i SOF møte med fire forskjellige partier på Stortinget 24. og 25. februar 2004 og vi hadde med oss en 40 siders dokumentasjon på at områdeberedskap ikke skaper den tilsiktede sikkerhet. De SOF var i møte med denne gangen var: Bendiks H. Arnesen fra AP, Ågot Valle og Hallgeir Langeland fra SV, Jan Simonsen fra Demokratene og Odd Roger Enoksen fra SP.

Når vi sier at områdeberedskap ikke gir noen fullgod sikkerhet for de som arbeider offshore, mener vi å ha våre ord i behold. Når industrien argumenterer for at det er en fullgod ordning, er det argumenter fundamentert ene og alene på økonomiske grunner, ikke på det å være en reell beredskap. Hadde det å redde liv vært det viktigste, ville vi hatt en sikkerhet slik SOF i alle år har etterspurt: Flere og bedre utrustete beredskapsfartøyer, med minimumsbemannning på linje med det som er på britisk sektor. Nemlig 11 mann, ikke slik vi har det i følge norsk lov med kun seks mann. Dette klarte vi å få de folkevalgte som vi møtte på Stortinget til å forstå. Videre lovet samtlige vi møtte å arbeide med saken, slik at vi kan få en troverdig sikkerhet. Alle stortingsrepresentantene vi fikk i tale var enig i at det må gjøres noe, og det fort. Det kan ikke være slik at Norge skal være den dårligste i klassen når det gjelder sikkerhet.

Videre fikk vi bekreftet at de vil fortsette arbeidet med å få nettolønnsordningen inn i lovs form så fort som mulig.

I det store og hele var det et fruktbart møte.



Alle gode ting er tre

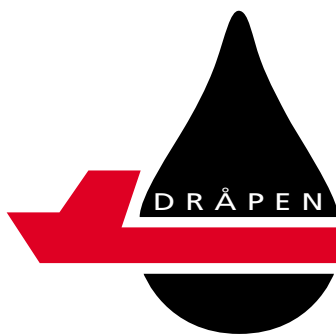
Gjensidige
Avtalen

Det fjerde følger gjerne med



Nå kan du samle tre eller fire ulike forsikringer hos oss og få rabatt og mange andre fordeler. Ta kontakt med ditt nærmeste forsikringskontor. Tlf. 03100

Gjensidige
NOR



Kommentarer

Hei, Først vil jeg si at jeg syntes dette er flotte sider. Og veldig bra at folk kan få lov til å si sine meninger åpenlyst. Det er veldig bra at SOF svarer fornuftig på de kommentarene som trenger et klart svar også. STÅ PÅ SOF!! Det kan man jo ikke si om de andre forbundene. Kikket ganske kjapt på sidene til Sjøoffiser, Maskinist og Sjømanns forbundene og kunne bare se at det er Sjømanns forbundet som har en diskusjons side. Selv om det ikke var mye spennende der. Lurer på om ikke de to andre forbundene rett og slett er redd for å få for mye pepper åpenlyst, og at de ikke kan svare åpenlyst pga av det at de ikke kan si sannheten. Den tror jeg nemlig ikke Norske Sjøfolk hadde tålt å få i trynet. Da tror jeg det hadde blitt en masse utmelding fra forbundene. Jeg har selv boikottet Sjøoffiserforbundet siden jeg begynte og seile. Og jeg er sjeleglad og stolt over at jeg kan si at jeg aldri har vært medlem der. Og det irriterer meg at så mange stakkars skoleelever blir offer for falsk propaganda fra dette forbundet. Blir dårlig hver gang jeg ser hvor mange studenter som er blitt nye medlemmer i Sjøoffiserforbundet og får bladet omb.). Studentene har jo ikke peiling på hva dette går ut på engang, de tror jo det er kjempe svært og få være med i forbundet. Nei jeg har nå satt min lit til at SOF taler vår sak i framtiden og ikke blir kjøpt og betalt av rederiforbundet. Denne saken regner jeg med er helt klar fra SOF sin side.

Når det gjelder mine tanker om framtiden vil jeg si at vi sjøfolk ikke må kreve for mye i egen vinning. Det vi alle må jobbe for nå er

rekrutering av nye sjøfolk. Og da er det politikerene som vi må stille til ansvar ikke rederene. Rederene har bare utnyttet det lovverket som er og har blitt satt av de såkalte folkevalgte. Vi som seiler må jo hjelpe til å ta vare på rederiene. Det er jo tross alt de som betaler lønningene våre. Men vi må huske at tidene har forandret seg og at det nå er aksjonærene som teller i de fleste rederier. Og ikke private eiere som hadde ett helt annet forhold til sitt rederi og sine skip. Nå har vi jo alle aksjonærene og de vil jo ha mest mulig utbytte (det er jo bare sånn det er i Norge, mye vil ha mer). Derfor vil jo alle redere kutte kostnader og da er det lettest og ansette lavtlønnet mannskap på båtene med det lovverket vi har i

E-post:
info@sof.no

Internett:
<http://www.sof.no>

dag. Så la oss nå håpe at vi kan få en lovfestet nettolønnsordning for en god del år framover. Slik at rederene kan satse på dette når de vet at denne vil bestå i framtiden og vi kan få opp en stamme av norske sjøfolk igjen.

Jeg mener at nettolønns ordningen burde omfattet alle som er skattepliktige til Norge og ansatt hos Norsk reder. Ikke bare på NOR registrerte båter men uansett flagg. Da kunne vi virkelig fått fart på sakene. Alle må da se at det er

billigere for den norske stat ha en nettolønnsordning enn at vi alle(dvs norske sjøfolk) skal gå iland å heve arbeidsledighets trygd sammen med resten av den maritime næringen. Tenker da spesielt på værftsarbeiderene. Kunne bare den menige mann i Norge sett og forstått dette, ja da hadde det kanskje vært lettere å samlet nok stemmer til de partiene som går inn for denne ordningen. Nei la oss for all del håpe at vi framdeles eksisterer i fremtiden og ikke ligger i rennesteinene rundt forbi i Norges land å tigger penger. Dette da selvfølgelig fordi det ikke er mer penger igjen i kassen til sosialstønad etter at staten har brukt opp alle olje pengene på arbeidsledighets trygd til alle i den maritime næringen. For den tror ikke jeg eksisterer i fremtiden hvis regjeringen fortsetter dette løpet.

Grunnen til at jeg skriver dette er at jeg håper at flere kan se at vi må gjøre noe annet enn bare sitte i ti og tre kaffien å diskutere dette internt på hver enkelt båt. Alle klager jo nesten over det samme. Få det ut. Jo flere som står fram å sier sin mening gjør at kanskje flere og flere vil gjøre det samme. Det hjelper å engasjere seg litt utover kaffien. Folk trenger å vite hva vi mener, det er ikke alltid at folk i gata gjør det. Og det er folket i gata vi trenger å overbevise ikke oss selv. Jeg trives utrolig godt på sjøen og regner med at det er det flere som gjør. Men så pass kan jeg si at den dagen jeg kommer på en båt med bare utlendinger ja da pakker jeg skipsssekken for godt og går i land.

Takk for meg!

