

Nr. 3 - 2002

DRÅPEN

MEDLEMSBLAD FOR SEILENDE OLJEARBEIDERES FORENING



Er det slik vi vil ha
beredskapsflåten?

Alleierte
på «Tinget»

Sikkerheten
langs kysten

Er vi
historieløse?



LA HACIENDA DE MIJAS GOLF

€ fra 1.100.000,- + omk. 🏠 bta 68 m²

Leiligheter med 2, 3 og 4 soverom. store svømmebasseng, tennis- og padle baner, eget treningsstudio, velkomponert hageanlegg mm. Like ved 2 stk. 18 hulls golfbaner.



LA RESERVA DE MARBELLA

€ 1.470.000,- + omk. 🏠 bta 84m²

12 km fra Marbella, 2 km fra Cabopino yachthavn med direkte adgang til stranden. Leiligheter og penthouse med 2 soverom og 2 bad. Balkong, garasje, bod, air condition mm.



VILLA VED CALAHONDA

€ 3.825.000,- + omk. 🏠 bta 275m²

Storslått villa med sør/vest beliggenhet. 4 soverom og 2 bad. Stor stue med peis. Fullt utrustet kjøkken. Stor hage med privat svømmebasseng. Garasje. 780kvm tomt.



- ✓ Klima
- ✓ Kultur
- ✓ Bo-kostnader
- ✓ Offentlig servicetilbud
- ✓ Helsevesen

...gir en investering i velvære og livskvalitet!



Bolig i Spania?

Helårsdrøm eller feriebolig – Postbanken Eiendomsmegling er din inngangsport til Spanias eiendomsmarked.

Vi samarbeider med Cielo Group og Mar Inmobiliaria, to velrenommerte eiendomsaktører i Spania. Velg blandt alle typer boliger på Costa Del Sol og Costa Blanca. Uansett om du foretrekker en hacienda ved golfbanen, leilighet i en fargerik landsby eller en enkel bungalow ved stranden.

Postbanken Eiendomsmegling er din start til et trygt kjøp - spør om neste visningstur!

Kontakt nærmeste salgskontor, eller se våre internettsider
www.postbankeneiendom.no





DRÅPEN

nr. 3 desember – 1 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 foto:

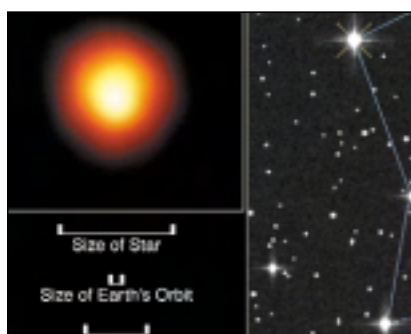
SOF

Grafisk produksjon:

Scanner Grafisk AS

innhold

DRÅPEN NUMMER 3 – DESEMBER 2002



Når stjerner dør
side 6



Sikkerhet langs kysten
side 10

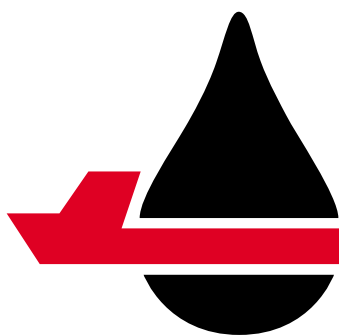


Om vindmåling
side 12-15



Bruk og kast
side 26

Endelig i eget hus	side 4
Oppfordring til innmeldelse	side 5
OFS 25 års kongress	side 5
Når stjerner dør	side 6
Allierte på «Tinget»	side 9
Sikkerhet langs kysten	side 10
Francis Beaufort og vindmåling	side 12
Leserinnlegg	side 16
Regjeringen og sjøfarten	side 17
Er vi historieløse?	side 18
Arbeidervern og arbeidsmiljø	side 21
Sikkerheten i Nordsjøen og beredskapen	side 22
Maritim Arkeologi	side 24
Bruk og kast personalpolitikk	side 26
Innmeldingsskjema	side 27



Endelig i eget hus

Endelig er vi kommet inn i egne lokaler. Vi flyttet inn i de nye kontorene første oktober. Vi holder til i Bergen og Omland Havnevesens bygg. Med andre ord en sentral kontorplassering som burde være ideell for sjømenn. Adressen er Slottsgaten 1, 5003 Bergen. Nytt telefonnummer er 5596 2380, faksnummer 5596 2383. For øvrig er vår Internettadresse den samme som før www.sof.no, e-post info@sof.no.

Det er bare å ta kontakt, enten ved å stikke innom eller ved å ta kontakt på annen måte. Husk at det er deres saker som er viktige for SOF, og Leserbreven er viktig for medlemsbladet.

Som dere vet hadde vi en avstemning i begynnelsen av september om vi skulle gå sammen med OFS eller ikke. Resultatet på avstemningen var som forventet, kun en av alle de innsendte stemmene var i mot sammenslåing. Dette har resultatet i at vi i dag er i full gang med forhandling med OFS. Så langt har forhandlingene foregått i en vennlig atmosfære, noe vi har all grunn til å tro vil fortsette. Hva gjelder OFS og SOF så er vi alt for like til ikke å stå sammen. Vi vet at samhold gjør oss sterkere.

Når det gjelder antall medlemmer går det bare en vei; oppover! Siden vi nå har fått mer ordnede arbeidsforhold, blir det også lettere å nå ut til dere, samtidig med at vi får bedre tid til å gå på flere skipsbesøk. Vi beklager at det har blitt for lite av dette i det siste. Når det gjelder besøk om bord på skip, er det gledelig å melde at vi blir veldig godt mottatt. Det er på slike besøk vi får høre om hva som opptar de seilende, og det er stort sett det samme som oss. De er for det meste opptatt av seilingstider, lønn, generelle vilkår og fritid, sammenlignet med de som arbeider på plattformer/installasjoner. Når alt kommer til alt, er vi helt og gjensidig avhengig av hverandre, så hvorfor skal vi da bli regnet som annenklassens oljearbeidere?

23-24 september var vi på kongress i Oslo. Initiativtaker var Sikkerhetsalliansen, hvor OFS er en av mange organisasjoner. Temaet for konferansen var "OVERTID SOM DREPER". Det er skremmende å høre hvor lite som egentlig skal til før man er eksponert for ulykker når vi blir trett og sløv. Dette er selvsagt årsaken til at de som arbeider på plattformer har fått de vilkår de har, med to ukers arbeid og fire uker fri. Med det i bakhodet er det et paradoks at vi som er satt til å ivareta sikkerheten deres på havet, skal ha fire ukers intervaller.

I tillegg til å lære mye på konferansen, knyttet vi også en del nye kontakter og fikk mye sympati for våre synspunkter.

Slik vi i SOF ser det, blir den største hindringen for en forhandlingsrett de andre sjømannforbundene. DSO (Det Norske Maskinistforbund, Norsk Sjøoffisersforbund) har allerede gitt signaler om "å iverksette nødvendige tiltak" (se artikkel i Dråpen nr.2) om grensedragningvetaket fra 1997. I henhold til det er det bare DNMF som har rett til å organisere maskinister, elektrikere og annet teknisk personell. Selvfølgelig er det et problem vi skal løse, i SOF har vi mange medlemmer innen nevnte kategori, som bare fnyser av vedtaket. Et Leserinnlegg i BT 11.11.02 fra besetningen på M/T Hanne Knutsen, skulle vel vise at de andre sjømannsforbundene ikke har gjort jobben sin. Der kan man nemlig lese at nå er også deres arbeidsplasser flagget ut. De hevder blant annet at; "grunnen er den at regjeringen ønsker å satse på nye arbeidsplasser i nye næringer, som redningen for landet. Hva med den ekspertisen vi innehar, vår yrkesgruppe er blant de ledene i verden på vårt felt."

Våre spørsmål blir da hva de andre sjømannsorganisasjonene har gjort for å opplyse politikerne? Hvordan kan det ha seg at så store og økonomisk sterke organisasjoner, gjennom mange tiår ikke har klart å legge nok press på politikerne? Hva er det vi medlemmer har betalt kontingent for? Er det ikke for at våre organisasjoner skulle ivareta og legge forholdene til rette, for oss, slik at vi hadde trygge arbeidsplasser å gå til? I stedet ser det ut til at de er totalt handlingslammet. Det er for sent å snyte seg når nesene er borte. Om vi ikke får brukbare rammebetingelser umiddelbart, er norsk skipsfart historie i løpet av kort tid.

*Med vennlig hilsen
Leif R Vervik
formann*

SOF

*oil med dette ønske alle
medlemmer og lesere, med familier,
en riktig god jul og et godt nyttår*

Oppfordring til innmeldelse

Etter at jeg ble med i SOF, har jeg vært ombord i en del båter når vi har ligget inne, og presentert forbundet for mannskapet. Jeg har for det meste blitt møtt med positive reaksjoner, og mange har hørt om dette før. Det har av og til kommet kritiske spørsmål, og ikke alt har jeg kunnet svare tilfredsstillende på, da det er en del ting vi ikke er sikre på hvordan vi skal gå fram for å oppnå. Det som imidlertid har vært to gjengse spørsmål, er: Når får vi forhandlingsrett, og om innbo forsikring vil bli en del av vårt tilbud. Det jeg kan svare når det gjelder forhandlingsrett er at: Når vi blir mange nok, dvs. når vi blir så store at vi vil kunne merkes i bransjen, vil en forhandlingsrett tvinge seg fram.

Imidlertid er det ikke slik at de som melder seg inn hos oss blir utestengt fra de framforhandlede avtaler som eksisterer. Det er heller ikke slik at de som melder seg ut av sine respektive forbund, blir utestengt fra disse hvis de skal finne ut at dette ikke fører fram. Jeg har også fortalt at vi er tilknyttet et av de beste advokatkontorer som finnes i Norge, med advokater som har sine spesialfelt. Slik at i en eventuell konflikt, så er vi fullt kapabel til å hjelpe, og dette på en minst like god måte som hvilket som helst av de andre forbundene. Vi har også allerede løst flere tvistesaker for noen av våre medlemmer, uten å bruke advokatene.

Det som frustrerer meg er at så godt som alle jeg snakker med er enig i våre hovedmål, nemlig å bli likestilte med oljearbeidere på rigg og plattform. Det er imidlertid noen som nærmest har bestemt seg for at det ikke er mulig å få det til. "Vi kommer aldri noen vei med det" er det noen som hevder. Dette er etter min mening utrolig defensivt. Hvis de andre oljearbeiderne hadde hatt en

slik holdning da de gjorde nøyaktig det samme i 70 - årene, da deres organisasjoner ble opprettet, så hadde de fremdeles levd under samme vilkår som oss. De fleste av dem var nemlig opprinnelig medlemmer av et eller annet maritimt forbund.

Nå har vi imidlertid knyttet oss til OFS, som alene har mellom 5000 og 6000 medlemmer, så nå er vi begynt å vise igjen i terrenget. Vi vil her være en egen forening innen forbundet, slik at vi får ta oss av det vi kan, de seilende, men så får vi hjelp av hovedorganisasjonen når vi trenger det. Det være seg gode råd om hvordan vi skal angripe en sak, og også i en konfliktsituasjon vil de stille opp. Dette må da være en ønskesituasjon for den som vil oppnå noe.

Jeg har registrert at mitt eget tidligere forbund, Maskinistforbundet, prøver å hindre at vi kommer inn i Y.S, og hvis vi kommer inn, så forlanger de å være den som forhandler for teknisk personell. Dette jobbes det med fra OFS sin side, og jeg tror ikke det kan være tvil om at vi vinner frem med dette. Nemlig at SOF skal forhandle på vegne av alle seilende oljearbeidere.

Det er også viktig å poengtere, for alle rederne som måtte lese dette, at et av hovedpoengene er at dette ikke skal koste rederiene noe, i alle fall i utgangspunktet. Det er oljeselskapene som skal finansiere det i form av høyere rater. Akkurat som når de charterer en rigg.

Så er det dette med innboforsikring. Vel, hvis dette er så viktig for mange, så kan det sikkert i fremtiden la seg gjøre å få til en like god ordning, om ikke bedre, for personlig så synes jeg at den ordningen som de andre forbundene har ikke er så all verden å skryte av. Man får atskillig rimeligere ordninger

ved å tegne innboforsikring hos sitt eget forsikringsselskap, som man likevel har andre forsikringer hos. (Hus, bil, båt, etc...).

Når det gjelder ting vi i første omgang vil fokusere på, er det sikkerhet som er det viktigste. Herunder "sikkerhetsbemanning". Det er et paradoks at Norge som reiser rundt i verden og skryter av våre sikkerhetssystemer, faktisk har den laveste sikkerhetsbemanning i Europa. Ned i 6 mann på enkelte standby båter. Storbritannia har 11 mann som sikkerhetsbemanning, Danskene har 9, så vidt jeg vet. Et mål må være å komme opp på britisk nivå. Dette må vi selvsagt ha våre politikere med på, og da er første "bøygen" å få overbevist dem om at oljeselskapene prøver å lure dem til å tro at sikkerheten er tatt godt vare på. Dette har de klart så altfor godt til nå. Dette må ikke misforståes dit hen at vi ikke er sikkerhetsbevist på båtene, og rederiene. Jo da, vi er sikkerhetsbevist så det monter, og vi gjør en god jobb ut fra de muligheter vi har, men med 6 mann ombord, sier det seg selv at det er begrensninger for hva vi kan greie i en krisesituasjon. Alle vet at en ulykke skjer ofte i dårlig vær, og da kan man si at med så lite folk, har vi nok med å greie oss selv. Vi har små muligheter til å redde andre.

Dette er noen betraktninger som jeg vil dele med dere som leser Dråpen, og på bakgrunn av dette håper jeg så mange som mulig benytter innmeldingsblanketten bakerst i bladet og melder seg inn.

Når vi blir mange blir vi sterke!!!

