



DRÅPEN

NR. 3 • 2006 • 5. ÅRGANG • FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK



**Scandinavian Star,
Forbrytelsen?**

**Kidnappet i
Nigeria**

**Toppen av
smakløshet**

Hva mener du?

www.fffs.no

info@fffs.no

Annonsepriser i Dråpen

1/1 side 4 farger kr. 7000

1/2 side 4 farger kr. 4500

1/4 side 4 farger kr. 3000

Annonsemål

1/1 side 176x250 mm

1/2 side 176x122 mm

1/4 side 85x122 mm

FFFS har fått chatteforum

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

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



FFFS ønsker alle sine medlemmer en riktig flott høst



Scandinavian Star, Kidnappet i Nigeria Toppen av Forbrytelsen?



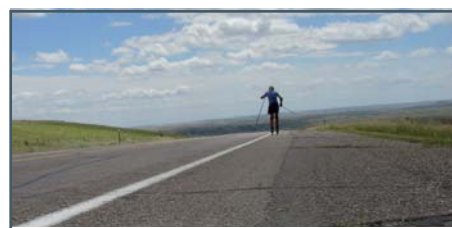
Scandinavian Star side 14



Nigeria kidnappingen side 20



Bare send pengane side 28



8 hjul over Amerika side 32

nr. 3 oktober - 5. årgang

Redaktør
Leif R. Vervik

Adresse:
Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen

Telefon:
55 96 23 80

Telefax:
55 96 23 83

Mobil:
90 89 70 73/41 65 62 92

E-post:
info@fffs.no

Internett:
www.fffs.no

Forside:
Saltstraum
Foto: Erik Ask

Trykk
Designtrykkeriet, Bergen

Leder	side	4
3400 arbeidsplasser skal ofres	side	5
Sikkerhetsopplæring i 55 år, har det gitt resultater?	side	6
Fergeselskapet HSD går foran som et godt eksempel	side	8
Leserbrev	side	10
Toppen av smakløshet	side	11
Hjortspringbåten	side	12-13
Skandinavian Star forbrytelsen	side	14-15
Nigeriakidnapping	side	16-17
En epoke er over	side	18
Meteorittsommer i Norge	side	20-21
Atles kommentarer	side	22
Tvungen kontingent	side	23
Om vi reder skikkelig ligger vi bedre	side	24
Hvor mange ganger skal man straffes?	side	26
Norge, det korrupsjonsfrie landet	side	27
Bare send pengane Manpensa	side	28
Dumskap og dramatiske konsekvenser	side	29
Tredjegangs domfellelse, et amerikansk fenomen	side	30
Våk opp alle Nopef medlemmer	side	31
På åtte hjul over Amerika	side	32-34
Kontaktperson for FFFS ombord	side	35

FF

FS

FELLESFORBUNDET FOR SJØFOLK

LEDER



Leif R. Vervik
formann

FFFS vil med dette ønske alle våre lesere en riktig god høst

Atter en sommer er over, en sommer som har inneholdt litt av hvert for alle seilende. Ikke minst for de seilendes fagforbund.

Vi har vel alle etter hvert fått litt innsyn i NSF sin måte å drive fagforbund på. Det er ikke morsomt å få bekreftet det man lenge har hatt mistanke om, men nå er det altså kommet på bordet at alt ikke har vært helt etter boka. Svindel, moms-unndragelse, skattefusk og andre misligheter i rikt monn er fasit etter å ha lest av Erling Folkvords bok "Urent Farvann". Når ledelsen er uærlig har det stor smitteeffekt nedover i organisasjonen. Dette er nok mye av årsaken til og forklaringen på at medlemmene har følt seg sviktet i sak etter sak. Vi som startet SOF, senere FFFS, hadde sterke mistanker om misligheter, men ingen bevis. Følgelig hadde vi heller ikke noe å bidra med i forbindelse med den nevnte boka. Derimot fikk vi våre mistanker mer enn bekreftet. Vi håper bare at det ikke er flere forbund som har drevet på denne måten. Vi kan uansett skrive under på at det ikke er slik FFFS driver fagforening.