**Med vennlig hilsen
Kenneth Hansen**

Leserinlegg

Skipsfartsmeldingen, liv og lære



Ill. foto SOF

Tormod Willassen

Den 2. april ble regjeringens skipsfartsmelding lagt frem. I denne forbindelse er det verdt å merke seg at Ansgar Gabrielsen foreslår en "kompetansmodell" for norske offiserer. Det er derfor interessant å se på hva som kreves av kompetanse hos norske offiserer, og hva som ligger til grunn for dette. For å forstå hvilke utfordringer man står ovenfor, må man se på kompetansesituasjonen i dag, og utviklingen så langt. Ansgar Gabrielsen har selv tatt 1 avdeling juss og en autorisasjons-eksamen i forsikring. Av yrke har han vært stortingsrepresentant, assurandør og ordfører. Jeg som skriver dette har utdanning fra Maritim høgskole. Av yrke har jeg arbeidet som innkjøper på land, men har for det meste vært på sjøen som maskinist. Jeg vil derfor komme inn under Gabrielsens "kompetansmodell".

Kravene til utdanning for maritimt personell er regulert i den såkalte STCW-konvensjonen, som er laget av FNs internasjonale sjøsikkerhetsorganisasjon, IMO. Det må her understrekes at disse kravene er internasjonale. Det norske sjøfartsdirektoratet står ikke fritt til å lage sitt regelverk.

Den 11. desember 2003, er det ett møte i sjøfartsdirektoratet. Meek og Gutterud fra Sjøfartsdirektoratet er tilstede. Her kommer det frem at 50 førstemasjiner, som ikke har tatt maskinsjef-utdanning, har fått utskrevet maskinsjef-sertifikater. Dette gjelder personell som tok ettårig utdanning som førstemasjiner frem til 1980. Dette har skjedd i forbindelse med overgangen fra STCW-1978 til STCW 1995. For Ansgar Gabrielsen som har bakgrunn fra forsikring, kan det her være verd å notere seg at dersom forsikringene for skip skal være gyldig, er det en

forutsetning at mannskapet ombord oppfyller de internasjonale krav til kompetanse.

Det som går igjen, er at i den perioden Gabrielsen har vært Skipsfartsminister, har kravene til kompetanse blitt redusert ombord på skipene. Hvilken Troverdighet sitter da Ansgar Gabrielsen igjen med, når han nå skal innføre sin "Kompetansmodell"? Det synes som om hans modell er bare nettopp det, en modell. Det savnes konkrete forslag for å høyne kompetansen.

På møtet den 11. desember 2003, prøver Meek og Gutterud å forsvare de feilaktig utstedte sertifikater. Det blir uttalt at: "Vi er rimelig sikker på at vi ikke har gjort noe galt". Det hele blir ekstra tragikomisk, ettersom Meek selv, den 1. februar 1999, godkjente retningslinjene for søknad om maskinoffiser-sertifikater. Realiteten er at 1. maskinist-

utdanningen fra 60 og 70 tallet tilfreds- stilte ikke minstekravene til teoretisk utdanning jfr. verken STCW78- ,eller STCW95 konvensjonen. Det gjorde heller ikke VKII- utdanningen. Først i 1990 kom VKIII som var ment å dekke dette kravet. Dette kan bekreftes av Høgskolelektor, Harry Karlsen, ved Høgskolen i Ålesund. Karlsen sier videre :

“Kommentert på generelt grunnlag er det ikke tvil om at maskinsjefsutdanningen bygde på 1. maskinistutdanningen (videregående skole) og at 1. maskinistutdanningen på langt nær gav de nødvendige kunnskaper for å få høyeste klasse maskinistsertifikat (maskinsjef). Utdanningen for marinteknisk drift som har vært gitt i høgskolene ligger på høyere nivå en det som ble (blir) gitt i videregående skole for maskinist- utdanning.”

Også for skipselektrikere har det skjedd endringer i direktoratets praksis med hensyn til sertifikatkrav. Tidligere måtte en skipselektriker ha sertifikat; nå trengs det ikke lenger. For å tjene- stegjøre som elektriker på skip må man i dag ha : Grunnkurs, VK1 + 2 års elektropraksis med avsluttende fag- prøve + skipselektrisk modul og 3 måneders skipselektrisk praksis. Tidligere krav til sertifikat var grunn- kurs, VK1, VK2 og 4 års el-praksis der 3 måneder skulle være på skips- lektrisk anlegg.

Mai 2003 ble det skrevet et brev til Gabrielsen for å få hans versjon av sjøfartsdirektoratets sertifikatutstedelser. Svaret kom 16.6.2003. Ansgar Gabrielsen skriver: “Norge er forpliktet til å følge minimumskravene i denne konvensjonen” (STCW 95). Det er feil, Ansgar!

Norge er forpliktet til å oppfylle minimumskravene. Norge er ikke forpliktet til å gjøre minstekrav til maksimumskrav. Som nevnt tidligere i dette innlegget, så oppfyller heller ikke Norge minimumskravene i dette tilfellet.

Politiske myndigheter har gitt uttrykk for, at norske sjøfolk aldri kan konkurrere på pris, men at man må konkurrere på kvalitet. På bakgrunn av dette er det viktig å beholde nivået på utdanningen for sjøoffiserer. Vi opp- lever i dag en massiv nedbygging av maskinistutdanningen på høyskolenivå. I Ålesund er maskinlinjen lagt ned, og i Borre er det bare ett fåtall studenter. Det rimer ikke at man bygger ned når

handelsflåten består av stadig mer avanserte skip.

Rederiforbundet ønsker rimelig arbeidskraft. For å oppnå dette, har man redusert kravene til norske sertifikater slik at disse, i dette tilfellet, ligger under de internasjonale krav. Om noen år, når norske sjø- offiserer ikke har bedre kompetanse enn våre konkurrenter i lavkostland, vil rederiene kunne erstatte oss med rimelig arbeidskraft. Ny teknologi og mer avansert utstyr betyr at kravene til feilsøking ombord er blitt større. Direktoratet går likevel motsatt vei og reduserer kravene. Utstyrleverandørene er bekymret over denne utviklingen.

Fremover vil en av skipsfartsministerens viktigste oppgaver være å finne ut hvilke oppgaver Sjøfartsdirektoratet skal ha. Vi som arbeider på sjøen har lagt merke til at det norske sjøfarts- direktoratet reviderer maritime undervisningsinstitusjoner i blant annet Kina og på Filippinene. Det er vel lite sannsynlig at stortinget ønsker å bruke sjøfartsdirektoratet til denne typen oppdrag? Stortinget vedtok jo netto- lønnsordningen den 20. juni 2003, for å sikre sysselsetting for norske sjøfolk. I dette tilfellet er det bare rederi- forbundets interesser som vinner frem.

Jeg vil avslutte dette innlegget med å kommentere et utsagn som Gabrielsen kom med i Dagens

Næringsliv 2.april. Han sier “ Det er et paradoks at skip under det danske skipsregisteret (DIS) har adgang til norsk sokkel, mens NIS skip ikke har det”.