*Vennlig hilsen:
Atle Rusten
Kasser SOF*

OFS 25 års kongress

Vi vil med dette få lov til å takke OFS for innbydelse og opphold på deres jubileumskongress 7-10 november.

Det var en flott og interessant opplevelse. Det at det er en så stor takhøyde i organisasjonen, gjør det til en betryggelse å vite at de er på arbeidstakerens side. Der var det ingen automatikk i at ledelsens meninger var medlemmenes meninger, i mange saker tvert i mot, meningene var mange og interessante. På grunn av medlemmenes divergerende meninger, ble man nødt til å tenke selv og reflektere over om alle forslagene var forsvarlige eller betimelige. I og med at det var så mange forskjellige

klubber tilstede, var det også mange forskjellige meninger, men det som imponerte mest, var viljen til å trekke i samme retning og løse sakene før det ble problematisk.

Av innbudt gjester var det blant annet representanter fra fagforbund i Aserbajdsjan, Palestina og Colombia. Når vi snakker om problemene vi har i norsk fagforeningsliv, er det som en dag på søndagsskolen i sammenligning.

Den som virkelig fikk forsamlingen til å tenke var tidligere formann i USO, Hernando Hernandez. Han kunne fortelle om hundrevis av drap, selv hadde han vært utsatt for attentater fem gang-

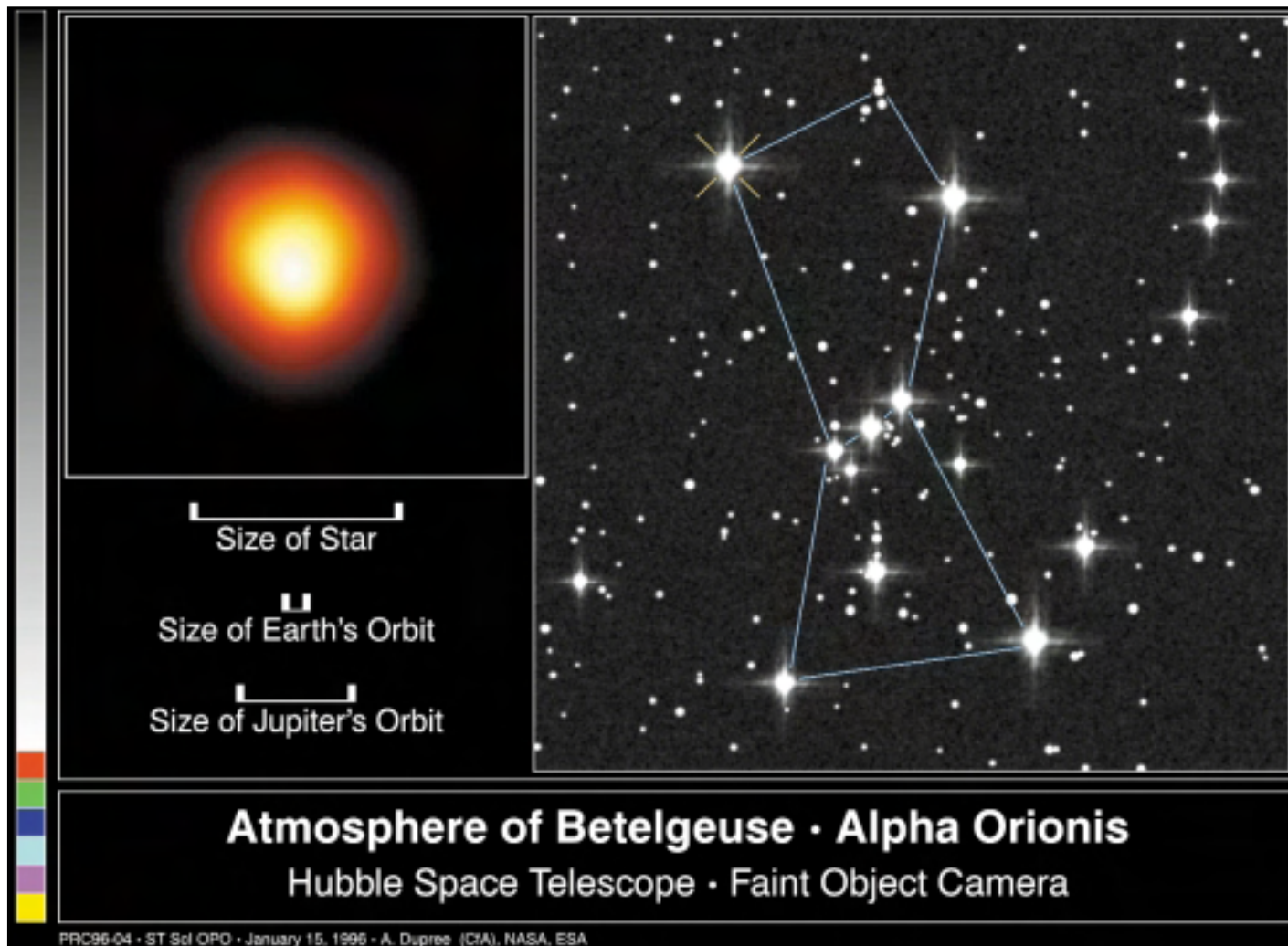
er. Ved retur fra kongressen venter det ham en uvisst skjebne, i form av uriktige og fabrikkerte anklager om geriljavirksomhet og oppvigleri. Det er utrolig at det fortsatt er slike tilstander når det gjelder fagforeningsarbeid i verden.

Vi i SOF mener at de fortjener vår uforbeholdne støtte og solidaritet.

Heldigvis var det ikke bare problemer, men også underholdning. En fantastisk "blåtur tilbake i historien", samt en fabelaktig bankett.

Atter en gang takk for oppholdet og til lykke med de neste 25 år

Beste hilsener SOF



Over beltet i stjernebildet Orion ligger den meget klare og røde stjernen Betelgeuse. Dette er en gigantisk stjerne - en superkjempe. Den er så enorm at den ville slukt det meste av Solsystemet om den var plassert i sentrum.
Foto: STScI/NASA

Når stjerner dør

Når vi retter blikket mot himmelen en klar kveld, virker stjernene uforanderlige. Men ved hjelp av romteleskopet Hubble som svever ute i verdensrommet, 600 kilometer over bakken, har vi fått et enestående innblikk i hvordan stjerner fødes, lever og dør. I forrige artikkel så vi på hvordan vår egen sol vil dø om 5 milliarder år. Men noen stjerner dør på en langt voldsommere måte!

De største stjernene
Solen er gigantisk. Det er plass til 110 jordkloder tvers over solskiven og Solen veier 330 000 ganger mer enn jordkloden. På grunn av de enorme avstandene til stjernene, ser vi ikke med det blotte øye at de kan være enda mye større og tyngre.

Det er de tunge stjernene som lager de store fyrverkeriene i Universet. En stjerne

som er mye tyngre enn Solen lever bare et øyeblikk i kosmisk målestokk. Mens Solen tilsammen vil leve i 10 milliarder år (den er middelaldrende nå), lever skikkelig tunge stjerner bare 3 - 10 millioner år.

Når disse stjernene eldes, eser de kolossalt i størrelse. De kan være opptil 2 milliarder kilometer i diameter. Hadde vi byttet ut Solen med en slik stjerne,

ville den slukt alle planetene ut til og med Jupiter. Disse gigantiske stjernene har tydelig rødfarge og kalles derfor røde superkjemper. Den nærmeste ligger i stjernebildet Orion.

Ulmende katastrofe

Selv om stjernen eser til formidable dimensjoner, skjer langt mer dramatiske ting inne i midten av den sydende gasskulen. Da stjernen ble født noen millioner år tidligere, bestod den hovedsakelig av de lette gassene hydrogen og helium og hadde en langt mer normal størrelse. I kjernen av stjernen ble hydrogenet omdannet til helium i en kjernefysisk prosess som samtidig frigjorde energien som fikk stjernen til å lyse. Den høye temperaturen, rundt 30 millioner grader, laget et voldsomt trykk som akkurat motvirket tyngdekraftene. Til slutt gikk stjernen tom for hydrogen. Da begynte dramatikken!

Kjernen trakk seg sammen og ble varmere og varmere. Samtidig este de ytre lagene voldsomt og gjorde stjernen om til en superkjempe. Etterhvert ble alt heliumet omdannet til karbon og oksygen. Da startet en ny syklus. Kjernen krymper, ble varmere og begynte å brenne slaggstoffene karbon og oksygen. I syklus etter syklus ble kjernen varmere og varmere.

Hele tiden var de ytre lagene kraftig oppblåst. Utenfra kunne man derfor se en gigantisk stjerne, men lite ane av dramatikken som pågikk inne i kjernen.

Supernova!

I det kjernen er omdannet til jern og nikkel ender stjernens liv brått. Kjernen begynner plutselig å falle sammen under de ekstreme tyngdekraftene. Fortere og fortere går det. Etter bare et

par sekunder er kjernen klemt sammen til en ufattelig tett klump som er et par mil i diameter. Tettheten svarer til Mount Everest pakket inn i en sukkerbit. Tenk deg en sukkerbit som veier en milliard tonn!

I mange tiår har forskerne forsøkt å finne ut hva som skjer deretter. De har laget et ekstremt avansert dataprogram som har sysselsatt verdens største regneanlegg i uker og måneder.

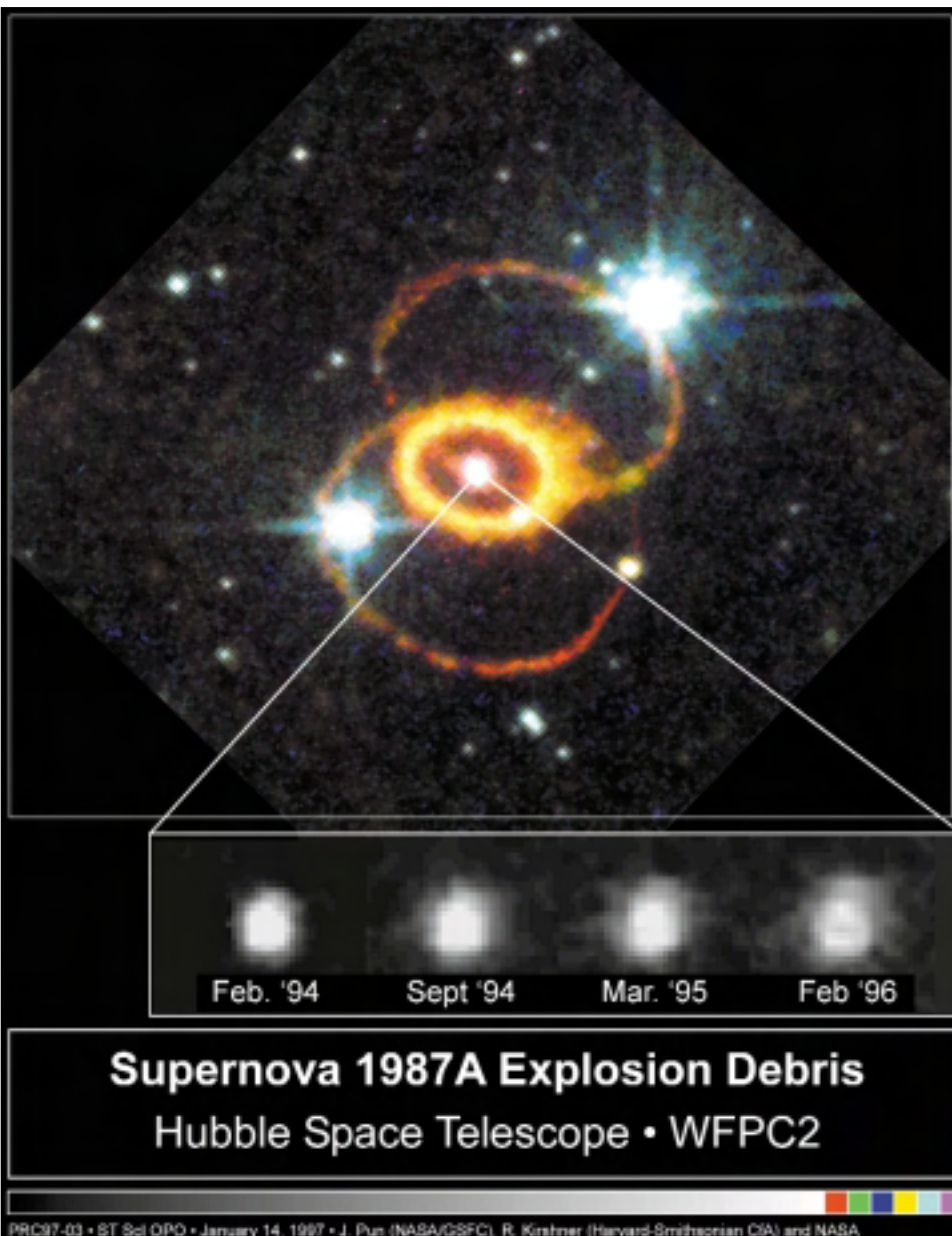
Datamodellene tyder på at kjernen spretter litt ut igjen og dytter de ytre lagene av stjernen utover. Stjernen sprenger seg selv i filler i en såkalt supernova-eksplosjon. I noen måneder lyser en supernova like sterkt som en middels galakse - mange milliarder ganger kraftigere enn Solen.

I februar 1987 ble mange av forskernes teorier bekreftet. Da eksploderte den nærmeste supernovaen på nesten 400 år. I en satellittgalakse til Melkeveien som bare er synlig fra den sørlige halvkulen, lyste plutselig supernovaen kraftig opp. Fra hjertet av eksplosjonen ble ufattelige mengder av den merkelige partikkelen nøytrinoer sendt ut. Nøytrinoer er nærmest spøkelsespartikler. De har ingen målbar størrelse, er selv i forhold til de knøtt små atomene veldig lette og - viktigst av alt - de passerer uhindret gjennom nesten alt mulig.