Som vi skrev i forrige nummer av Dråpen er vi nå to stykker som bemanner kontoret. Det er en lettelse i og med at vi nå raskere får unna arbeidet. Vi får mer tid til sakene, og ikke minst mer tid til medlemmene. Det er dem vi er her for. Medlemstallet vårt øker sakte men sikkert, noe vi tar som et tegn på at dere stoler på oss. Den tilliten skal vi gjøre oss fortjent til, ikke minst gjennom å ta dere på alvor. Mengden av saker dere er opptatt av er også stigende.

Saker som har vært presentert andre forbund, men som er lagt til side som "uløselige", har vi tatt over og løst. Andre "uløselige saker" arbeider vi fremdeles med, en av dem blir ført for Forlikrådet ganske snart. Den saken hadde samtlige av de andre forbundene "arbeidet" med i tre år og ikke kommet noen vei med. Nå kan den endelig bli løst.

Monopolstillingen til de øvrige forbundene i NIS registeret står for fall, noe vi har lovens bekreftelse på. Samtidig som den fjernes skal vi arbeide for å innføre Arbeidsmiljøloven til sjøs. Dette vil være et viktig satsingsområde for oss i FFFS, og vi vet at våre medlemmer også er opptatt av dette.

Det har vist seg før at man trenger ikke være noen Goliat, for å få tingene til. Det holder å være en liten David utstyrt med masse pågangsmot, arbeidslyst og ærlighet. Husk at med samhold, ærlighet og styrke skal vi sammen klare å bevare norsk skipsfart. Sammen med rederne og mot politikerne skal vi få rammebetingelser og nettolønn til alle seilende, og verdige forhold til sjøs.

Det blir landsmøte i FFFS 15. desember, og alle medlemmer får tilsendt invitasjon til møtet. Om dere har spesielle saker dere mener bør tas opp, ber vi dere sende inn saker før 15. november. Husk at det er på landsmøtet vi legger grunnen for neste års arbeid og hovedfokus, så ikke vent for lenge om det er noe du ønsker tatt opp.

I sommer opprettet vi et diskusjonsforum på våre hjemmesider, der kan du gå inn å skrive om alt du ønsker helt anonymt. Sett i gang diskusjoner om det du mener er viktig for deg, det er ganske sikkert viktig for andre også.

Vel møtt i neste nummer av Dråpen, og som sagt

HA EN RIKTIG GOD HØST

Leif R. Vervik

Ca 3400 arbeidsplasser i Hurtigruten Group skal ofres på prinsippenes alter



MS NordNorge foto:
Hurtigruten Group/Per Eid

Myndighetene nekter Hurtigruten Group nettolønn for sine 1800 sjøansatte, noe som kan føre til konkurs for selskapet. Hurtigruten har et haleslep av utenlandske cruise skip med støtteordninger til langt over skorstøtten, etter seg. Dette vil ikke "rettferdige" norske myndigheter gjøre noe med.

Som vi har skrevet tidligere, i kampen for å få til nettolønnsordning for offshore, ble vi fra SV møtt med mantraet; "redernes lommebok er altfor tykk allerede".

Hurtigruten går ikke bare i de beste sommermånedene, men hele året. De hurtigruten konkurrerer med er i en annen situasjon og kan, når toppen av sesongen er over langs norskekysten, forflytte seg til andre deler av verden. Hurtigruten må da, nesten uten støtte, streve med dårlige tider.

Er det viktigere med "edle" norske motiver og prinsipper enn å støtte norske arbeidsplasser og en unik båtopplevelse langs kysten?

De aller fleste av hurtigrutens mannskap bor langs kysten, med andre ord i distriktene. Er det ikke nettopp distriktene regjeringspartiene snakker pent om i sine valgtaler?