En tankbåt som er registrert i NIS, kan laste i Norge, for deretter å gå til Europa med lasten. Det har fungert så langt, og vil nok gjøre det i fortsettelsen også. Dersom den norske rederen har hatt behov for å gå mellom to norske havner, har han registrert sitt skip i utlandet, eller i NOR. Når det gjelder offshore så er det endel fartøy som er registrert i Isle of Man.

En rekke av disse fartøyene er likevel kontrollert av norske rederi, og har full adgang til både norsk og dansk sokkel.

Trolig vil det bli færre nordmenn ansatt i ett supply/offshore-rederi, med en omregistrering til NIS. Dette fordi at NOR - båtene som i dag er reint norske, da vil bli bemannet med arbeidskraft fra lavkostland. Denne konklusjonen kan man trekke, ut fra erfaringene man har gjort siden NIS ble opprettet. Et Isle of man offshorefartøy som blir omregistrert til NIS, har ofte i utgangspunktet en del norske offiserer ombord, det er ingenting som skulle tilsi at det blir flere nordmenn ombord med en omregistrering til NIS.



Sikkerhet og nettolønn er to sider av samme sak



Det er ikke bare norske sjøfolk det handler om når en snakker om nettolønnen. Det handler også om tusenvis av landbaserte arbeidsplasser, som også vil bli rammet. Vi kan nevne blant annet håndverkere av mange slag (sveisere, rørleggere, tømmermenn, snekkere, malere, elektrikere etc.), verksteds plasser og verft. I tillegg kommer forskningsinstitusjoner, høykompetansebedrifter, maritime skoler, rederiarbeidsplasser, skipshandlere, skipsmeklere. Kort sagt hele den maritime kompetansen vil bli lagt i grus i løpet av kort tid om en setter nettolønnen på spill. Konsekvensen i løpet av tre til fire år kan bli opp mot 100 000 arbeidsledige.

Tall vi har innhentet fra Arbeidsdirektoratet viser at det for statskassen vil være en besparelse på i overkant av åtte milliarder kroner om vi innfører Nettolønnsordning for sjøfolk. Vi vet at en ordning, slik den er for inneværende år vil koste 1130 milliarder kroner.

Gjennomsnittsarbeidsledighetstrygd er 92400 kroner pr. år pr. person. Om vi får så mange som 100 000 arbeidsledige, vil det koste over ni milliarder kroner. Med andre ord ca. åtte milliarder kroner å spare for den norske stat.

Penger å spare!

Beredskapen må det gjøres noe med umiddelbart, da kan vi også spare staten

for mange penger gjennom å slippe erstatninger. Det er ikke et spørsmål om at det vil skje en stor ulykke på norsk sokkel, men når. Om vi ikke har en troverdig sikkerhet innen det skjer, vil det koste mange menneskeliv. Dette mener vi i SOF er viktigere enn et stort oljefond.

For å oppnå en troverdig sikkerhet må vi erstatte områdeberedskapen med et skip ved hver plattform/rigg. Om bord må vi ha en minimumsbemanning på linje med det som er på engelsk sektor, det vil si 11 mann. På norsk side har vi i dag minimumsbemanning helt ned i seks mann. Mannskapene som er ombord er utvilsomt flinke, men de er ikke trollmenn.

Områdeberedskap vil si at et større skip skal betjene et helt felt. Skipet skal ligge i såkalt midtposisjon, med maksimum selingstid på 45 minutter til det fjerneste sted på feltet. Alle som har litt forstand på hypertermi vet at det kan være døden å falle i sjøen med så lang responstid, enten det sommer eller vinter. Vi vet også at de overlevingsdraktene vi i dag bruker, ikke har god nok standard.

Når det blir hevdet at ordningen er god nok er dette basert på at det i tillegg til områdeberedskapsskip skal være helikoptre tilgjengelig. Dette er bare svada, vi kjenner alle svakhetene til helikoptrene; som tåke, sterk vind, varme, røyk, samt passasjerkapasiteten. Bare et velutstyrt beredskapsfartøy ved hver plattform/rigg er god sikkerhet. Bonusen ved en slik sikkerhet er flere arbeidsplasser.

Men ingenting er mulig eller gjennomførbart uten nettolønnsordningen!

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

Skipsbesøk i Stavanger

3. og 4. april 2004

EDDA FRENDE;

Stavanger

Gikk om bord til 10-kaffen og var til klokken 14. Vi fikk hele mannskapet i tale og diskusjonen gikk livlig for seg. Gjennomgangstemaet var skuffelsen over de etablerte forbund, og hvor fraværende de har vært i arbeidet med å sikre norske arbeidsplasser til sjøs og derigjennom arbeidsplasser på land.

Interessen for det SOF arbeider med var desto større, og enigheten med SOF var også stor.

Spiste en fortreffelig lunch om bord, takk for maten!

VIKING POSEIDON;

Stavanger

Kom om bord litt før 3-kaffen, midt i mannskapsskifte og proviantering. På grunn av dette var det vanskelig å få folk i tale, men de få vi fikk snakket med var interesserte i det vi arbeidet med og ba oss om å stå på.

STRIL SUPPLIER;

Dusavika

Fikk same hyggelige velkomst på dette skipet som på de foregående to. Kom ombord ca kl 16.30 og var om bord til kl 20. Må i den forbindelse få lov å takke kokken for en herlig middag.

Vi hadde samtaler med hele mannskapet og fikk den samme opplevelsen som på Edda Frende; de ansatte var skuffet over arbeidet til de andre forbundene.

NORTH STREAM

Stavanger/ Dusavik

North Stream var den egentlige grunnen til at vi var i Stavanger denne gang. De ville ha mer konkrete opplysninger om hva SOF står for. De ansatte var både lydhøre og interesserte i hva vi arbeidet med og ba oss om å stå på med det vi gjør. De hadde mannskapsskifte, noe som medførte at vi fikk begge skiftene i tale. Dette resulterte i flere innmeldinger fra en båt der SOF allerede har mange medlemmer fra før.