Solen sender også ut nøytrinoer. Hvert sekund passerer 60 milliarder nøytrinoer fra Solen gjennom hver kvadratcentimeter av oss uten at vi merker det. De passerer også gjennom Jorden og Solen. Ved hjelp av kolossale tanker med spesielle stoffer klarer forskerne likevel å fange noen ganske få nøytrinoer. Siden de passerer fritt ut av Solen brukes de til å måle tilstanden i Solens kjerne.

Rundt 10 000 000 000 000 000 nøytrinoer fra supernovaen i 1987 passerte gjennom et laboratorium i Japan som kalles Kamiokande. Av disse ble 12 fanget inn. For aller første gang fikk forskerne signaler direkte fra hjertet av en supernova! Teoriene ble satt på en hard prøve, men stort sett ble de bekreftet.

I februar 1987 eksploderte den nærmeste supernovaen siden 1604. På grunn av sin nærhet ga den astronomene unik informasjon om disse kolossale eksplosjonene. Samtidig fikk de mer å fundere på, f.eks. hvordan de lysende ringene på bildet oppstod. Gasskyen i midten vokser hele tiden. Foto: STScI/NASA



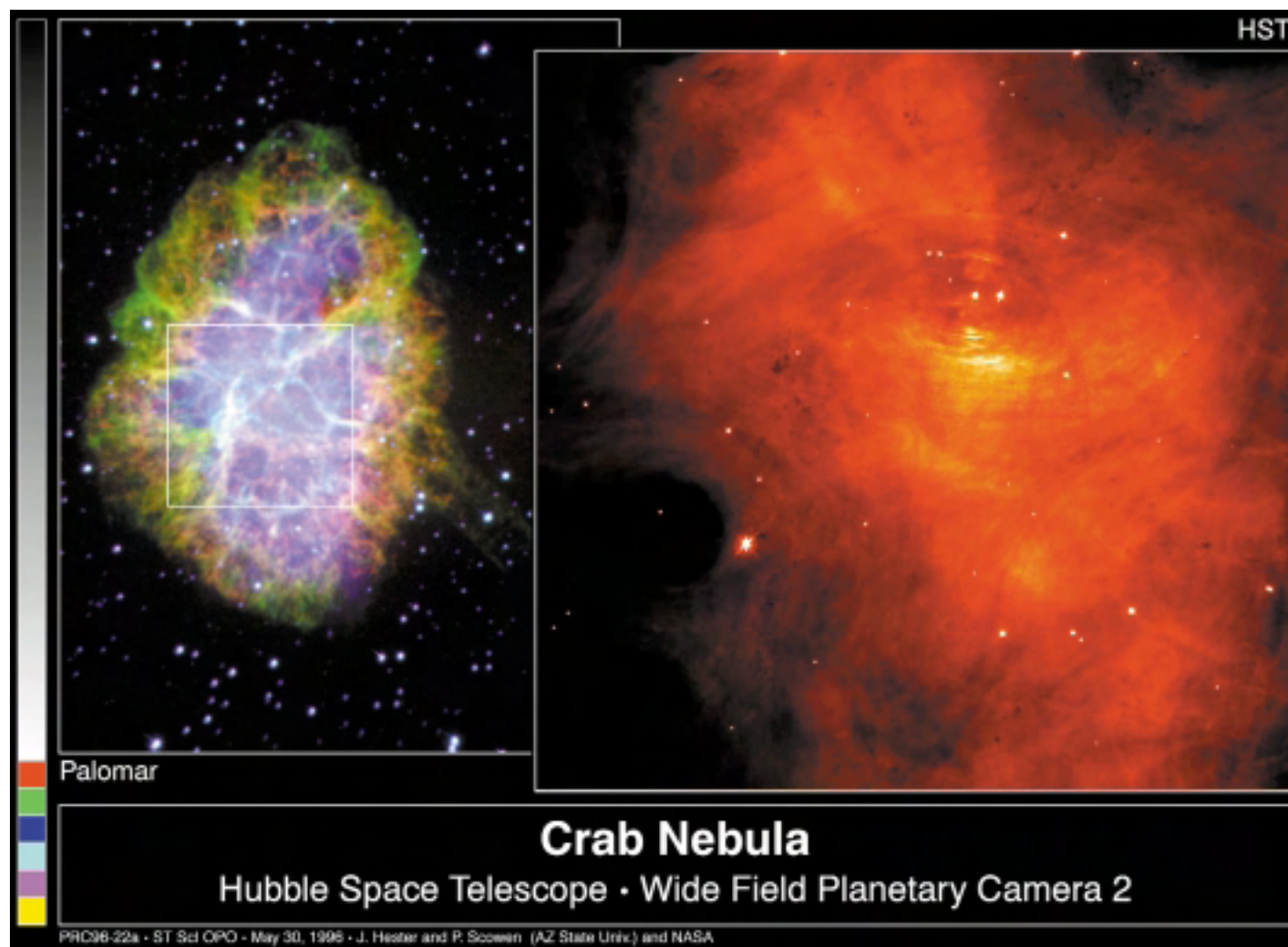
Vi består av stjernestøv
Nesten alle grunnstoffene i naturen og i oss mennesker er dannet i supernovaer. Eksplosjonen slynger enorme mengder karbon, oksygen, jern osv. utover i verdensrommet. Etter hvert kan nye stjerner og planeter dannes av eksplosjonsgassene. Uten slike voldsomme kosmiske eksplosjoner ville vi derfor ikke eksistert. Vi består alle av stjernestøv!

Eksplosjonene etterlater seg skyer av gass som farer utover i rommet med

kolossal hastighet. Men de etterlater seg også knøttsmå, men uhyre kompakte stjerner. Dette ser vi litt på i neste artikkel.

Mer om astronomi kan man finne på hjemmesidene til Norsk Astronomisk Selskap som er en stor, landsdekkende organisasjon for astronomi-interesserte: <http://www.astro.uio.no/nas/>
Se også <http://www.astro.uio.no/> for artikler og aktuelle nyheter.

I 1054 eksploderte en supernova i stjernebildet Tyren. Kinesiske astronomer observerte fenomenet som en tid var synlig selv midt på dagen. Nesten 1000 år senere farer fortsatt gasskyene utover med mange millioner km/t. Fargene skyldes ulike temperaturer og stoffer i gassene. Inne i midten (høyre bilde) ligger en bitteliten stjernestov (den venstre av de to sterkere stjernene i midten).
Foto: Palomar og STScI/NASA



Allierte på "Tinget"

Endelig ser det ut til at vi vet hvem som er med oss og mot oss på Stortinget. Heldigvis fikk ikke Bondevik og hans følge medhold for sitt forslag om å utradere norsk skipsfart. At en ansvarlig statsminister og ditto regjeringsmedlemmer i det hele tatt var i stand til å legge frem et slik forslag til statsbudsjett, det er for oss komplett uforståelig. Hadde regjeringen vært ærlige og sagt i klartekst at de ikke ønsket norsk skipsfart, hadde det kanskje vært forståelig og gitt mening. Men når de samtidig sier at de fortsatt ønsker norsk skipsfartsnæring, men ikke vil støtte den, da blir det helt umulig å forstå.

Det første man forventer av en prest er ærlighet, ikke det motsatte. I vår vedtok Bondevikregjeringen i revidert statsbudsjett at refusjonsordningen/nettolønnsordningen skulle opprettholdes. Nå, noen få måneder etter, skal ordningen bort. Er det dette som kalles forutsigbarhet og langsiktige rammebetingelser i de kretser?

Heldigvis kom det bare til et forslag fra regjeringen. Hadde det blitt godkjent av resten av Stortinget, hadde vi om kort tid kun hatt utenlandske skip og mannskaper i Nordsjøen.

Nå vet vi i det minste hvem vi kan stole på når det gjelder våre arbeidsplasser. Det kan vel ikke være noen tvil om at vi skylder Frp. og Ap. en stor takk for den resolute måten de møtte trusselen på. Hadde det ikke vært for dem ville det gått riktig galt. Vi skal heller ikke glemme støtten fra Kystpartiet.

Om vi som seiler skal ha noen som helst trygghet for det vi arbeider med, må vi ha langsiktige rammebetingelser, det vil si betingelser som gjør at vi vet hva som vil skje de neste årene.

Dersom vi ikke har den sikkerheten, hva skjer da med rekrutteringen til yrket? Kan det forventes at noen vil søke til næringen om de ikke har garanterte framtidsutsikter? Dette kan vi ikke finne oss i lenger. Vi har og krav på skikkelig betaling og arbeidsvilkår, samt å vite at vi har trygghet, både for oss selv og familiene våre.

Om Kjell Magne, den saktmodige, og hans våpendragere venter gjenvalg må de i alle fall ikke leke med folks fremtid. Det kan straffe seg ved neste valg. Personlig vet jeg nå, hvem jeg ikke vil stemme på.

Påminnelse om kontingenten

Ved gjennomgang av regnskaperne, kommer det frem at enkelte ikke har betalt medlemskontingenten på flere måneder. Om du har til hensikt å være medlem i den hurtigst voksende organisasjonen i Nordsjøen, må vi be om at du betaler skyldig kontingent. Om du mot formodning ikke ønsker å betale, ber vi deg sende oss melding om at du ikke lenger ønsker å være medlem. Er det av økonomiske årsaker at kontingenten ikke er betalt, håper vi at du tar kontakt slik at vi i samarbeid kan komme frem til en løsning.

SOF

*vil med dette ønske alle
medlemmer og lesere, med familier,
en riktig god jul og et godt nyttår*

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



Sikkerheten langs kysten og myndighetenes handlingsvegring

Kysten og havområdene utenfor rommer Norges viktigste ressurser og derved inntektskilder. Inntektskilder vi som nasjon er fullstendig avhengig av. Kysten er også vår viktigste transportvei.

De siste 10 årene har 130 skip over 25 bruttotonn forlist på norskekysten. Samtidig har over 2000 opplevd havarier - havarier som i ytterste konsekvens kunne ført til forlis. Tendensen er økende.

En rekke hendelser den senere tid har tydelig vist at virksomheten på havet og i særdeleshet i de nære kystfarvann er forbundet med stor risiko. Både menneskeliv og de ressursene vi er så avhengige av er utsatt og sårbar. Sikkerheten på kysten er på ingen måte god nok, og - det burde være åpenbart for alle og enhver at noe må gjøres.

Profittjag og handlingslammelse

Trusselen har i første rekke årsak i

enkeltmenneskers profittjag kombinert med forvirrede og handlingslammede myndigheter som verken har evne eller vilje til å gripe fatt i problemene. Det fremstod derfor bare patetisk da tidligere statsråd Siri Bjerke iførte seg vindjakke og bekymret ansiktsuttrykk og dro til fjæresteinene nord for Haugesund og uttrykte "stor bekymring" over forurensingen etter ulykken med "Green Ålesund". Eller da tidligere statsråd Grete Knudsen etter bulkskipet "John Rs" grunnstøtning stod frem på fjernsynet med "bedemannsmine" og hevdet at "nu må vi gripe fatt i problemene og sitte oss ned og utrede hva en kan gjøre for å hindre lignende uhell i fremtiden"

"Noe skal gjøres"

Det er ni år siden "Arisan" havarerte på vei sørover fra Narvik - et havari som kunne gitt katastrofale følger i et av landets mest sårbare områder hva angår fugleliv. Også den gang stod de såkalt ansvarlige frem og lovet, med ansiktene i alvorlige folder, at nå skulle noe gjøres.

Sannheten er at myndighetene i en år-

rekke har hatt mulighet til "å gripe fatt i problemene", men har aldri evnet (eller ønsket?) å gjøre noe.

Sannheten er at den politikk myndighetene har ført, først og fremst har vært rettet inn mot å tilfredsstille redernes krav om økt profitt.

Sannheten er at denne politikken har ført til at kysten daglig trafikkeres av fartøyer som aldri skulle hatt tillatelse til å seile.

Besetningene består av utilstrekkelige, halvskolerte, underbetalte folk fra lavkostland, som knapt kan et ord



Foto: SOF

engelsk, langt mindre norsk.

Skrekkeeksemplene er mange:

- kapteiner som aldri har seilt annet enn på åpent hav
- fartøyer uten nødvendige kart
- fravær av det mest nødvendige navigasjonsutstyr
- fravær av redningsutstyr
- manglende sertifikater
- alvorlig underbemanning
- manglende vedlikehold osv., osv.

Sannheten er at den norske kystforvaltningen er uten styring. Ansvar er fullstendig pulverisert og fordelt på 10 departementer og 26 ulike etater og organisasjoner. Med så mange kokker, kan det ikke bli annet enn søl!

Sannheten er at til tross for alle de fagre ordene hver gang det skjer en ulykke, går utviklingen i feil retning. Losplikten er redusert til en illusjon og er under fortsatt press. Enkelte stortingspolitikere

har sågar gått inn for å gjøre det frivillig å bruke los.

Sannheten er at oljevernberedskapen - i utgangspunktet så godt som utilstrekkelig, er foreslått trappet ned/sentralisert, til tross for store protester fra faglig hold. Som eksempel kan nevnes at oljevernutstyr som i dag er plassert i umiddelbar nærhet av landets største oljehavn, Mongstad, er foreslått "sentralisert" bort derfra. Derved vil responstiden ved en ulykke bli vesentlig øket.

Sannheten er at norske myndigheter ikke har kontroll over den økende skipstrafikken langs kysten vår. De vet verken hvor fartøyene seiler eller hvilken last de fører.

Sannheten er at myndighetene lider av langt fremskreden handlingsvegring - en utbredt sykdom i visse politiske miljøer.

Plasser ansvaret!

Hva skulle så vært gjort?

Enkelt sagt er det mye som skulle vært gjort, og mye som kan gjøres raskt og med enkle midler.