Nå må det handles! Nå må Norge innføre de samme betingelser som resten av Europa nyter godt av.

Hurtigruten har allerede flagget ut to skip, skal resten gå samme veien?

Er ikke norske velgere, de som holder liv i "dyktige" stortingspolitikere, viktige nok?

Er tullete prinsipper viktigere enn arbeidsplasser for vanlige folk?

EU har programfestet at de vil støtte skipsfarten frem mot 2011, da ordningen skal evalueres.

I Norge er holdningen til skipsfart det stikk motsatte, her blir skipsfartspolitikken styrt av misunnelige, godt betalte stortingspolitikere, som ikke har satt seg inn i problematikken.

Her er omkvedet: Det er bare sjøfolk, og rike redere, det dreier seg om.

Rederne har nok penger og sjøfolkene kunne valgt et annet yrke, det er deres egen feil.

Virkeligheten "kjære" politikere er ganske annerledes. Rederne bruker sine egne, i mange tilfeller surt oppsparte midler, til å reinvestere i nybygg. Formuene innen skipsfart ble ikke bygget opp over natten, det er mangeårig hardt slit som ligger bak.

Disse formuene er det som i dag gir arbeid, ikke bare til sjøfolk, men også til tusenvis av andre innen maritim industri. Dette har gjort at Norge her er ledende på verdensbasis. Når så skipene er ferdig bygget skal de bemannes, da kommer de som, hos politikerne, "bare" er sjøfolk.

Sjøfolk er noe langt mer enn det dere kan referere til når dere debatterer fra stortingets talerstol. Vi har selv hørt dere bruke setningen: "Bruke penger som en full sjømann".

Hvem har tjent mer penger til landet enn den norske sjømann?, Hvem var den største bidragsyteren for at krigen ble vunnet? Svaret er enkelt, den Norske sjømannsstand.

Skal dere nå tvinge hurtigruten til utflagging eller konkurs på grunn av prinsipper og dårskap, har vi ikke mye igjen å være stolte av i Norge.

INNFØR NETTOLØNN FOR HELE SKIPSFARTEN NÅ!

Leif R. Vervik

Sikkerhetsopplæring i 55 år, har det gitt resultater?

Når vi leser og hører om ulykker til sjøs kan vi stille spørsmålet; Har den spesielle sikkerhetsopplæring – Sikkerhetskursene vi har drevet i 55 år som en del av maritim opplæring virket slik at forholdene er blitt bedre for sjømannen??. Har den maritime utdanningen en god sikkerhetsprofil? Vi kan spore en spesiell sikkerhetsopplæring tilbake til 1962. Opplæringen utviklet seg til 2 ukers kurs med IMO standard i 1978 og videre til IMO 60 og 80 som er dagens sikkerhetskurs. Men har forholdene bedret seg etter flere skolereformer og en spesialisert sikkerhetsopplæring fra 1962??

Har vi færre ulykker, Har dødstallene gått ned og har ulykker knyttet til personer og skip avtatt.??? Vi vet at antall forliste skip, dødsfall og rapporterte ulykker (claims) viser lavere tall i dag enn tidligere men antall sjøfolk om bord er også redusert. Makter vi å sette antall og fordeling av ulykker i forhold til årsverk. Er sikkerheten blitt bedre må ulykkestallene være redusert relativt i forhold til antall sjøfolk og skip!! Har vi relativt færre ulykker i dag??

Til vurderingen er det søkt i mange kilder og databaser og det bilde som danner seg er som å ”se land i tåke”. Jeg

skimter noen uklare konturer og topper som stikker frem litt her og der og jeg skimter ett landskap, men det er utydelig. Det har vært en delvis febrilsk leting etter sikre posisjoner men her mangler både GPS og Radar.