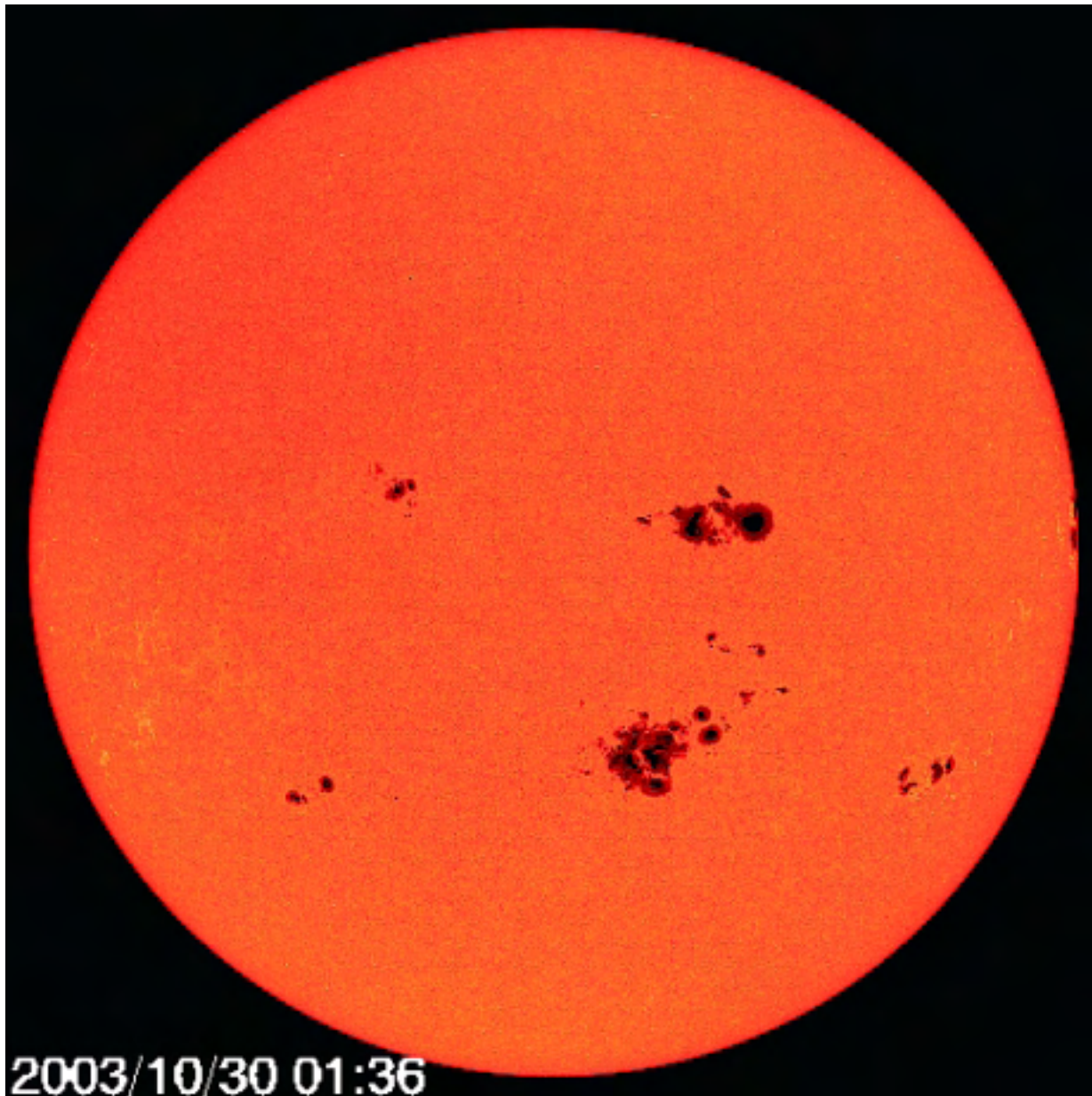
Stril Supplier, foto: SOF



Viking Poseidon, foto: SOF

e-post: info@sof.no

Internett: <http://www.sof.no>



Hva er avstanden til Solen? Inntil Venus-passasjen i 1769 var det ingen som visste svaret, men da ga fantastiske ekspedisjoner til Finnmark og Tahiti løsningen. Foto: SOHO/ESA/NASA

Verdenshistorisk begivenhet

Den 8. juni kl. 07.19 starter en himmelbegivenhet av historiske dimensjoner når planeten Venus kommer inn på solskiven. På drøyt 6 timer vil den skli over Solen.

Førrige gang nordmenn kunne se Venus passere over solskiven var i 1769.

Den gangen ble Norge satt virkelig på kartet, Australia og New Zealand ble oppdaget og det aller første internasjonale forskningssamarbeid var et faktum. Selv reglene for krig kan kanskje tilbakeføres til denne Venus-passasjen!

Når vi ser stjerner og planeter på himmelen, er det uhyre vanskelig å tenke seg hvor langt det er ut til dem. Frem til 1769 hadde da også astronomene meget dårlig kunnskap om avstandene til planetene og Solen, deres størrelser og følgelig også hvor mye lys Solen sender ut. For å komme lenger og gjøre reelle vitenskapelige fremskritt, var de absolutte avstandsmålene helt nødvendige.

De relative målene var godt kjent. De berømte tre lovene til Kepler beskrev planetenes banebevegelser på en måte som samsvarte godt med observasjonene.

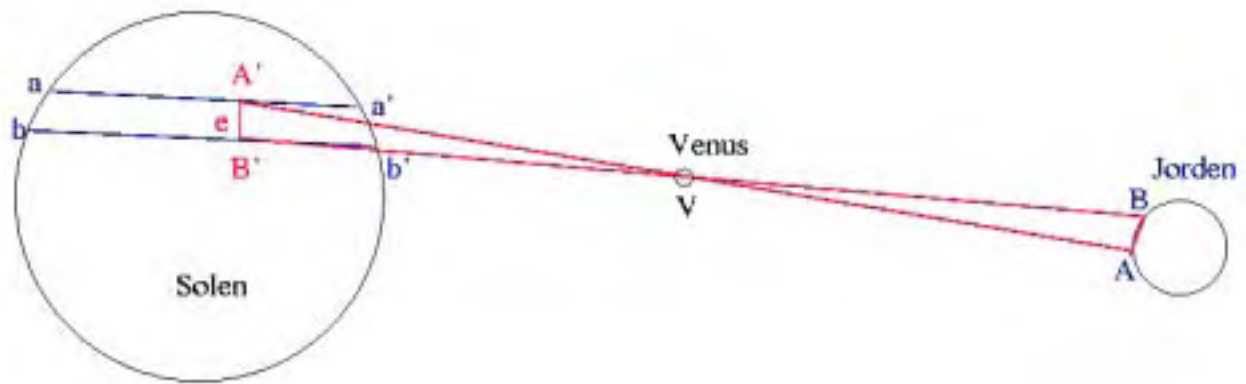
Den ene lille, men helt avgjørende, brikken som manglet var avstanden til

Solen. Dersom den ble målt, ville alle avstander og størrelser plutselig være kjent!

Oppfordring utenom det vanlige

Edmund Halley, senere mer berømt for kometen med samme navn, forstod at de uhyre sjeldne Venus-passasjene ville gi astronomene en unik sjanse til å måle avstanden til Solen. Ved å måle hvor lenge Venus er inne på solskiven og hvilken bane Venus følger over solskiven sett fra ulike deler av kloden, ville man få et nøyaktig avstandsmål.

I 1716 kom Halley med en av sterkeste oppfordringer i vitenskapens historie. Han ba innstendig sine etterkommere



venusavstand.jpg: Sett fra to ulike steder på kloden, vil Venus følge litt forskjellige baner over solskiven. Dette gir en enestående mulighet for å måle avstanden til Solen. Illustrasjon: astronomi.no

om å bruke Venus-passasjene i 1761 og 1769 til å gjøre målingene. Halley innså at han selv ikke ville leve lenge nok til å få oppleve de neste passasjene (Halley døde i 1742).

Første forsøk

I 1761 ble det sendt ut flere ekspedisjoner til ulike deler av verden. De hadde ikke så veldig stor suksess. Årsakene var krigen som pågikk, liten observasjonserfaring, dårlig vær osv.

Da den neste Venus-passasjen kom i 1769 var astronomene langt bedre forberedt.