Det første må være å plassere ansvaret - klart og entydig. Tidligere påpekte ansvarsapulverisering må bringes til opphør umiddelbart. Ett, og bare ett, departement må tillegges ansvaret for sikkerheten langs kysten. Hvilket, er av mindre betydning. Deretter må det ryddes opp i videre nedover i rekkene. En sammenslåing av Kystverket og Sjøfartsdirektoratet synes for meg som et nærliggende, neste skritt.

Deretter må trafikken bringes lengre ut fra kysten. I dag har vi fire nautiske mils territorialgrense. Denne må snarest utvides til minst tolv nautiske mil. Ved dette reduserer en muligheten for grunnstøtninger samtidig som en "kjøper" seg tid dersom noe skulle skje med et fartøy slik at det blir liggende og drive. Dermed øker muligheten for å gripe inn og avverge en større katastrofe. Regelverket er i dag slik at Norge ikke kan gripe inn overfor fartøyer som holder seg utenfor territorial-

grensen. Innenfor den nye territorialgrensen må Norge ha full jurisdiksjon og derved myndighet til å gripe inn overfor fartøyer som kan representere en fare.

Etter at det formelle er i orden, må vi sørge for at det praktiske - overvåkning og maktmidler - er på plass.

Overvåkning og maktmidler

Overvåkingen kan løses ved å samordne allerede eksisterende militære og sivile ressurser og supplere der det måtte være nødvendig. Planer for dette finnes allerede: nok en gang er det beslutninger og handling som mangler.

Maktmidlene finnes også i stor grad, enn så lenge. Jeg tenker selvsagt på Marine og Kystvakt. Vi må opprettholde disse ressursene på dagens nivå - minst. Den senere tids hendelser har med all tydelighet vist at kysten virkelig behøver disse ressursene. Til tross for dette, legger Regjeringen frem en langtidsmelding som betyr rasering av Forsvaret. "Aldri mer 9-april!". På 80-tallet hadde vi ca 90 marinefartøyer. Kyststaten Norge skal i henhold til Regjeringen heretter ha en Marine bestående av ca 20 fartøyer. Av disse skal de fleste ha sin hovedoppgave internasjonalt. Marinen vil med andre ord bli borte fra norskekysten. Hvilke maktmidler skal da settes inn mot fartøyer som ikke følger lover og regler?

dighetenes side. På deler av kysten er sjøkartene mer enn mangelfulle. Enkelte sjøkart er oppmålt og laget for over 100 år siden, og da selvsagt med metoder som på ingen måte tilfredsstiller dagens krav til nøyaktighet. Dårlige eller manglende dybdeangivelser i kartet var, som en del vil huske, årsak til at



Harald Prytz på vakt.

Foto: SOF

hjelpe- og redningsfartøyerne ikke våget å seile opptil "John R" da den stod på grunn. Det forsinket arbeidet med lensing i lang tid. En forsinkelse som - med litt dårligere værforhold - ville vært skjebnesvanger. Det er et paradoks at det de siste 30-40 årene er investert milliarder på veier, broer og tunneler for å bedre forholdene for trafikken på land, mens det for trafikken på sjøen bare blir ofret smuler. Etter hver ulykke kommer det gjerne en liten klatt penger, som f.eks. etter "Sea-Cat" ulykken i Gulen for en del år siden. Da ble det investert litt i indirekte belysning av leden fra ulykkesstedet i Gulen til Bergen. Men det er bare ikke godt nok - hele leden må rustes opp når det gjelder merking!

En "asfaltert" kyst

Siste punkt som jeg har lyst å trekke frem i denne omgang, er oljevernberedskapen. Jeg har så vidt nevnt hvilken vei utviklingen går også på dette

området. Det vil vel ikke overraske noen at også her står ressurser og praktisk handling i grell kontrast til politikernes fagre ord og alvorlige "tv-ansikter".

Transport av olje til og fra Norge og langs kysten vår er økende. Fartøyerne som frakter oljen er i mange tilfeller enorme, og - i mange tilfeller i svært dårlig forfatning og med elendig bemanning. Til og fra vår største oljehavn, Mongstad nord for Bergen, går en kontinuerlig strøm av fartøyer. Etter min

mening er det ikke snakk om hvis vi får en ulykke, men når vi får den.

Ulykken kommer - og vi er ikke forberedt. Når den kommer, vil forurensingen vi hittil har sett etter skipsforlis på norskekysten praktisk talt fortone seg som "musepiss i havet". I et slikt tilfelle snakker fagfolk om at store deler av kysten praktisk talt vil bli "asfaltert". Dyreliv, fugleliv og næringsvirksomhet i store områder vil være ødelagt for titalls år fremover.

Hva gjør så myndighetene for å møte denne trusselen? De gjør som strutsen, stikker hodet i sanden og håper at ingen ser verken dem eller hva de (ikke) gjør.

I dag lagres det lille en har av oljevern-utstyr i området på Fedje, like ved det mest utsatte området. Myndighetene sysler nå med "ressurssparende tiltak" som medfører at oljevernutstyret flyttes bort fra området, og til et mer "sentralt sted". Resultatet blir som de fleste skjønner en vesentlig øket reaksjonstid den dag ulykken kommer. Myndighetene har ingen styring med virksomheten utenfor kysten vår. De har heller ikke verken evne eller vilje til å ta tak i problemene. I heldigste fall uttrykker de høvelig bekymring og igangsetter en utredning eller to hver gang det skjer en ulykke.

La meg poengtere:

- Kysten og havområdene utenfor er vår viktigste ressurs.

Virksomhet i dette området vil alltid medføre en viss sikkerhetsrisiko.

- Vi må imidlertid gjøre alt som står i vår makt for å minske risikoen for ulykker, samtidig som vi sikrer en høy beredskap til å takle en eventuell ulykke.

Min hovedkonklusjonen må derfor bli:

Profitten styrer sikkerheten på norskekysten med norske myndigheter som lakeier.

Einar Ebbesen

Fylkespartileder for

Kystpartiet i Møre og Romsdal

E-post:
info@sof.no

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

Oppmåling og merking

Neste hovedpunkt må bli oppmåling og merking av kysten. Igjen er problemet manglende ressurser og vilje fra myn-



Francis Beaufort og vindmåling - kort historisk tilbakeblikk

Å forholde seg til vindstyrke i dag er forholdsvis enkelt, eksakte måleenheter som meter per sekund eller knop fjerner enhver skjønnsmessig nyanse. Men slik har det ikke alltid vært, inntil Admiralen Sir Francis Beaufort satte vindobservasjoner til sjøs i system første halvdel av 1800-tallet.

TEKST: INGE JOHANNESSEN,
STORM WEATHER CENTER,
TV2

Å forholde seg til vindstyrke i dag er forholdsvis enkelt, eksakte måleenheter som meter per sekund eller knop fjerner enhver skjønnsmessig nyanse. Men slik har det ikke alltid vært, inntil Admiralen Sir Francis Beaufort satte vindobservasjoner til sjøs i system første halvdel av 1800-tallet.

Den britiske Admiral Robert Fitzroy, kommandør på selveste H.M.S. Beagle (som Charles Darwin benyttet på sitt etterhvert så berømte forskningstokt) skrev en gang om Sir Francis Beaufort "All honnør til Beaufort som introduserte denne finurlige skaleringsmetoden...". Metoden Fitzroy referer til er Beauforts vindstryke skala, en skala som på tross mere eksakte og moderne skaleringsmetoder fortsatt benyttes flittig blant sjømenn anno 2002.

Men hvem var så denne Francis Beaufort egentlig? Han åpnet sine visjonære øyne første gang i 1774 i County Meath, Irland, sønn av Pastoren Daniel Augustus Beaufort. Sjøfartskarrieren begynte tidlig, og som 13-åring mønstret han på som kabingutt i den britiske marine. Allerede etter tre år på havet innså han viktigheten av å ha god kjennskap til vær og vind og begynte derfor å nedtegne kommentarer og observasjoner i sin egen meteorologiske journal. I 1805 fikk Francis Beaufort tildelt sitt første kommandør oppdrag, H.M.S. Woolwich, med ordre om å utføre hydrografisk kartlegging av Rio de la Plata-regionen i Sør-Amerika. I løpet av denne tidlige fasen som kommandør utviklet han de første versjoner av hans vindstyrke skala og værkodningsverktøy.

Beauforts aktive kommandørkarriere til sjøs møtte en brå slutt i 1812 da han ble skadet av en snikskytter i for-

bindelse med patruljeoppdrag mot sjøpirater i det østlige Middelhavet og Levanten, men karrieren i marinen fortsatte på land frem til hans 81-årsdag. Utnevnt som sjefshydrograf for marinen i 1829 utarbeidet Beaufort mange hydrografiske studier for kommende britiske ekspedisjoner, inklusiv den etterhvert berømte ekspedisjonen med H.M.S. Beagle og Admiral Robert Fitzroy som kommandør. Beauforts værkodningsverktøy ble tatt i operativt bruk hos den britiske marinen i 1833, etterfulgt i 1838 av Beauforts vindskala. Alle loggføringer i den britiske marine av vær og vind benyttet deretter Beauforts kodeverktøy.

Beaufort ble forfremmet til admiral i 1846 og "Knight Commandor of the Bath" i 1848. Sir Francis Beaufort avsluttet i 1855 sin 68 års sammenhengende tjeneste for marinen og døde to år senere i 1857. Men hans livsverk, Beaufort-skalaen, levde videre, økte i

anerkjennelse og ble raskt tatt i bruk verdens mariner og seilere.

Beaufort-skalaen - seilføring som vindstyrkemåler

Den unge kommandøren Francis Beaufort innså at eksisterende vindskalaer eller referanser til vindstyrke bar preg av store skjønnsmessige vurderinger og diffuse, uhandgripelige definisjoner, eksempelvis "moderat vind" eller "skyet værforhold". I sin journal anno 1806 førte han i pennen en vindskala som besto av 13 nivå på vindstyrke, fra tilnærmet vindstille og opp til orkan, hvor effekten av varierende vindstyrke

på graden av seilføring ombord datidens fullriggede fregatter bestemte plasseringen av vindnivået.

Finurlige meteorologiske måleinstrumenter var ennå ikke tilgjengelig på denne tiden, og Beaufort valgte derfor som referanse eller vindsensor de britiske fregattene og deres egenskaper og mannskapsbelastning under ulike værforhold.

1831-versjonen av Beauforts vindskala var delt inn i tre hovednivå. Første hovednivå besto av fem styrker, 0-4 (Force 0-4), og beskrev fregattens hastighet med fulle seil i smul eller jevn fin

sjø. Andre hovednivå bestående av 5 styrker (Force 5-9) angikk skipets muligheter til å utføre oppdrag, eventuell innhenting og evner til å føre ulike typer seil. Skaleringen var også direkte bestemt av hvor mye arbeid en veltrent krigsklar mann kunne utføre i forbindelse med skifting av seil o.l. Tredje og siste hovednivå bestående av tre styrker (Force 10-12) angikk skipets overlevelsesevne i kuling, storm eller orkan.

Beauforts opprinnelige vindstyrke skala (Wind Force Scale) anno 1838

Beaufort	Engelsk	Norsk	Beskriver arbeidsbelastningen og/eller seilføringen ombord på fregatten som forskjellig vindstyrke tillater/krever
0	Calm	Stille	
1	Light air	Flau vind	"Or just sufficient to give steerage way" (nok til å styre fregatten på stø kurs)
2	Light breeze	Svak vind	"Or that in which a man-of-war with all sail set, and clean full would go in smooth water from"
3	Gentle breeze	Lett bris	— " —
4	Moderate breeze	Laber bris	— " —
5	Fresh breeze	Frisk bris	"Or that to which a well-conditioned man-of-war could just carry in chase, full and by.
6	Strong breeze	Liten kuling	— " —
7	Moderate gale	Stiv kuling	— " —
8	Fresh gale	Sterk kuling	— " —
9	Strong gale	Liten storm	— " —
10	Whole gale	Full storm	"Or that with which she (fregatten) could scarcely bear close-reefed main-topsail and reefed fore-sail" (type seilføring som kan opprettholdes i full storm)
11	Storm	Sterk storm	"Or that which would reduce her to storm staysails"
12	Hurricane	Orkan	"Or that which no canvas could withstand"

Fornyelsens vinder

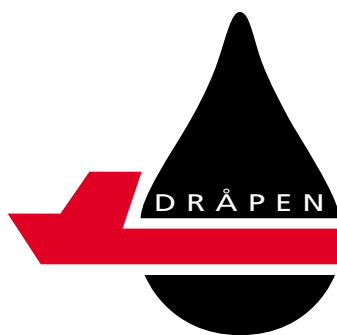
Beauforts vindskala ble påbudt som referanseskala i den britiske flåte fra 1838, men etterhvert som skipsteknologien utviklet seg ble fregattene gradvis erstattet av mer moderne farkoster, og Beaufort-skalaen anno 1838 måtte fornyes skulle den overleve. Man kunne ikke lenger referere til seil og seilføring på fregattene, derfor ble Beaufort-skalaen justert slik at styrkenivåene istedet refererte til sjøtilstander (på hav) eller vaiing av trær i vinden (landmåling). Men tvetydigheter oppsto fort med den korrigerte skalaen, f.eks. avhenger sjøtilstanden også av dønninger, fetch og vanddybde, og trær kan vaie i vinden på mange måter uavhengig av selve vindstryken. Men ikke før nesten 100 år senere under den internasjonale meteorologiske kongressen i 1946 bestemte man seg for å referere Beaufort-skalaen til mer eksakte måleenheter. Styrkenivåene skulle nå refereres til vindhastigheten i en høyde av 10 meter over havflaten (eller bakkenivå). Beauforts styrkeskala (Force Scale)) ble da omdefinert til dagens Beaufort Vindhastighetsskala (Wind Speed Scale).

Relativt raskt oppsto behovet for å differensiere orkaners styrkenivå utover hva Beaufortskalaen beskrev, og den mest brukte og anerkjente skalaen i dag er den såkalte Saffir-Simpson skalaen med fem innbyrdes styrkenivå.