Med en flåte med hele verden som arbeidssted og Nordmenn under alle flagg må det gjøres avgrensninger og jeg har fokusert på Norske skip, det vil si skip i NOR og NIS. Det er disse som rapporterer til Norge og teller rundt 25000 arbeidsplasser. Med tall fra disse skipene må det være mulig å si noe om forholdene til den Norske sjømann.

Nedenfor har jeg plukket ut de mest sikre kildene og mener å kunne vise ett relativt brukbart ståsted eller posisjon for ”sikkerhet” i 2006.

Først ett utdrag av personskadene på Norske (Nor og Nis) skip fra sikkerhetsopplæringen begynte og frem til ISM koden trådte i kraft. Etter 95 blir rederiansvaret mer tydelig og det ble en annen form for synliggjøring. Deretter følger skadefordeling på skipene og noe annen informasjon. Med utgangspunktet i ”Norske skip” dukker vi ned i dypet!!

Personulykker på Norske skip 1962 – 2005: (nor-nis)

	1962	1965	1969	1973	1976	1997	91/01*	2005
Brann	0,7%	1,0%	1,3%	2,9%	2,5%	0,3%	-	
Fall	17%	19%	18%	16%	18%	24%	-	
Forgiftning	0,4%	0,6%	1,2%	0,2%	0,2%	0,6%	-	
Arb. Maskin	16,1%	19,1%	17,7%	13,3%	14,0%	18,2%	-	
Uvær – slingring	2,4%	2,5%	1,6%	2,6%	1,7%	-	-	
Løfting-bæring	7,3%	7,6%	8,5%	6,3%	10,0%	7,4%	-	
Støt – klem	10%	9%	9%	11%	9%	31,7%	-	
Forlis	0,0%	0,0%	0,2%	1,1%	0,0%	-	-	
Antall skader	5051	6418	6483	5957	4585	1066	1250	821
Antall Døde	79	98	104	123	50	14	27	
Årsverk utenriks	56381	56028	42729	34563	27601	-	-	

* Et gjennomsnitt over 11 år

SJØULYKKER – Skader på skipet

Tall fra perioden 1991 – 1998

Brann-eksplosjon.....	9,5
Kollisjon.....	16,8
Berøring-kai.....	5,6
Grunnstøtning.....	41,7
Kantring-stab.....	2,5
Lekkasjer.....	2,4
Forurensning.....	3,7
Hardtvær.....	1,3
Maskinhavari.....	2,0
Dødsfall.....	10,1
Andre.....	4,4

Ca. 75% av grunnstøtningene inntreffer langs Norskekysten. En Engelske studie av grunnstøtninger viser at i 1/3 av tilfellene er offiser alene på bro.

Dødsfall i handelsflåten analysert ved "Norwegian Center for Maritime Medicine" viser. Perioden 92 – 02 = 11 år

	Antall
Varme - Kulde.....	1
Eks – brann.....	7
Elektrisk.....	2
Gass – forgiftning.....	5
Fall.....	38
.....	11
Annen mekanisk påvirkning.....	19
Løfting – bæring.....	1
Verktøy.....	1
Kamp – slossing.....	1
Overfall.....	1
Savnet.....	29
Krig – pirater.....	1
Diverse.....	18
Sum.....	176
Gjennomsnitt - 11 år.....	16

Rederiforbundet registrerer personer ansatt pr. 1.06.2006.:

Den viser at 1/2 parten seiler under utenlandsk flagg.

	Nordmenn	Utenlandsk	Total
Nor	7080	245	7325
NIS	3095	15115	18210
Sum			25535

	Nordmenn	Utenlandsk	Total
Utenlandsk flagg	2090	22100	24190
Sum	12265	37460	49725

Antall sjøfolk har gått noe ned og 1/2 parten Norske sjøfolk er hjemme til enhver tid

Tall fra Intertanko viser en klar nedgang i antall tonn olje som slippes ut.