En rekke ekspedisjoner ble sendt ut. De som i ettertid er mest interessante er dem som gikk til Tahiti i Stillehavet og Vardø i Norge.

Kaptein James Cook reiste med sin ekspedisjon til Tahiti i Stillehavet for å observere passasjen lengst mulig unna Europa. Man betraktet ekspedisjonens mål for meget viktig og til beste for hele menneskeheten. Det sies derfor at den ble fredet, tross at dette skjedde i en ufredelig tid. På veien oppdaget ekspedisjonen New Zealand, Australia og utforsket Stillehavet!

Verdenshistorie i Norge

Den dansk-norske kong Christian VII forstod viktigheten av prosjektet og inviterte den ungarsk-østerrikske astronomen Maximilian Hell fra Wien til Norge for å observere passasjen. Hell reiste til Norge med sin ekspedisjon i 1768 og ankom Vardø etter en strabasiøs reise. Etter en enda mer strabasiøs overvintring i isødet, fikk de så bra vær 3. juni 1769 at de fikk gjort de enormt viktige observasjonene. Passasjen fant sted midt på natten norsk tid og Nord-Norge var derfor det eneste stedet i Europa der passasjen kunne følges.

Første internasjonale forskningssamarbeid

Ekspedisjonene fant en god verdi for Solens avstand (kalt den astronomiske enhet) og den moderne astronomi var begynt. Dette var også det første internasjonale forskningssamarbeid av betydning. Resultatene har vært av uvurderlig betydning både for vitenskapen og for verdenssamfunnet.

Uten observasjonene av Venus-passasjen i 1769, kunne det ha tatt 105 år før man hadde funnet avstandene og dimensjonene i verdensrommet.

Ekspedisjonen til Cook ble etter sigende fredet til tross for at det fortsatt var utrygge forhold i verden. Man innså at de vitenskapelige resultatene var viktigere enn krig og ville være av uvurdelig betydning for hele menneskeheten! Noe slikt hadde vel neppe hendt tidligere.

Når vi kl. 07.19 den 8. juni 2004 ser Venus komme inn på solskiven, er vi derfor vitne til et fenomen som har vært med å forme vår sivilisasjon. Sjeldenheten, fenomenets historiske betydning og mulige viktighet for fremtidig leting etter liv i rommet er gode grunner for å gjøre denne dagen til en astronomisk festdag.

Venus-passasjen kan hjelpe forskerne å finne liv

Den unike Venus-passasjen gir oss en unik mulighet til å lære hvordan liv på fjerne planeter kan oppdages. Vi har allerede teknologien for å finne halv-avansert liv på fjerne kloder, generalprøven kommer 8. juni i år.

Etter at den første planeten rundt en annen stjerne ble oppdaget i 1995 er over 110 planeter funnet utenfor vårt solsystem. Søkemetoden som benyttes for å oppdage slike exoplaneter tillater

bare funn av planeter som er minst på størrelse med Jupiter og Saturn. Slike planeter gir neppe noen muligheter for liv. Med en ny metode kan imidlertid langt mindre og jordlignende planeter oppdages.

Fjerne formørkelser

En sjelden gang vil en exoplanet kunne passere foran sin moderstjerne sett fra Jorden. Planeten vil da skygge for litt av stjernelyset. Dette skjer bare dersom vi ser planetsystemet fra siden. Hittil er fenomenet observert to ganger, men bare for store planeter.

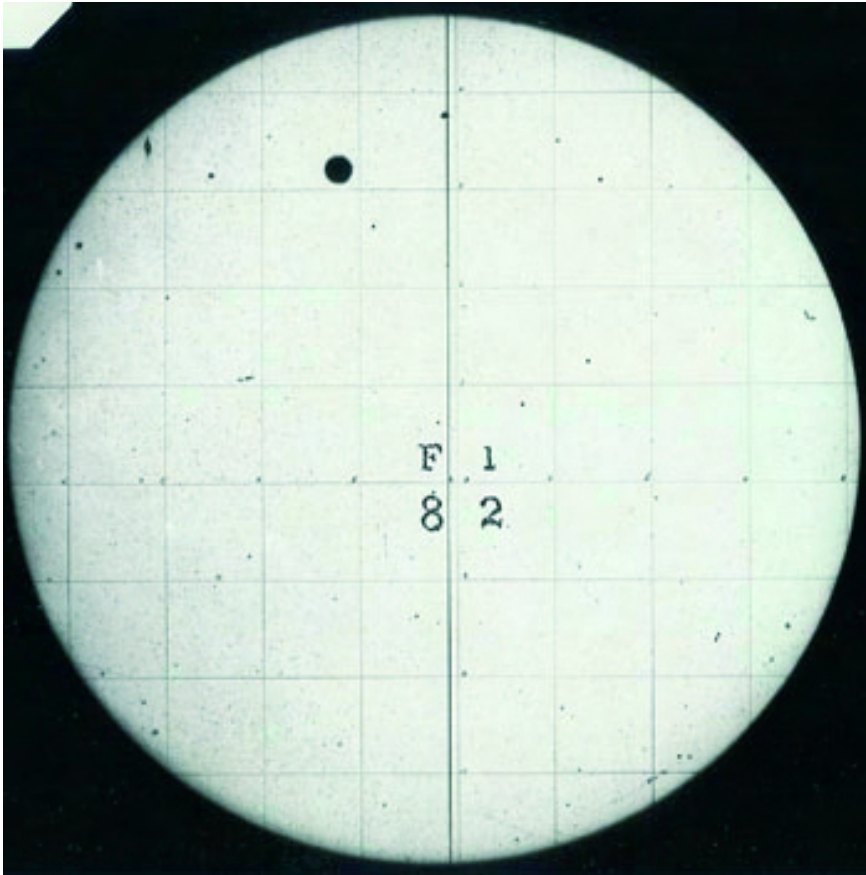
Opptil et par prosent av lyset fra stjernen blir formørket bort når planeten passerer foran. Millioner av stjerner ligger innenfor rekkevidde med enkle instrumenter - det gjelder bare å overvåke stjernene regelmessig for å registrere eventuelle kortvarige lysreduksjoner.

Bare i sjeldne tilfeller ser vi solsystemer fra siden slik at planetene passerer foran stjernen. Men med millioner av tilgjengelige stjerner, finnes det utallige slike planeter som venter på å bli oppdaget.

Den store oppdagelsen

Samtidig som stjernelyset blir svekket, vil litt av stjernelyset passere gjennom planetens atmosfære. Fenomenet ligner det som skjer under en total måneformørkelse: Månen beveger seg inn i skyggen fra Jorden, men antar en rødlig eller grå tone. Årsaken er sollys som passerer gjennom jordatmosfæren og treffer Månen. Jordatmosfærens tilstand bestemmer fargen og lysstyrken på Månen under formørkelsen.

I tilfellet med stjernen, vil vi oppfange litt av lyset som har gått gjennom planetatmosfæren. Dette gir oss helt unike muligheter for å undersøke



Venus-passasjen i 1882 fotografert fra US Naval Observatory.
Foto: US Naval Observatory

planetatmosfærens kjemiske sammensetning. De ulike kjemiske stoffene setter sine spor, nærmest "fingeravtrykk" i lyset.