Beauforts Vindhastighetsskala slik den ble omdefinert i 1946, basert på vindhastigheten målt 10 meter over vannflaten eller bakkenivå. På slutten av tabellen inkluderes også Saffir-Simpson skalaen som beskriver innbyrdes intensitet til orkaner.

Knop		Beaufort	m/s	Km/h	mph	Vindens virkning på havet/sjøen
0-1	0	Stille	>1	>1	>1	Sjøen er speilblank.
1-3	1	Flau vind	1	1-5	1-3	Vindretning bestemmes av røyk drift.
4-6	2	Svak vind	2	6-11	4-7	Små korte bølger og glatte kammer som ikke brekker.
7-10	3	Lett bris	5	12-19	8-12	Småbølger som topper seg. Skum dannes og ligner glass.
11-16	4	Laber bris	7	20-28	13-18	Lengre bølger, skumskavler.
17-21	5	Frisk bris	10	29-38	19-24	Middelstore bølger med mer utpreget langstrakt form og flere skumskavler. Sjøsprøyt fra topper forekommer.
22-27	6	Liten Kuling	12	39-49	25-31	Store bølger dannes. Skumskavler større og noe sjøsprøyt.
28-33	7	Stiv kuling	15	50-61	32-38	Sjøen hoper seg opp, hvit skum fra bølgetopper brekker. Vannstrimler blåse i vindretningen.
34-40	8	Sterk kuling	20	62-74	39-46	Middels høye bølger av større lengde. Bølgekamrene brytes opp til sjørøkk.
41-47	9	Liten storm	22	75-88	47-54	Høye bølger, sjøen "ruller". Tette skumstrimer driver i vindretningen. Sjørøkk reduserer sikten.
48-55	10	Full storm	25	89-102	55-63	Store bølger og lange overhengende kammer. Vannskumm dannes i store flak og driver med vinden i tette strimer og sjøen har et hvitaktig utseende. Sikten reduseres ytterligere.
56-63	11	Sterk storm	30	103-117	64-72	Svært høye bølger (små og middelstore skip kan forsvinne ned i bølgedalene). Sjøen fullstendig dekket av lange, hvite skumflak i vindretningen. Bølgekamrene blåser til frådlende skum og sjørøkket nedsetter sikten ytterligere.
63+	12	Orkan	33+	118+	73+	Luften fylles av hvit skum og sjørøkk. Sterkt redusert sikt, og sjøen fullstendig hvit av skum.
65-83		Saffir-Simpson kategori 1 orkan	33-42	119-153	74-95	Stormflo 1.0-1.7 meter over normalen.
84-95		Saffir-Simpson kategori 2 orkan	43-49	154-177	96-110	Stormflo 1.8-2.6 meter over normalen.
96-113		Saffir-Simpson kategori 3 orkan	50-58	178-209	111-130	Stormflo 2.7-3.8 meter over normalen.
114-134		Saffir-Simpson kategori 4 orkan	59-69	210-249	131-155	Stormflo 3.9-5.6 meter over normalen.
135+		Saffir-Simpson kategori 5 orkan	70+	249+	155+	Stormflo 5.7+ meter over normalen.



Om hvile

Seilende oljearbeidere reiser også med fly av og til. Som tidsfordriv på disse turene, sitter man som oftest og ser gjennom noen dagsaviser. Får man tid blir man også gjennom magasinene som ligger i lomma på stolryggen. Ved siste ombordreise kom jeg over en liten epistel i SAS magasinet, som omhandlet helse, med følgende headline: "FOR LITE SØVN ER FARLIG" (se utklipp).

Lurer på om de har kjent til disse symptomene, de som lanserte 6-6 vaktssystem for sjøfarende personell?

Det nærmeste vi kommer bedre helse i så måte blir vel føring av et nytt pålagt skjema om hviletid. (Som visst nok skal komme). Forstår det sånn at dette kommer i tillegg til arbeidstids registreringsskjema (blåboka).

Det sitter vel noen mumier inne i departementene, som tror at vi blir bedre uthvilt av å føre flere skjemaer. Kanskje ikke så rart at vi har fått en ny folkesykdom, som har fått betegnelsen "UTBRENT".

Det var kanskje sunnere i de tider da vi gikk 3-vakt system, eller?

4 ukers perioder og mer, med 6-6 vakter er usunt og uholdbart med dagens tempo.

Årsverket (ca 2200 timer) bør senkes, det er bedre å leve, for det er herlig.

Hilsen en som har seilt ei stund.

Utklipp fra SAS magasinet. (nr. 12 Nov.)

Helse

For lite søvn er farlig.

Forskere har nå påvist farene ved for lite søvn. Flere rapporter viser at mindre enn 6,5 timers søvn om natten fører til endringer av immunforsvaret, hormoner og stoffskiftet. I USA er en av tre i farensonen, og forskere ved universitetet i Chicago har funnet ut at flere testpersoner har økt risiko for å utvikle blodpropp, slag, diabetes, depresjoner og fedme. Rapporten går så langt som å si at lite søvn er minst like farlig som usunn mat. For mye søvn derimot er ikke påvist å være farlig, i følge forskerne.

Leserbrev fra Troms Titan

Det er stormfullt på Trollfeltet for tiden, spesielt etter at vi fikk faks fra OFS, som hadde diskutert forhandlingssamarbeid med rederiforbundet, som svarte blankt nei. Av en enkelt grunn, nemlig at medlemmene, dvs. rederne, var komfortable med den avtalen de har i dag. De var redde for at OFS ville gi seilende oljearbeidere bedre vilkår enn det de har i dag.

Har dere hørt sånt?! "De er komfortable", men det er i hvert fall ikke oss. Det er det vi vil ha: Bedre vilkår. Det var derfor vi meldte oss ut av NSF og inn i SOF, for å slå hardt ned på den gedigne forskjellsbehandlingen mellom fartøy og rigger/plattformer. Når vi sier gedigne så vet vi hva vi snakker om. Vi har en ex. oljearbeider om bord, permittert fra rigg og som skal være her en stund fremover, og kjempe for rettferdigheten sammen med oss. Han sier at han aldri hadde innbilt seg at det var så stor forskjellsbehandling mellom skip og rigger. Han har vist oss lønnstabell,

overtidssatser og alle tilleggene de har, og det er mildt sagt skrekkelig å tenke på at vi arbeider for den samme oljen. Nå er det på tide å ta et skikkelig spadetak og prøve og gjøre noe med den urettferdigheten som foregår, og det er bare en ting å gjøre: Det er å samle alle oljearbeidere i en organisasjon, nemlig SOF, som snart blir sammenslått med OFS, og slå hardt i mot Rederiforbundet.

Hilsen SOF gjengen på Troms Titan.



E-post:
info@sof.no

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

"Vår ære og vår makt har hvite seil oss brakt"

Denne linjen er vi stolte av, alle vi som har seilt en stund. Vi skaffet en stor del av livsgrunnlaget langs hele kysten før oljen ble oppdaget.

Vi har fremdeles en god del flinke og handlekraftige sjøfolk igjen. Hva skal vi gjøre med dem, skal de bare raderes vekk? Har regjeringen glemt hvem som la grunnlaget for norsk velstand? Skal alle arbeidsplasser til sjøs ofres for billigere og importert arbeidskraft?

I et intervju med radioens Her og nå-redaksjon (04.10.02) uttalte regjeringens representant Oluf Ullseth at forskning og utdanning er viktigere enn sjømenns arbeidsplasser. Slik vi ser det er der ingen motsetninger i noe av det overnevnte. I andre land som vi liker å sammenligne oss med, har de råd til å prioritere både sjøfart og forskning/utdanning. Det er også grunnen til at vi har så sterk konkurranse innen sjøfart. Hvorfor skal ikke verdens rikeste land ha råd til det de økonomisk svakere land har råd til?

Det er snakk om flere tusen arbeidsplasser til sjøs og opptil seksti tusen sjøfartsrelaterte arbeidsplasser på land. Med et slik perspektiv er det helt umulig å forstå at de i det hele tatt tør å tenke tanken på å radere ut norsk skipsfart. Det vi trenger er rammevilkår som er både langsiktige og til å stole på. Dernest trenger vi et skolesystem som tar hensyn til de yrkene som skal

bemannes. Det kan ikke være slik at Nordsjøen, vår egen "kjøkkenhage", skal bemannes med utenlandske rederier og ditto mannskap når vi har kunnskap, skip, mannskaper og muligheter selv.

Når regjeringen sier at det blir for dyrt med refusjonsordningen eller nettolønnsordningen, kan de ikke ha satt seg inn i problemstillingen. Det er rett og slett dårlig håndverk, de politiske rådgiverne er ikke oppdatert på situasjonen. Hvordan kan en regjering sette tusenvis av arbeidsplasser på spill, når de vet at det vil koste mye mer å ha sjømennene arbeidsløse? Hva med alle sykemeldte som vil bli resultatet av en slik politikk? Tenk nytt og få nye rådgivere, eller fjern de ansvarlige for dette makkverket av et forslag.

I følge Ullseth hadde han et lite håp om at det fremdeles ville være noen norske sjøfolk igjen om 10-20 år. Situasjonen er at i dag har vi fremdeles dyktige sjøfolk med lang erfaring. Dersom vi legger forholdene til rette, kan arbeidsplassene på sjøen bevares og vi må ivareta kunnskapen og kompetansen så vi kan lære opp nye krefter til å overta. Om ikke forholdene blir lagt til rette med en gang, har vi bare en mulighet igjen, nemlig å oppfordre alle våre medlemmer til å stemme FR.P, AP, eller Kystpartiet de har i alle fall forstått viktigheten og betydningen av norsk skipsfart.

SPØRREKONKURRANSE

1. Hvilken konge samlet Norge til ett rike?
2. Når sto slaget som ble utslagsgivende for samlingen?
3. Hva heter Norges eldste by?
4. I hvilken by ligger Grieghallen?
5. Hvem gjorde sangen "New York, New York" populær?
6. Hvilken romersk bokstav tilsvarer tallet 1000?
7. Hvem oppfant lyspæren?
8. Hvilken norsk by fikk først gatebelysning?
9. Hvem skrev romanen "En glad gutt"?
10. Hva heter Bergensbanens høyeste punkt?

Svaret sendes til:

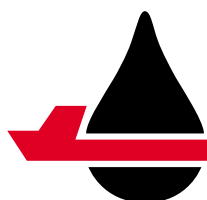
**SOF
Slottsgaten 1
5003. Bergen
innen 15.02.03**

Premier:

3 stk weekendgavekort i dobbeltrom, som kan benyttes på valgfritt Rainbow hotell innenlands (med unntak av hotell Bristol i Oslo og Rainbowkjedens høyfjellshoteller på Ål og Skeiskampen)

Vinner av konkurransen forrige gang var: Kjell H. Fredriksen 4370 Farsund.

*God jul
og et godt
nyttår*



SOF

medlemskontingent satser pr mnd

VEDTATT AV STYRET 21.10.00

Kaptein og maskinsjef.
Styrmenn, maskinister, teknikker,
ingeniør, elektriker, assistent, reparatør,
båtsmann og stuert.
Kokk, matros og motormenn.

Kr. 275,-

Kr. 265,-
Kr. 250,-

Lettmatros og smører.
Lærling.
Skoleelever, langtidssykemeldte over 6 mnd, samt medlemmer som avtjener førstegangs militærplikt, har kontingent fritak.

Kr. 225,-
Kr. 50,-

Er vi historieløse?

Når vi i dette nummeret av Dråpen gjengir litt av materialet vi har fått fra Nordsjødykker Alliansen, er det for å minne om at beredskapen i Nordsjøen ikke må bli en kopi av det de opplevde. Om vi fortsetter nedbyggingen, i like raskt tempo, vil vi om kort tid ikke ha noen sikkerhet å tilby oljearbeiderne. Hva det vil medføre kan bare fremtiden si, men en ting er sikkert, utstyret som er i bruk på installasjonene blir ikke yngre. La oss ikke komme i den situasjon som pionerdykkerne befant seg i: Går det så går det. Her følger en situasjonsrapport fra noen dykkers hverdag, og takken de fikk for å redde både mennesker og verdier. Les og døm selv.

THE SALVAGING OF Cormorant Alpha Document ©

Cormorant Alpha ble bygget av Mc Alpine og Seatank i Skottland. Eier var SHELL Expro. Etter store forsinkelser ble (GBS) Cormorant "A" slept inn til Aker Stord verft i juli 1977. Cormorant "A" var datidens største på 380.000 tonn. Dekket var på 12.950 tonn og ble bygget av CFEM Marseille i Frankrike og ble slept inn til Aker Stord verft 5 juni 1977.

Aker Stord verft måtte umiddelbart starte utskifting av mange opptærte rør og ventiler. Eks. opptærte stabiliseringsventiler mellom skaftene.

Da ingen rør var sertifisert ble det skiftet og nyinstallerte rørpakker i skaftene på til sammen 2325 tonn. Dykkerne mine arbeidet under Cormorant "A". Plutselig skjedde det...

Først en kort situasjonsbeskrivelse av Rolf Guttorm Engebretsen

Jobb: Plugge olje/ballastrør, for trykktesting og ventilstyring pluss kontroll av disse systemer.

Verktøy: Stål/aluminiumsplugger i størrelser fra 8 til 28 og 30 tommer med ekspanderende gummiringer rundt og med håndpumpe som pumper inn vann i gummiringene og holder pluggene på plass slik at de ikke blir dratt ut etter penetring.

Arbeidsted: Cormorant A. Under en uvanlig kort skjortekant til condeep type å være, og opp under betongdekket som er Cormorantens bunn.

Vanddybde: 42 meter under skjortekant (Dykkerens aktuelle dybde, og tabell)

Arbeidet ut fra: Stor stålflate på 17x14 meter. Dekompresjonskammer med kallenavnet «Bananen» som er 120 cm. i diameter. En kompressor til 2 stk. Airtugger, en til dykkerkorgen - en til arbeidet med pluggene, som kunne være tunge å arbeide med oppunder et tak, alene og ingen ting å stå på. En dykkerkontroll som var en arbeidsbrakke utstyrt med dykkerradio. En reserveluftbank på 4x50 liters flasker med reguleringsventil, en dykker-kompressor til hovedforsyning, to oksygenflasker til dekompresjonsbruk. Riggert ganske kjøpt for denne spesielle jobben, vi trengte ikke noe annet ekstrautstyr enn vanlig håndverktøy. Vi var buksert i posisjon for arbeidet av en slepebåt.



Illustrerende foto.

Dykkerteamet besto av:

SUPERVISOR: Rolf Guttorm Engebretsen. Hadde allerede solid erfaring fra mange år som dyppykker og som anleggsdykker. Han var meget kjent som rigger av undervannsoperasjoner samt oppbygging av dykkersystemer.

Tor Alm	Dykker
Johan Otto Johansen	Dykker
Tom H. Engh	Dykker

Dykketurnus:

Jeg skulle hatt 6 dykkere på teamet, men p.g.a. dykkermangel fikk jeg kun 3 mann. Jeg lånte en dykker, han dykket og rigget og dro. Deretter dykket Tom. Da han var i kammer dykket Tor Alm. Da Tom var ute av kammeret var det Tor inn og Otto i vannet. Dette var arbeidssituasjonen.

Så bryter helvete løs

Plutselig regner iskaldt sjøvann, og det er kaskader som plasker ned. Det står en sprut på 120 - 140 meters vannsøyle ut av den ene av plattformens 120 meters høye betongskaft. Det spruter til alle kanter, på mindre en et sekund er alt gjennomvått. Vi har en ukontrollerbar situasjon der vi alle er i akutt livsfare.

Rolf Guttorm Engebretsen:

OTTO!! HALLO; OTTO!! Jeg skrek i dykkertelefonen. Jeg hadde en dykker nede på et rutinemessig oppdrag og han hadde plutselig fått panikk. Det var stemmen og pusten hans som hadde fått meg til å reagere, den var nesten oppe i hyperventilering. Otto skriker: *Hva skjer? Er helvete sluppet løs?, all luften forsvinner og suttet...*

det enorme bråket overdøver alt. Jeg ser i et sideblikk arbeidere hopper i vannet.

Jeg roper i dykkertelefonen: *Kom deg ut til skjortekanten og i sikkerhet, NÅ!!*

Heldigvis får han beskjeden, og jeg ber ham rapportere alt han ser.

Otto rapporterer fra skjortekanten: *all luft forsvant, det er et helvetes bråk, og vannstrømmen går nå inn under condeepen.*

Tom sto stand by på vinsjen, Tor Alm lå i dekompresjonskammeret - skulle jeg bryte dykkertiden til Otto eller?

Jeg ber han merke seg retninger - strøm - verktøy - hva/hvor.....og forlate bunn og gå til første dekompresjonstopp straks.

«Dykker forlater bunn»

Det kommer en person fra Securitas, panisk brøler han fra den andre flåten:

Dere må evakuere... kom dere bort for plattformen synker, det er sprengte ventiler, kom dere vekk, NÅ!

Jeg svarer som sant er at jeg har en dykker i sjøen under oppstigning og en dykker på dekompresjon i kammeret. Ikke ti ville hester vil få meg vekk før disse er sikret.

Vakten sprang ombord i en skyssbåt som fosskjørte bort. Dermed er vi helt alene her, alle andre har også evakuert og ligger i «sikker» avstand fra Cormorant A.

Vi har ingen til å dra oss vekk.

Hva gjør jeg?

Tor Alm har lang tid igjen på dekompresjon, Otto Johansen rapporterer hengende på dekompresjonsstopp i sjøen. (Han orienterte meget bra ville det vise seg senere.)

Jeg ville ikke forlate han i kammeret, heller ikke Otto i sjøen. Kunne vi bukseses meget sakte med Otto hengende i sjøen? Er det mulig å ta en sjanse på å hive ham i kammeret med Alm? Denne opsjonen kunne meget vel ha skadet begge dykkerne alvorlig og var særs lite ønskelig.

Ingen prøver å redde oss. Må vi redde oss selv?

Jeg vet ikke hva som trakk av løsningen, men jeg så alt i et bilde. Jeg roper på Tom, jeg vet at det er galenskap å spørre om det, men det kan muligens gå.

Tom det er ikke noen annen mulig løsning som er rask nok til å berge oss uten en haug med sørgelig dritt. Vil du frivillig prøve å plugge lekkasjen? Jeg vil ikke presse deg, det er drittfarlig og det er meget stor sjanse for å bli sugd inn i røret, men hør her: Vinsjwiren fester jeg i sikkerhetsbeltet ditt, det kan holde deg i dirigert avstand. Så legger vi hodemikrofonen og nasalmikken i bullhornet, for jeg kunne greie å høre Otto ute ved skjortekanten selv om det støyet for jævlig.

Tom, ta stoppepluggen, skli den på hengtøyet under deg og sett den i hullet.

Dette er en livsfarlig jobb, det vanskeligste og mest risikofylte dykket du noensinne kan gjøre i ditt liv. Si nei om du synes jeg er gal, det kan muligens gjøres med max. flaks og rask reaksjon.

Dette er vår eneste sjanse.

Bergingen av Johan Otto Johansen & Tom H. Engh

Stord 1977. Cormorant Alpha.

Otto: Jeg henger på dekompresjonstopp, hele min verden er snudd opp ned.

Det er bare 9 små meter igjen til overflaten. Selv her på 9 meters dyp kan jeg skimte voldsomme nedslag av vann som forstyrrer overflaten.

Hjertet stopper nesten da jeg ser at nedslagene på overflaten sakte forflytter seg utover. Kan det bety at Cormorant A har startet å helle?

Jeg roper på Engebretsen for å høre hva som skjer.

Han svarer kort "vent".

Jeg ser en dykker komme, hvor skal han? Vi hilser, mens han svømmer raskt forbi meg og forsvinner i dypet der jeg kom i fra. Det var jo Tom. Hva skal han?

Selv på 9 meter er det snerrende bråket skremmende, jeg henger nå fri fra den skrånende betongveggen.

Når jeg ser mot overflaten, ser jeg rosettene i nedslaget og mennesker som lander i vannet. Nå forstår jeg at plattformen er i ferd med å tippe, og at arbeiderne hopper i vannet i panikk. Da vet jeg at nå skal jeg dø, og starter med å løsne maska.

Jeg vil heller drukne raskt på vei ned enn å følge med betongmonsteret ned til 200 meters dyp. Hvor mange liv må jeg vente før jeg dør?

Cormorant A blir evakuert, det er full panikk, arbeidere hopper i vannet fra 30 meter. Skrekkslagne og i desperasjon klarer de nesten å kantrere båtene som prøver å plukke dem opp. Et vannsprutende betongmonster lener seg truende over oss. Dykkerbargen ligger i fallretning. Kantrere den dør vi.

Tom: Supervisor Rolf Guttorm Engebretsen har spurt om jeg frivillig ville dykke under Cormorant A, for å forsøke plugge to rør på 16 og 12 tommer. Jeg er ikke engang restituert for et nytt dykk. Valget er enkelt, vi er et team, vi forlater ikke Otto i vannet og Alm i kammeret. De ville gjort det samme for oss.

Pissvåt og iskald skifter jeg raskt på meg dykkerdrakten igjen. "Klakk" Guttorm fester wiresjakkelen til beltet. Han mener at den kan redde meg under dykket og holde meg på "sikker" avstand fra hullene. Men jeg vet at blir jeg først sugd inn i hullet blir jeg slitt i to. Det var ikke tid for filosofiske betraktninger, nå gjaldt det raskt å svømme ned i det mørke, buldrende dypet og forsøke å stoppe denne katastrofen. Får tommelen opp fra Otto som henger som en filledokke mot den enorme mørke betongveggen.

Virkeligheten blir raskt forvrent til en absurd uvirkelighet på ca. 40 meters dyp, der jeg klamrer meg fast til skjortekanten på Cormoranten. Selv her ute merke suget. Bråket er ekstremt, som et snerrende lavfrekvent brøl fra urtiden, det alene kunne skremme fanden på flatmark. Når jeg lyser oppunder den enorme betongbunnen ser jeg langt, langt der inne hullene hvor pipestopperne skal monteres, også det scenario som Otto fortalte om, et virvar av tauverk, blåser og pluggen som er sugd inn mot hullene. Hengetauet var i feil posisjon og må rigges om og strammes maksimalt. Jeg prøver å kommunisere med Engebretsen, men hører ingen ting.

Jeg må satse livet på at han kan høre meg. Raskt trekker jeg pusten, griper fast i hengetauet og svømmer inn i suget. Jeg har mer en nok med å klamre meg til tauet, og har lite kontroll over situasjonen. Hullet nærme seg raskt så jeg skriker **"all stop på wiren"**. Guttorm er lynrask på vinsjen. Stoppet i vinsjen var så voldsomt at det slo lufta ut av meg. Takk og pris, han hørte meg! Stoppet var helt perfekt, rett under hullet.

Under 16 tommer hullet føles som å ligge i en vill frådende elv som suger meg oppover.

Nå er det ingen vei tilbake. Mens jeg prøver å buksere pipestopperen i posisjon, mister jeg lykta. Den forsvinner som et stjerneskudd opp i hullet. Hjertet og maven presses sammen, og en skarp kvalme og metallisk bismak sprer seg i munnen. Jeg merker at jeg er i ferd med å gi opp i det buldrende mørket.

Med siste rest av selvoppholdelsesdrift starter jeg å famle i blinde med å forsøke bukserer pipestopperen på hengetauet. Hodet kommer nærmere hullet. Suget fillerister meg, det føles som maska rives av ansiktet. Jeg kjenner at kreftene tappes raskt, og det oppstår en rar sanseforvrengning av den kraftige filleristinga, det blekksvarte mørket og det ekstreme bråket.

Det må handles lynraskt. Jeg vranger av meg hanskene for bedre å kunne håndtere pipestopperen.

Det blir kun denne ene sjansen, pluggen må treffe 100 % og «bullseye». Ellers kommer jeg ut av toppen på det 113 meter høye betongskafte som spagetti.

Min eneste klare tanke er nå konsentrert om pluggingen av 16 tommer hullet. Jeg henger etter kneehasene i hengetauet og holder stoppepluggen over hodet. Det er som i en strekkbenk. Først et par dype pust, tar et raskt farvel med mine kjære og takker for livet, retter knærne og suges oppover mot hullet i vill fart mens jeg bruker kroppen til å forsøke og styre pluggen rett.

Da pipestopperen endelig smalt i hullet var støtet så kraftig at det gikk et sjokk igjennom vannet, det forplantet seg som et slag gjennom kroppen. Pluggen sitter. Jeg kjenner forsiktig rundt pluggen, den sitter perfekt. Yes, det gir nytt mot til å svømme nedover mørke for å forsøke og famle meg tilbake til hengetauet. Jeg må ikke tenke, nøle eller stoppe. Henter ny pipestopper, følger strømmen, henge etter knehasene - pluggen over hodet, rette ut knærne - styre pluggen med kroppen - så kommer et nytt slag. Sitter den? Plutselig er det stille, helt stille... Der i dypet og i det totale stille mørke innunder bunnen på et betongmonster opplever jeg mitt livs mest berusende øyeblikk. Jeg hyler og skriker i maska: **"Yeeees! yeeeeeees,vi greide det!"** Så hørers Engebretsens trygge og rolige stemme **"alt vel Tom?"** Jeg må konsentrere meg for å svare: **"Alt vel. Dykker forlater bunn."** Engebretsen kvitterte: **"Dykker forlat bunn."**

Fra dykkerbargen ser Engebretsen på målestavene på cellene. Understellet stoppet på 11,5 graders helling. Skafte tålte 13,5 grader før det knakk.

Illustrerende foto.

Foto: SOF



Denne dagen utførte supervisor Rolf Guttorm Engebretsen en kjempebragd, omgitt av et inferno av katastrofepanikk og kaldtvann som plasket ned, dirigerte han dykkeren inne under betongsmonsteret, dykkeren i vannet, behandlet dykkeren i trykkammeret og i tillegg kjøre han vinsjen med millimeterpresisjon.

Dykkerteamet satte to verdensrekorder den dagen. I tillegg reddet vi oss selv!

Cormorant "A" ble tauet ut på feltet i juni 1978.

Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v.

I Norge har vi en fantastisk lov, loven om arbeidstakeres rettigheter og plikter. Loven skal ivareta alle som er ansatt som lønsmottakere. I det ligger det at den jobben som gjøres skal være tilrettelagt. Det går selvsagt ikke bare på at det skal være trygt å arbeide der, men som det står:

§ 1. Målsetting.

Lovens målsetting er:

1. å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstaker full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger og med vernetekniske, yrkeshygienisk og velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet,
2. å sikre trygge tilsetningsforhold og en meningsfylt arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker,
3. å gi grunnlag for at virksomhetene selv kan løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeid med arbeidslivets organisasjoner og med kontroll og veiledning fra offentlig myndighet.

§ 2. Hva loven omfatter.

1. Såfremt at ikke noe annet er uttrykkelig sagt i loven, gjelder den for enhver virksomhet som sysselsetter arbeidstaker.

Tenk om livet var så enkelt? Som loven

beskriver har vi det egentlig både godt og greit, problemet er bare at lovteksten var ikke slutt med det ovennevnte. Den fortsetter nemlig som følger:

2. unntatt fra loven er:

- a) sjøfart, fangst og fiske, herunder bearbeiding av fangst om bord i skip,
- b) militær luftfart som omfattes av luftfartsloven.