Skulle vi oppdage oksygen (eller egentlig ozon siden det er langt lettere å finne) og vann i noen særlige mengder på en fjern exoplanet, vet vi at der er det liv!!!

Oksygen og ozon er så reaktive stoffer at de ikke kan eksistere over lengre tid i en planetatmosfære uten å bli kontinuerlig fornyet. Dersom alt liv på Jorden ble utryddet, ville det frie oksygenet i atmosfæren være borte etter noen titalls millioner år - et øyeblikk i denne sammenheng.

Generalprøven

Det er krevende å observere fjerne

planeter. Alle observasjoner må gjøres indirekte fordi vi ikke på minst 10 år vil ha instrumenter som gjør det mulig å fotografere slike planeter direkte. Vi får imidlertid en generalprøve.

Vi kjenner en jordlignende planet med atmosfære som vil passere foran sin moderstjerne sett fra Jorden - og det er Venus den 8. juni 2004.

Tusenvis av instrumenter Jorden rundt vil denne dagen være rettet mot Venus og Solen. Vi vil få detaljert kunnskap om hvordan en tett atmosfære setter spor i spekteret av moderstjernen - Solen. Vi finner ut hvor sterke sporene er, hvilke stoffer som er lette å finne og hvilke stoffer som er vanskelige å oppdage. Sammensetningen til Venus' atmosfære kjenner vi relativt godt, men likevel vil vi sikkert finne ut mer om naboplanetens øvre atmosfære.

Det har vært spekulert på om det kan være liv høyt oppe i skyene på denne planeten. I 35-50 kilometers høyde er det funnet en del kjemiske stoffer som på Jorden kun oppstår som følge av livsprosesser. Vi kommer trolig nærmere svaret 8. juni 2004 eller når ESA-sonden Venus Express når frem i 2006.

Slik kan du oppleve fenomenet

Det beste er å utnytte den unike anledningen til å se fenomenet direkte med egne øyne. Siden Solen skinner meget intenst, er det ytterst viktig å bruke tilstrekkelig beskyttelse.

Vanlige solbriller, soltett glass, eksponert eller ueksponert film, svart plast, og sveisebriller med mørkhetsgrad under 14 duger ikke. Selv om de virker mørke nok i synlig lys, sender Solen ut store mengder usynlig infrarød og ultrafiolett stråling. Denne kan ødelegge øynene uten at vi merker det.

Solføringsbriller, lik de man kan få på www.astronomi.no er testet og fungerer bra.

I tillegg kan man bruke projeksjon med kikkert (men merk: Uten noengang å se på Solen gjennom kikkerten, det kan medføre øyeblikkelig blindhet) som beskrevet på

www.astronomi.no/venus080604/obs.html

Venus-passasjen vil i sin helhet bli vist live på internett på nettstedene www.astronomi.no (norsk) og www.astronomy.no (engelsk).

Merk også at vi kan få en unik mulighet til å observere atmosfæren til Venus og to fenomener som aldri er verken fotografert eller skikkelig dokumentert. Venus-passasjer er så sjeldne at vi ikke vet i detalj hvordan den vil arte seg! Se

www.astronomi.no/venus080604/fenomen.html

Les mer om Venus-passasjen på www.astronomi.no

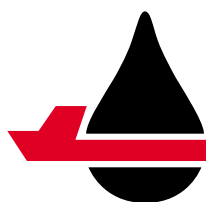
Sjekk ut våre nye og bedre internettsider: www.sof.no

Vervekampanjen fungerer!

Det er hyggelig å konstatere at vervekampanjen virker. Til nå har vi allerede sendt ut over femti Flax-lodd. Håper at mottakerne har vinnerlykke, det fortjener de etter innsatsen. Samtidig vil vi oppfordre andre til å fortsette vervingen!

Lykke til.

Sjekk ut våre nye og bedre internettsider: www.sof.no



SOF

medlemskontingent satser pr mnd

VEDTATT AV STYRET 21.10.00

| | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| Kaptein og maskinsjef. | Kr. 275,- | Lettmatros og smører. | Kr. 225,- |
| Styrmann, maskinist, teknikker, ingeniør, elektriker, assistent, reparatør, båtsmann, pumpemann og stuert. | Kr. 265,- | Lærling. | Kr. 50,- |
| Kokk, matros og motormenn. | Kr. 250,- | Skoleelever, langtidssykemeldte over 6 mnd, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt, har kontingent fritak. | |

SPØRREKONKURRANSE

- 1: Hvem skrev "Greven av Monte Cristo"
- 2: I hvilket land lå Karen Blixens afrikanske farm?
- 3: Når fikk Bjørn Stjerne Bjørnson Nobelprisen i litteratur?
- 4: Hvem grunnla Frelsesarmeen?
- 5: Hva heter verdens lengste fjord?
- 6: Hvem var norsk flaggbærer under Lillehammer-OL?
- 7: I hvilket land ble frimerket først tatt i bruk?
- 8: Hva er en reperbane?
- 9: Hva heter det stedet i Hydepark i London der man fritt får si sin mening i offentlig sammenheng?
- 10: Hvor dyp er Mjøsa på det dypeste?

Riktig svar sendes til:
SOF Slottsgaten 1
5003 Bergen
innen 15.08.04.

Første premie 4 Flax lodd
Andre premie 3 Flax lodd
Tredje premie 2 Flax lodd

Vinner forrige gang :
Sigvard Sundsbak 5116
Ulset

Ung dykker fikk helsen ødelagt av et **spett gjennom brystet...**

Øyvind Kristiansen begynte som profesjonell dykker i offshoreindustrien tidlig på 70 tallet og han var da bare 20 år gammel. Han ambulererte mellom de forskjellige betongplattformene som var under bygging i Gandsfjorden, Stord og Yrkesfjorden.

Han var på et dykkerteam bestående av 6 dykkere og dykkeleder. Selv om Øyvind Kristiansen var nybegynner, hadde han så stor eksponering til dykkerjobber at han allerede begynte å bli en erfaren mann blant alle de nye ansiktene i dykkerbransjen på denne tiden.

Disse dykkerteamene arbeidet flere måneder i strekk uten helgefri eller mannskaps skifte og med 12 til 18 timers lange arbeidsdager med hardt arbeid som foregikk både under vann og på dykkerstasjonen. Dykkerne arbeidet uten sikkerhetsregler og det manglet effektive reguleringer i alle retninger for denne yrkesgruppen. De som hadde fri fra jobb på riggene i Nordsjøen ble overtalt til å trå til sammen med kollegaene som jobbet på betongplattformene innaskjærs.

Denne spesielle dagen i Øyvind Kristiansens liv hadde hans team

arbeidet i tre og en halv måned uten fridager og alle var slitne. Dykkelederen på dette teamet hadde lagt ned protest mot helgearbeide for disse dykkerne, da det var stor risiko for dykkesyke etter slike ekstra harde perioder. Den erfarne dykkelederen satte jobben sin på spill da han nektet å lede teamet i helgen pga de usikre forholdene. På denne måten ønsket han å opprettholde hviletiden for sitt dykkerteam.

Arbeidsgiveren hadde ikke andre dykkeledere å sette til den vanskelige oppgaven som skulle utføres. Men arbeidsgiveren løste dette problemet ganske så lett. På grunn av manglende reguleringer, krav og sikkerhetsregler for bransjen, kunne arbeidsgiveren handle som han ville uten risiko for å bli gjort ansvarlig. Han presset de 6 dykkerne på teamet gjentatte ganger med "sparken for lojalitetsmangel" dersom de ikke arbeidet videre. Han spurte hvem av disse 6 dykkere som kunne tenke seg å bli "midlertidig dykkeleder" med tanke på helgearbeidet.

Etter mye om og men, der flere nektet å ta på seg et slikt ansvar, var det en

dykker som følte seg presset til å bekrefte at han kunne være dykkeleder i helgen.

Jobben som skulle utføres var av meget vanskelig karakter, da det var lang vei fra dykkestasjonen til den aktuelle arbeidsplassen for dykkeren. Han skulle inn i en av stjernecellene på betongplattformen. Det var tilgang til cellen fra toppen, og det var ca 20 meter nedstigning inne i cellen. Vanddypet inne i cellen der dykkeren skulle arbeide var ca 18 - 20 meter.

Det var mørkt og vanskelige arbeidsforhold. Øyvind Kristiansens "stand-by dykker" måtte henge i en basket, og de ble begge firt ned på jobb ca 30 meter fra dykkestasjonen. Det var ingen kommunikasjon eller øyekontakt med monitorering av det som foregikk inne i cella for den ferske dykkelederen. Dette var nesten nødt til å gå galt på en eller annen måte.

Dykker Øyvind Kristiansen var nede på jobben, han hadde med undervannsbrenner og hadde skåret av noen bolter og trengte et spett for avtagning av et blindlokk fra en rørflens. Han ba dykkelederen sende ned et spett og ventet på dette nede på bunnen.

...Livskvaliteten ble forverret av uansvarlig behandling i ettertid!

Teamet har mange flere problemer enn det en kan fortelle om her, og et av problemene var kommunikasjon mellom alle involverte, et annet var prosedyresjekk, som dykkelederen skal ha overopsyn med.

Spettet blir klargjort for nedsendelse, festet med sjakkell på brennerkabelen og sluppet ned ved beordring om dette fra dykkeleder. Her ble prosedyrene brutt og dykkeleder hadde ingen kontroll med at det manglet en føringsline til å holde kontroll med hastigheten på spettet som var underveis ned til dykkeren. Hele dykkerteamet var utslitt, noe som igjen gjorde dem ukonsentrerte og ulykken var dessverre et faktum. Spettet ble sluppet fritt og raste i meget høy fart rett mot "stand-by dykker" Gunnar Flaten, som hang i basket en halvmeter over vannflaten inne i cella. Han fikk kastet seg vekk i fra spettet og unngikk så vidt å bli truffet.

Spettet fortsatte gjennom vannet i enorm hastighet, med spissen først, rett mot dykker Øyvind Kristiansen. Spette gikk gjennom øvre del av brystkassen og på skrått ned gjennom kroppen til Øyvind og spissen sto ut av midjen, bak på nedre del av ryggen.

Det ble fullt kaos blant dykkerne, men etter et utmerket redningsarbeid under vanskelige forhold inne i cella greide Gunnar Flaten å berge den hardt skadde Øyvind Kristiansen. Han utførte førstehjelp, etter å ha dratt ut spettet, for å stoppe blødningene. Han holdt liv i Øyvind til han fikk assistanse fra

ambulanspersonell som ankom nærmeste kai.

Den ferske dykkelederen fikk en ufortjent bot for brudd på prosedyrer og arbeidsgiver truet med å sparke vedkommende hvis han laget noe bråk. De eneste som slapp unna alt ansvar, var arbeidsgiveren og staten, da det ikke var begått noen brudd på sikkerhetskrav fra arbeidsgivers side. Det var ingen krav!

Hvordan gikk det så med den unge dykkeren, Øyvind Kristiansen? Etter å ha vært innlagt på sykehus i noen uker med operasjoner og rekonvalesens, mistet han, 20 år gammel, sin arbeidskarriere som dykker. Han fikk totalt dykkeforbud i all fremtid.

Han ble først lovet opplæring til dykkeleder av arbeidsgiveren "i nær fremtid" og ble satt til å arbeide med løst og fast på firmaets lager. Etter 3 år med lagerarbeid hvor han flere ganger hadde purret på dykkerselskapet vedrørende den forespeilte utdanningen/opplæringen til dykkeleder, sa opp stillingen i firmaet. Firmaet hadde hele tiden skjovet problemet foran seg med løfter, og det ble etter hvert en uholdbar situasjon for Øyvind Kristiansen. Det eneste han hadde oppnådd i denne perioden, var at han hadde "oversittet kravtidspunktet på firmaets forsikring" og ble derfor avskåret med et mindre beløp.

Han fikk ytterligere problemer med nerveskader i sårflatene etter spettet

og han opplevde en fullstendig ødelagt livskvalitet, noe som har fulgt han siden. Øyvind Kristiansen ble en av de som måtte betale prisen for statens manglende regelverk og den legaliserte rovdrift fra dykkerselskapenes side. Oppfølging av dykkernes sikkerhet på jobb, og ettervern ved ulykker, var totalt manglende. Men han er ikke alene, tilsvarende situasjoner har kostet mange dykkere både liv og helse.

Den 20 år gamle dykkeren Øyvind Kristiansen burde blitt hedret for sin innsats og for den prisen han har måttet betale for Norges velferd. Han burde også blitt økonomisk kompensert for både den skade og tapte arbeidsfortjeneste han har lidd. Hadde Gunnar Flaten utført denne redningsbragden i en annen situasjon i dette landet, ville han fått hedersmedalje. I stedet ble han truet til stillhet med følgende beskjed: "lager du bråk, kan du se deg om etter en annen jobb"!

Selv om Arbeidsmiljøloven, etter mye kamp, begynte å gjelde for dykkere i 1995, er det langt igjen før dykking kan utføres sikkert. Verken reglene eller den faglige kompetansen i kontrollorganet er tilnærmet godt nok. Øyvind Kristiansens historie er bare en av mange, som viser at Pionerdykkernes kjemper en rettferdig kamp, og vi håper at norske borgere forstår dette og gir oss sin støtte.

*Rolf Guttorm Engebretsen.
Talsmann NordsjødykkerAlliansen.*

HVA ER OMRÅDEBEREDSKAP?



SOF mener at det må være minimum ett beredskapsfartøy pr. installasjon. Foto SOF

I våre øyne er områdeberedskap et svik mot de som arbeider på installasjonene på sokkelen!

Som alle, etter hvert vet, har SOF i flere år allere, arbeidet for at vi skal ha en troverdig sikkerhet for de som sliter med å få olje opp av havet.

I dag har vi en elendig sikkerhet for de som har vert med på å gjøre Norge til et av verdens rikeste land. Vi har ingen utenlandsgjeld, tvert i mot, vi har penger i bøtter og spann.

Oljefondet har passert 800 milliarder kroner, mye takket være at man har spart på blant annet sikkerhet.