Videre er loven pirkete i forhold til hva man kan og ikke kan, for de som loven omfatter. Hadde loven også blitt gjort gjeldende på skip, tror vi at vi hadde stått mye sterkere hva angår rammebetingelser, oppsigelsesvern og miljø om bord på våre arbeidssteder.

I § 8 kan man blant annet lese:

1. Arbeidsplassen skal innrettes slik at arbeidsmiljøet blir fullt forsvarlig ut fra hensynet til arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd.

Under bokstav H. i samme avsnitt står følgende:

At sanitæranlegg og velferdsrom er tilfredstillende i omfang og utførelse. Kanskje det hadde vært smart om noen hadde sett nærmere på enkelte av beredskapsfartøyene i denne sammenheng. De som har vært ombord i et beredskapsskip vet hva vi snakker om. Ett, kanskje to toaletter på deling samt en dusj. Messe og dagrom er på størr-

else med et middels stort klesskap. Når beredskapsfartøyene er så små at man knapt har plass til å sitte ned i et felles oppholdsrom, kan man stille spørsmålstegn ved hvor eventuelle overlevende fra en ulykke skal plasseres. Lugarene er så små at det knapt er plass til den som skal bo der. Faktisk er det så ille at det største rommet i enkelte fartøyer er likrommet. Selvfølgelig er det mulig også for overlevende å være der, men hyggelig blir det neppe og ikke særlig bra for den psykiske helsen heller. § 8. sier under punkt a): at arbeidsrom, atkomstveier, trapper m.v. er dimensjonert og innredet ut fra den virksomhet som skal drives.

Vi som har arbeidet på små og mellomstore beredskapsfartøyer eller tilsvarende supplyskip, vet at om det kommer til en ulykke eller det som verre er, vil manskapet ha store problemer med å frakte en skadet på båre.

Redselsscenarioet oppstår dersom det skal fraktes mer enn en båre, da vil det stoppe helt opp. For liten bemanning og trange korridorer og bratte, smale ledere sørger for det. Stakkaren som ligger på båren risikerer i verste fall å få det verre under båretransporten, enn han/hun fikk av skaden. Slik SOF ser det er det bare en ting å gjøre, **innfør Arbeidsmiljøloven til sjøs.**



Foto: SOF

Sikkerheten i Nordsjøen og beredskapen

Hvor mange beredskapsskip skal legges i bøyene før operatørene vil innse at det er bedre med en reel sikkerhet enn kun staffasje på havet? Kan prinsippet om sparing være viktigere enn de som skal produsere overskuddet?

Den ene rapporten etter den andre slår fast, at sikkerheten i Nordsjøen er langt under det som er ansvarlig. Hvor mange liv skal gå tapt på grunn av oljeselskapenes sparing? Som vi har poengtert før, sikkerheten koster kun promiller av årsomsetningen. Om et menneske skulle omkomme på grunn av at oljeselskapene ikke vil bruke penger på sikkerheten, da snakker vi om kynisme. Er virkelig ikke oljeselskapene villig til å satse mer, må OD på banen.

Problemet med OD er at de er heller ikke villig til å komme med pålegg om høyere og bedre beredskap. Når det nå er foreslått områdeberedskap, ser man hvor langt OD er villig til å følge oljeselskapene. Med områdeberedskap mener man at ett beredskapsfartøy, i midtposisjon på et felt, skal dekke sikkerheten. Alle med litt kunnskap om beredskap vet at når fartøyet beveger seg bort fra midtposisjonen, ligger resten av feltet uten beredskap. Når oljeselskapene nå har begynt å benytte seg av daughtercrafter (overbygde mob. båter) til å overta sikkerheten, ser vi hvor langt de er villige til å gå for å spare penger på sikkerhet. Når fire mann skal forlate moderskipet, for å ligge i nærberedskap, da har også bemanningen på moderskipet gått ned. Dere kan selv tenke dere hva fire timer i strekk om bord i en daughtercraft vil gjøre med de som er om bord. Vi vet at det dessverre ikke alltid er solskinn, pent og stille vær i områdene vi henter oljemilliardene våre fra. Etter kort tid vil de i daughtercraften være både uoppmerksomme og slitne. I tillegg vil sikten være dårlig, det er ikke mye man ser når man befinner seg i en liten båt, i en bølgedal. Det er ikke for ingenting at beredskapsfartøyene skal ha en viss minimumshøyde fra havet og opp til brodekket. Denne dårlige løsningen med områdeberedskap går OD god for, og vi synes de går oljeselskapenes ærend mer enn de ivaretar vår sikkerhet.

Når det er snakk om at en person som befinner seg i vannet skal klare seg i

minimum to timer med overlevingsdrakt, da har man ikke tatt helst hensyn til verken vær, temperatur eller bølgehøyde. At man kan ligge og kose seg i et oppvarmet basseng i to timer eller mer er det vel ingen som tviler på, men i opprørt hav og med lufttemperaturer langt under 0 og bølger høye som hus blir det en annen sak. Da bør man heller få utlevert et søkke i stedet for overlevingsdrakt, da blir lidelsene kortere. Hver gang man blir løftet opp av en bølge og senket ned igjen, vil tiden man får tilgang på luft, bli kortere og kortere og man blir fort utmattet. Med andre ord tror vi ikke på at man i gjennomsnitt skal klare å overleve i to timer, i grov sjø og ved lave temperaturer.

Oljeselskapene har selv sagt at "Det er billigere å betale erstatning enn å høyne sikkerheten". Denne holdningen gjenspeiler seg i en undersøkelse lagt fram av OD 18 april i år. I følge undersøkelsen mener sjefene følgende:

- 41.3% sier at produksjonen er viktigere enn sikkerhet.
- 39.7% sier at de pynter på ulykkesrapporter.
- 37.5% sier de bryter sikkerhetsregler for å få jobbene unna.
- 36.1% sier at det er en ulempe for karrieren å være opptatt av sikkerhet.

Når ikke en gang sjefene på plattformene er mer opptatt av sikkerhet, er det ikke rart at tingene er som de er. Sjefene sviker faktisk sine egne ansatte.

16.07 i år styrtet et engelsk Sikorsky S76 med et mannskap på to og ni passasjerer. Fem ble reddet, alle var utstyrt med overlevingsdrakter. Det var midt på sommeren og været var bra, men seks mistet livet. Kan det være at noen flere hadde overlevd, om ikke treningen med å komme seg ut av et havarent helikopter, hadde foregått i et innendørs basseng? Kan det også tenkes at med bedre overlevingsdrakter, hadde flere blitt reddet?

Lørdag 02.03 i år gikk alarmer på Oseberg-feltet. 258 mennesker fikk seg litt

av en lørdagskveld da gassalarmen gikk. 258 mennesker som kanskje måtte forlate plattformen, på grunn av for eksempel brann. Hva kunne helikopter gjort i en slik situasjon? De hadde i beste fall kunnet reddet noen ganske få, i verste fall ingen. Det er ganske mange begrensninger for et helikopter, som varme, røyk, vind, tåke, høy sjø eller brann på sjøen. Beredskapsfartøyene er konstruert for slike vanskelige forhold. I tillegg har de best utstyrte beredskapsbåtene også kapasitet til å slukke brann, eller kjøle ned en brennende plattform. De beste beredskapsskipene har en kapasitet på brannpumpene på hele 7200 kubikkmeter, noe som tilsvarer kapasiteten til 360 brannbiler. Vi påstår ikke at helikoter er uten betydning, men at de er et godt supplement i en kritesituasjon.

I tillegg til godt utstyrte beredskapsfartøyer, har vi dessverre også noen som er det motsatte. Likevel er båtene godkjente av de som steller med slikt. Vi har fartøyer med et mannskap helt ned i seks mann, minimumsbemanning kalles det. Det er heldigvis bare noen ganske få fartøyer, men utgjør likevel en aktuell problemstilling om ulykken er ute. Minimumsbemanningen på tilsvarende skip på engelsk side av sokkelen er 11 mann.

En annet viktig tema er at når det kommer til denne typen beredskap, har vi alt for få båter totalt. Som vi i SOF har sagt gang på gang og arbeider for er **at vi må ha minst et fartøy ved hver plattform/rigg, og minimumsbemanningen må opp på engelsk nivå.** For våre oljearbeidere er vel ikke mindre verdt, enn sine kolleger på engelsk sektor?



Beredskap for hvem??

Foto: SOF

POWER DRIVE

Skikkelig veigrep...



Effekt selger produkter. Det gjelder alt fra biler til receiveere. Men selv de dyreste biler er ikke i stand til å gjøre effekten om til fart uten skikkelig veigrep – spesielt ikke når forholdene er langt fra ideelle.

På samme måte er det for hjemmekinoreceiveren. Dens evne til å levere all kraft til høyttalerne, er sjelden like bra som du er blitt lovet. Ingeniørene hos NAD har derimot utviklet en helt ny type strømforsyning, som takler de verste forhold, og fungerer nesten på samme måte 4-hjuls drift hos bilder. De har valgt å kalle den unike forsterkertechnologien PowerDrive™.

PowerDrive™

Hjemmekinoreceiverer og forsterkere med NADs PowerDrive™-teknologi kan levere ekstreme mengder uforvrent effekt rett til høyttalerne. I motsetning til mange av dagens alternativer, vil NADs hjemmekinoreceiverer med PowerDrive™ uten problemer drive de mest krevende høyttalerlaster over hele frekvensområdet, med minimum den oppgitte effekten og selvfølgelig alle kanaler drevet samtidig.

Resultatet er gjengivelse av filmlyd og musikk som ikke overlater noe til fantasien!

NAD T752

T752 er en helt ny hjemmekinoreceiver fra NAD, og første modell hvor den revolusjonerende PowerDrive™-teknologien er tatt i bruk. Den yter lett 5x80 watt i 8 ohm, med alle kanalene presset hardt samtidig. Med sine reelle kraftreserver, er dette modellen å velge når man ønsker å realisere potensialet i høyttalerne - selv om de er av typen som griller og spiser strømsvake standardforsterkere til frokost!

Når NAD T752 i tillegg er kompatibel med Dolby EX/DTS ES-systemene, og enkelt kan bygges ut til ekte 7.1-kanals hjemmekino, burde den stå helt øverst på listen over forsterkere som må testes.

Prisen er kun kr. 6.998,-

Vil du vite mer om NAD T752 og resten av vårt store lyd- og bildesortiment?

Ta kontakt med oss direkte i butikken. Hvis du vil sender vi deg gratis vår siste produktkatalog!

POWERED BY PASSION



Hi-Fi

klubben

- mer enn bare lyd

Telefon: 55 23 62 62 • E-post: bergen@hifiklubben.no

www.hifiklubben.no

Maritim Arkeologi

JANICKE LARSEN,
UNDERVISNINGSLÉDER,
BERGENS SJØFARTSMUSEUM

I år er det 30 år siden vraket etter det nederlandske skipet Akerendam ble funnet av sportsdykkere ved Runde på Sunnmøre. I høst blir dette markert på Bergens Sjøfartsmuseum med utstillingen Maritim arkeologi. Rundefunnet førte til en vesentlig endring i kulturminnelovgivning. Utstillingen presenterer også flere undersøkelser som er foretatt på Vestlandet de siste tiårene. Artikkelen viser noen resultater fra et utvalg av disse undersøkelsene.

Maritim arkeologi

Maritim arkeologi er arkeologi og forskning på hele det maritime kulturlandskapet, også under vann. Det maritime kulturlandskap innbefatter hele nettverket av seilingsleder, havner, tilhørende anlegg, ballastplasser, seilmerker og konstruksjoner over og under vann. Mens tradisjonell arkeologi ofte stopper ved vannkanten arbeider maritim arkeologi med alle menneskelige aktiviteter knyttet til sjøen. Det var først tidlig på 1960-tallet at froskemannsutstyr gjorde det mulig for amatører å dykke. Interessen for sportsdykking økte raskt, og arkeologer så muligheten for å søke historien også under vann. Dette var en av grunnene til at bestemmelser om skipsfunn ble inkludert i kulturminneloven i 1963.

Vraket av et middelalderskip i Foldrøyhamn på Bømlo ble Bergens Sjøfartsmuseums første marinarkeologiske forvaltningssak. Vrakrestene er C14-datert til siste del av 1400-tallet. Bare deler av skipets bunnparti er bevart, noe som gjør det vanskelig å gi en total rekonstruksjon av det forliste skipet. Skipets lengde er anslått til 20-22 meter, og bredden til mellom 5 og 6 meter. Skipet er bygget av eik, med mose og dyrehår som tetningsstoff. Bunnkonstruksjonen tyder på et flatbunnet, drektig og stabilt fraktfartøy. Konstruksjonen og byggematerialet peker mot et fartøy som er av norsk opprinnelse.

Siden 1963 har kulturminneloven blitt endret flere ganger. En lovendring i 1974 skyldtes blant annet funnet av vraket etter den hollandske ostindiafareren Akerendam ved Runde på Sunnmøre i 1972.

Rundefunnet

Rundefunnet fikk stor betydning for forvaltningen av skipsfunn. Forut for funnet kunne finnerne berike seg personlig av vrakgods. Rundefunnet førte indirekte til at skip og last forvaltningsmessig ble sett under ett, og at



Fra undersøkelsene ved Foldrøyhamn.

Foto: Eivind Vorland.

staten dermed fikk eiendomsrett til lasten der det ikke var mulig å finne eier.

Akerendam var på vei fra Amsterdam til Batavia (Djakarta) med kurs nord for Skottland, da nordvestlig storm tvang skipet inn mot norskekysten, hvor det forliste ved Runde 8. mars 1725. Skipet var 145 fot langt og 37 fot bredt, og hadde rundt 200 mennesker om bord som alle omkom.

Funnet ble gjort av sportsdykkere i 1972, og inneholdt et stort antall kanoner, hvorav de fleste fortsatt ligger på bunnen. Det ble også funnet navigasjonsutstyr, gjenstander fra byssen og mer personlig utstyr som sakser, spenner og fingerbøl. I tillegg ble det funnet rester av lasten i form av blybarrer og kobbergrøter.