Lørdag 19.11.03, var det skipsdåp ved Bryggen i Bergen, Havila Troll ble døpt.

Den siste av en rekke nye områdeberedskapsskip. Skipet som sådan er et godt skip, med både det ene og andre av godt utstyr, likevel mener vi i SOF at det aldri skulle hatt den oppgaven det er tiltenkt. Det er faktisk med på å uthule en allerede dårlig sikkerhet for oljearbeiderne. Man kan ikke komme bort fra det faktum, at et skip som ikke ligger i umiddelbar nærhet av en plattform, gjør en dårlig jobb. Skal et beredskaps fartøy ligge i midtposisjon på et oljefelt, må det nødvendigvis ta tid før det kan gjøre noe, om ulykken inntreffer.

I dag er regelen at et beredskaps fartøy, i midtposisjon, ikke skal bruke mer en 45 minutter før det er fremme der en ulykke har inntruffet.

Det er selvsagt planlagt ved et stillestående skrivebord, i lune og rolige omgivelser, av folk som slett ikke vet hva de snakker om. Hadde de hatt den minste erfaring med det som skjer på sokkelen, sommer eller vinter, hadde de vist at virkeligheten fortøner seg annerledes for de som har sin arbeidsdag på oljefeltene. Det være seg plattformarbeidere eller sjøfolk.

I dag er dessverre situasjonen den, at det ikke bare er "naturlige" ulykker vi

har å forholde oss til. Vi har nå også internasjonal terror, som bør tas på alvor.

Fra første juli neste år skal alle norske havner med internasjonal skipsfart stenges for folk som strengt tatt ikke har noe der å gjøre, etter pålegg fra FN og IMO.

Hva så med sikkerheten på sokkelen? Siden det bare er plattform arbeidere og sjøfolk som oppholder seg der, betyr det ingenting.

Vi vil gå så langt som å påstå at det er ren kynisme som har fått lov til å råde i

sikkerhets sammenheng.

I 1999 koste det Norsk Hydro 0,7 promille av årsomsetningen, å ha en godt utrustet beredskapsbåt ved Troll C plattformen. det ble for dyrt. Nå er det områdeberedskap, det kan man spare penger på.

Må vi ha en ny Alexander Kielland ulykke for å forstå at det er menneske liv de gambler med.

Nå er det på tide å få minimum 1 opprustet "stand by båt" ved hver plattform, med tilstrekkelig bemanning ombord. På Engelsk sektor er

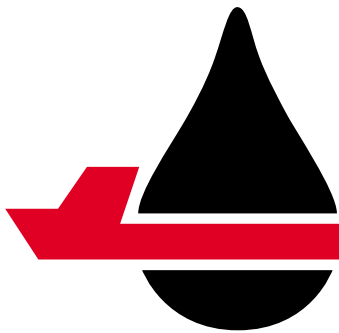
minimumsbemanningen 11 mann inklusive en "medic", på Norsk side er minimumsbemanningen helt nede i seks mann. Heldigvis er det ikke mange som har så lav bemanning, men de finnes.

Til de som har bestemt at vi skal ha områdeberedskap; skulle ulykken skje, stor eller liten lover vi i SOF at det skal få konsekvenser, om det viser seg at ulykken ble så stor pga. sviktende beredskap. Nå må noe skje.



III. foto SOF

Sjekk ut våre nye og bedre internettsider: www.sof.no



innmelding

SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING

Navn:

Postadresse:

Postnummer: Sted:

Fødselsdato: Personnummer:

Telefonnummer: Mobiltelefonnummer:

e-mail:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling om bord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i henhold til Seilende Oljearbeideres Forenings vedtekter.

Innmelding og fullmakt sendes snarest til
Seilende Oljearbeideres Forening
Slottsgt. 1
5003 BERGEN
Faks: 55 96 23 83

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

i Forbund,

gir herved Seilende Oljearbeideres Forening
fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted: Dato: Underskrift:

BRETT HER

SOF
Slottsgt. 1
5003 Bergen



BRETT HER

REDNINGS-SIKKERHET TIL SJØS ?



INSTALLER SEALIFT

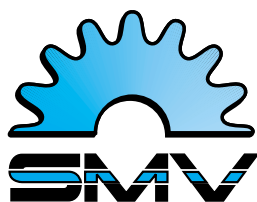
Sealift er et sikkert redningssystem bestående av en kurv festet til en arm som svinges ut. Kurven senkes delvis i sjøen for å hente opp den forulykkede/ havaristen.

Sealift kan monteres på beredskapsfartøy, samt alle typer mindre redningsbåter inkl. Daughter Craft. Den kan spesialtilpasses/dimensjoneres til dens formål.

Dette utstyret er tatt vel imot av offshorenæringen, da man kan utføre rednings-aksjoner uten å sette redningsmannskapet i fare. Det fungerer så vel i godt, som i dårlig vær.

SMV engineering a.s har i dag alle rettigheter til salg og markedsføring av Sealift.

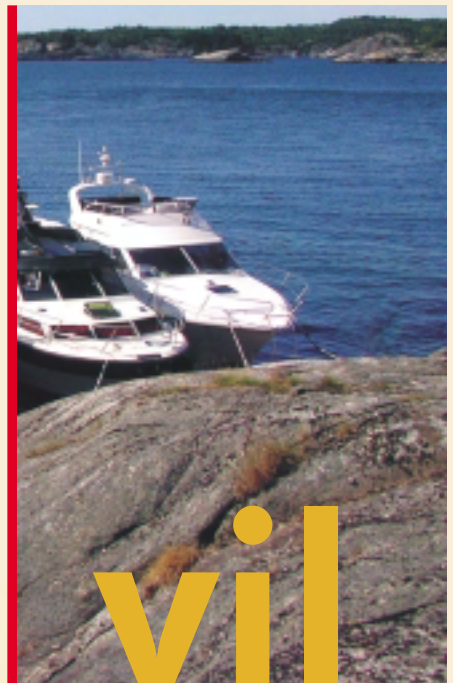
For mer informasjon se web side: www.smv.no eller kontakt:



engineering a.s

SMV engineering a.s
Postboks 100
5374 Steinsland

Tlf. 56 33 54 40
e-mail: post@smv.no



å holde kontakt på sjøen kan være avgjørende. VHF er den eneste løsningen som garanterer deg forbindelse når du trenger det.



Det er ikke enkelt å orientere seg innen dagens utvalg av radio utstyr.

Vil du kun ha et billig produkt – eller en sikker investering? God kvalitet - rimelige produkter som er enkle å betjene - gratis oppdateringer - et sted hvor du kan ringe når du behøver hjelp - kundebehandlere som har mer enn 20-års erfaring og som vet hva de snakker om?

Er svaret ja - så er valget enkelt, **velg ProNav!**

ProNav AS distribuerer for følgende leverandører :
JRC - Seiwa - Navicom - ComNav - SG Brown -
OceanMedia (AST) - AC Marine -
Airmar - C-Map



ProNav AS

Fiskarvik Maritime Senter 4370 Egersund
Telefon 51 49 43 00 - Telefaks 51 49 21 00

E-post: mail@pronav.no

www.pronav.no

*Ta kontakt for å få
tilsendt årets katalog!*