I ettertid er det de nærmere 60 000 myntene som ble tatt opp, de fleste forbinder med "Rundefunnet". Trolig var det en vanlig pengeforsendelse fra Nederland til koloniene i Øst-Asia på 1700-tallet som gikk tapt. De fleste av

mynttypene var eldre bruksmynt. Funnet omfattet imidlertid også et stort antall nypregede gullmynter; dukater preget i Utrecht i 1724, som var tidligere ukjent. Det tyder på at hele opplaget sank med Akerendam.

Senere har det vært flere endringer av kulturminneloven – senest i 1999. Utviklingen av lovverket og forvaltningen påvirkes kontinuerlig av samtidens oppfatninger, og må derfor alltid forstås på bakgrunn av disse. I dag er det for eksempel aksept for også å bevare

ynge objekter. Interessen for å bevare større og helhetlige kulturområder både på land og i sjøen har også økt, og det er gitt hjemmel til fredning av flytende fartøyer eldre enn 50 år.

Ved Bergens Sjøfartsmuseum foregikk forvaltningsarbeidet uten spesialbemanning for maritime kulturminner helt frem til 1992, da Miljøverndepartementet via Riksantikvaren bevilget midler til en egen stilling med forvaltningsansvar. I løpet av det siste tiåret har det ved Bergens Sjøfartsmuseum vært behandlet om lag 700 forvalt-

ningssaker innenfor ansvarsområdet som strekker seg fra Hordaland i sør til Haram kommune i Møre og Romsdal i nord. Sakenes innhold varierer, og omfatter både tilfeldige funn av vrak og velkjente kulturminner som gamle handelssteder og havner.

Vrakfunn

Vrakfunn er både spennende og informative. Ikke bare gir de generell informasjon om handelsruter og levekår i samtiden, men også spesiell informasjon om det enkelte skip. På mange måter representerer et skip et samfunn i miniatyr, der mennesker spiser, sover og har mye av sin sosiale omgang.

Fleslandsfunnet

I Fleslandsviken ligger en attraktiv havn med spor tilbake til forhistorisk tid. Den ligger nær Bergensleden, og er lett tilgjengelig. Den er relativt godt beskyttet mot tung sjø og sør- og vestlige vinder. I 1999 ble det registrert en liten skipslast med vegg- og taktegl i dette området. En del av lasten er hevet og

konservert. Selve fartøyet ble ikke påvist, men stedvis kunne man se hvordan lasten har vært stablet i lasterommet.

Middelalderens takstein ligner to halve koniske rør som ble lagt vekselvis opp og ned. Overliggeren kalles munk og underliggeren kalles nonne. Munkene er lukket i den ene enden. Nonnene har parvise fordypninger nær øvre ende. I den øvre ende er det en tapp/forhøyning som tjente til å holde nonnen på plass på underlaget, mens den andre enden er avsmalnet. Denne taksteinen avløses av vingeteglen på 1600-tallet.

Det ble også funnet murstein - eller "munkestein" - som er større enn de som brukes i dag. Videre ble det funnet en buet rektangulær plate med forhøyning nær den ene kanten, og en "salformet" plate med tre eller to forhøyninger langs ryggen, begge med ukjent bruksområde.

Teglsteinslasten har antakelig som opprinnelse i Norden, og tidsmessig kan lasten plasseres i perioden 1200 – 1400 e. Kr.

Kvernsteinsfunn i Alverstraumen

I 1990 fikk museet melding om et større kvernsteinsfunn i Alverstraumen i Lindås kommune. Museet har tatt opp over 13 tonn kvernstein herfra, men har ikke påvist fartøysrester.

Kvernsteinene er av ulik størrelse. De store vassdrevne kvernsteinene har en diameter på 90 cm og veier over 100 kg, mens de mindre håndkvernene har en diameter på mellom 36 og 49 cm, og veier gjennomsnittlig 25 kg. Alle kvernsteinene er grovt tilhøgd, og er nærmere emner som måtte bearbeides før bruk.

Mangelen på fartøyrester og daterbare gjenstander gjør det vanskelig å tidfeste forliset. Kunnskap om kvernsteinenes utvikling og geologiske undersøkelser gir likevel informasjon om alder, teknologi og opprinnelsessted. Geologiske undersøkelser fastslår at steinsorten stammer fra kvernsteinsbruddene i Hyllestad. "Hyllestadsteinen" var ut-

bredt i Sunnfjord og Nord-Hordaland. Utvinningen i Hyllestad er dokumentert fra vikingtid til nyere tid, men kan være eldre. Mange av steinene ble dessuten ført til Bergen for videresalg og eksport til blant annet Sverige og Nordsjølandene.

En samlet vurdering av funnomgivelsene gir en mulig datering til 1750-1815. Funnet kan imidlertid være eldre. Funnet fra Alverstraumen er bare en av fire registrerte kvernsteinslaster med hyllestadstein som stammer fra skipsforlis. Liknende funn er gjort ved handelsstedet Bukken i Sund kommune, Leiaskjæret ved Kvitsøy i Rogaland og Håøya utenfor Grimstad.



Innvendig bunn av kobbergryter fra Runde. For å spare plass var grytene hamret sammen og stablet. De var emner som måtte videre bearbeides.

Foto: Christian Pedersen

Gamle handelssteder

Langs sjøveien har det lenge vært behov for handels- og overnattingssteder på sentrale områder med gode havner. Handelsplassene ble sentrale knutepunkter for båttrafikken. Hvilken led man valgte – og dermed hvilke handelsplasser man besøkte – ble avgjort av bestemmelsessted, størrelse på båten og været. Havnene har hatt handels- og overnattingsmuligheter til felles, men tilbudene varierte. Noen har hatt vinkjeller, røkeri, bakeri eller drengestue.

Mange handelssteder har sitt opphav på 1600- og 1700-tallet, men skriftlige kilder fra middelalderen og gjenstandsfunn på bunnen utenfor havnene viser at virk-

somheten stedvis er atskillig eldre. I 1368 brente eller ødela tyskere alle seilehusene (gjestgiveriene) fra Karmsund til Bergen.

Undersøkelser av sjøbunnen både på små handelssteder og i byers havneområder er viktige i kulturhistorisk sammenheng. Samlet får vi også kunnskap om handelsforbindelser og transportmåter i tidligere tider.

Funnsammensetningen består ofte av ulike gjenstander av ulik alder og opprinnelse, og gir et bilde av aktiviteten i havnene gjennom tidene.

Kunnskap om de gamle skipsledene gir også muligheten til å kartlegge spesielt vanskelige farvann. Vi kjenner i dag til

flere slike områder hvor vi kan finne konsentrasjoner av skipsvrak på bunnen. Forlisene har skjedd til ulike tider og de ulike lastene er blandet, slik at det er vanskelig å koble skip og last.

Avslutning

Ansvarsbevisste dykkere er en viktig ressurs for bevaringen av marine kulturminner. Det er sportsdykkere som har gjort de fleste funnene som presenteres i utstillingen. De deltar også ofte i arbeidet med registreringer og undersøkelser av sine funn. Bergens Sjøfartsmuseum er avhengig av hjelp fra finne- og sportsdykkermiljøet, og setter stor pris på bidragene fra disse.

Også Sjøkartverket og profesjonelle aktører på det marine felt gir viktige bidrag.

Hovedmålsettingen med den maritimarknologiske virksomheten er å kartlegge spesielt interessante kulturminner og miljøer som er truet av inngrep.

Dessuten å kartlegge funn som kan gi ny kunnskap gjennom undersøkelser under og over vann.

Bruk og kast som offentlig akseptert personalpolitikk.

TEKST: ROLF GUTTORM ENGBRETSSEN

De som har sin yrkesbakgrunn som Nordsjødykkere er blitt brukt og kastet på samfunnets søppelhaug på forskjellige måter, og mange finner seg i dag som samfunnets tapere. Hvorfor har det blitt slik, og hva har en tapt i denne prosessen.

For dykkere med erfaringsbakgrunn i oljerelatert virksomhet kan et naturlige videre karriereløp være:

Nordsjødykker

- supervisor
- superintendent
- kammeroperatør
- systemtekniker
- operasjonssjef
- prosjektleder
- sikkerhetsinspektør
- OD-inspektør
- operatør-inspektør
- OD-fagansvarlig
- operatør-fagansvarlig
- div. rel. koordinatorjobber
- div. rel. undervannsteknologiske jobber

På grunn av den useriøse måten dette dykkeryrket har blitt organisert på i Norge, innehas ovennevnte stillinger i stor grad av personer uten relevant erfaring og kunnskap. Dette er personer som ikke stiller spørsmål ved de sikkerhets- og helserelaterte styringsparametrene som blir benyttet, eller har etiske betenkeligheter med at andre mennesker må betale for deres egne goder med sitt liv og sin helse. I denne situasjonen har mange tidligere dykkere valgt (eller måttet finne) et alternativ karriereløp/livsløp:

- helt ny arbeidskarriere fra starten av, egenfinansiert
- omskolering med offentlig hjelp
- arbeidsledig
- uføretrygdet

En kan knapt si at noen av disse eksdykkerne er vinnere i dette spillet. Noen har blitt påført store personlige økonomiske og karrieremessige tap. Andre har ikke kunnet benytte sin yrkeskarriere som erfaringsreferanse ovenfor ny arbeidsgiver, på grunn av den negative stigmatiseringen som dykkingen har fått i store deler av norsk arbeidsliv og det norske samfunn. Eksdykkere som ønsker å delta i ar-

beidslivet, finner seg i en situasjon der de må bevise at de er friske og har normal hukommelse før de blir akseptert. Andre har fått livet forringet i større eller mindre grad av de helsemessige problemene som dykkingen er direkte eller indirekte årsak til.

Vinnerne i dette spillet er:

Eierne av dykkefirmaene

De fleste eierne av de aktuelle dykkefirmaene har vært karismatiske personer som har greid å sette i gang dykkeaktiviteter uten nødvendig ekspertise og utstyr. Ved å spille på stigmatiseringer og misforståelser, har de greid å få inntektene ved dykking opp, og utgiftene ned, og dermed hatt en stor fortjeneste, som helst har blitt kanalisert til diverse skatteparadiser.

Oljeselskapene

Oljeselskapene har benyttet et utilstrekkelig offentlig engasjement, og unngått å bygge opp nødvendig ekspertise for å sikre betryggende styring av denne aktiviteten. Samtidig har oljeselskapene benyttet konkurranse fra useriøse, ukvalifiserte aktører, for å presse kostnadene ved denne tjenesten ned.

Oljeselskapenes kortsiktighet, manglende kunnskap, og tvilsomme etikk, har tvunget denne industrien inn i en kultur preget av opportuniste og kortsiktighet.

Staten

Den norske stat har kjørt seg helt fast i denne problematikken. Det virker som om manglende kunnskap har ført til et byråkratisk rot, som igjen har ført til

handlingslammelse. Under den offentlige handlingslammelsens paraply har tilfeldighetene fått råde, og opportunistene fått fritt spillerom. Med så stort bidrag fra staten i denne fadese, har staten vist seg å bli en effektiv og ressurssterk tildekker av problemer. De tiltagende økonomiske konsekvensene har forsterket denne prosessen.

- diverse personer som innehar godt betalte stillinger som de egentlig ikke er kvalifisert for å ha
- andre opportuniste (kommandittister, vitenskapsmenn, dykkeleger, eksdykkere uten etikk og samvittighet)

Som en ser er dette en blandet forsamling, representert på mange arenaer, og som har en meget sterk felles interesse i at historien om denne dykkingen ikke skal belyses, men gå i glemmeboken eller omskrives så raskt som mulig. En ser at disse gruppene har store ressurser og mye makt til å få sine interesser igjennom. Basert på denne situasjonen, er det en stor prestasjon av noen få personer å få denne saken opp på den politiske dagsorden her i landet.

Hva har gått tapt i denne prosessen ?

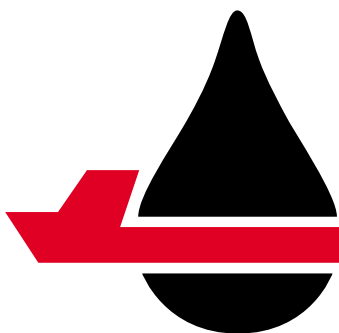
- Kunnskap
- Erfaring

Hva har en oppnådd ?

- Nasjonal rikdom
- Opportunistenes Klondyke.
- Menneskelig lidelse
- Olje / dykkerbredskap på et nød nivå i norsk sekto



Illustrerende foto.



innmelding

Navn:

Postadresse:

Postnummer: Sted:

Fødselsdato: Personnummer:

Telefonnummer: Mobiltelefonnummer:

e-mail:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling om bord:

Sted: Dato: Underskrift:

Innmelding i hengjold 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 Fornbund,
gir herved Seilende Oljearbeideres Forening
fullmakt til å melde meg ut av ovennevnte forbund.

Sted: Dato: Underskrift:

Alt du kan tenke deg - og litt til ...!



**Prøv et av våre 243 renoverte dobbeltværelser eller suiter,
19 lyse og luftige møterom eller store og
romslige selskaps- og bankettlokaler!**

**Prøv vårt velværesenter; svømmebasseng m/motstrømsanlegg,
2 squashbaner med internasjonale mål, trimrom, solarium og badstuer!**

**Prøv vår shuffleservice til og fra
flyplassen, heliporten eller Kokstad/Sandsli!**

Husk – vi står på for deg – med glede!



- når kvalitet teller!



Kokstadvn. 3, N-5257 KOKSTAD - BERGEN
Tlf. 55 92 00 00 Fax. 55 92 00 01
e-mail: bergen.airport@rainbow-hotels.no
www.rainbow-hotels.no/bergenairport