UK P&I Club viser en svak nedgang i antall claims siden år 2000. Antall totalforlis har også vist en svak nedgang

Når tall er innhentet og vurderingene skal gjøres møter vi problemstillinger som:

- Hvor mange årsverk er det i flåten, Nor – Nis. Jeg finner ingen korrekt registrering.
- Registreringen i grupper av skader har endret seg underveis
- Forskjellige baser benytter forskjellig grunnlag for registrering.
- IMO fører ikke statistikk men benytter Lloyds sine tall
- I dag seiler 1/2 parten av norske sjøfolk under utenlandsk flagg og teller ikke med i den "Norske" statistikken
- For denne vurderingen er det benyttet tall og data fra kildene: Sjøfartsdirektoratet, Rederiforbundet, Statistisk Sentralbyrå, Rikstrygdeverket, Boken "Maritime Transportation" av K. Kristiansen, Dr, grad studie v. T. Soma, MAIB- Southampton, UK P&I Club, Intertanko.

Men nå til saken, har Sikkerhetsopplæringen og maritime skolereformer virket til en positiv utvikling de siste 55 år???

Vurdering

Antall årsverk Norske skip – Nor/Nis er i dag ca. 26000. Sett i forhold til Norsk og Utenlandsk personell med seilingsperiode, anslåes i snitt 1/3 av disse å være hjemme. (Nordmenn seiler i stor grad 1-1 og "andre gjerne i 10 måneder") Dette medfører at ca. 17000 sjøfolk er om bord på disse båtene til enhver tid. 17 000nå/60 000 da sikkerhetsopplæringen startet tidlig på 1960 tallet= 0,28 eller 1/4 .

	Ant. Død	Ulykkes p. skader	Ulykkes fordeling
1962	Ca 100	5000 - 6000	
I dag	Ca 15	1000	
1/4 av antall i 1962	25	1250 - 1500	
Sammen- drag	Nesten halvert frekvens	Svak ubetydelig nedgang	Tilnærmet samme

Antall dødsulykker er redusert – halvert Berekner vi årsverkene om bord til 1/3 av hva det var i 1962 blir forholdet noe bedre

Personulykker viser en svak – usikker fallende tendens. Men det er så stor usikkerhet knyttet til årsverk at vi ikke kan trekke bastante slutninger. Vi ser ingen klar forbedring.

Fordeling av personulykker og ulykker registrert på skipet er mye den samme i hele perioden, svak tendens til økning i fall og klemskader

Når opplæring, fag, pensum, utdanning, eksamen diskuteres taes det ikke hensyn til skadestatistikk. Utdanningen er i liten grad knyttet til dagens situasjon og følger mer gamle tradisjoner.

Det blir mange tilnærminger uten den helt krystallklare posisjon så jeg utfordrer den som har interesse å komme med noe bedre. Størst usikkerhet knytter seg til hvor mange årsverk som brukes i analysen. Dernest at Nordmenn i stor grad har høyere stillinger om bord og slik sett kommer bedre ut i mange forhold..

Konklusjon

- Vi får ta til oss at dødsulykkene er sterkt redusert eller halvert og forventer at det i noen grad kan godskrives opplæringen.
- Antall registrerte personulykker har ingen tydelig reduksjon når vi sammenligner med antall mennesker om bord. Dette er nedslående og her er mye å hente
- Fordelingen av ulykkene har vært tilnærmet lik i hele perioden fra 62 til 06 som er 55 år og "Den Norske skuta holder fortsatt samme kurs".
- Utgangspunktet for artikkelen var utdanning og utfordringen blir opplæring med fokus på reduserte ulykker.

Paul Utne.

Lektor.

Bergen Maritime Høyskole.

Fergeselskapet HSD går foran som et godt eksempel

Vi har fått ett hyggelig brev fra en av våre medlemmer, som forteller at han er meget fornøyd med et forslag han og andre har fått fra selskapet.

Det saken gjelder er at enkelte ansatte i selskapet ikke ville oppnådd full sjømannspensjon om de går av med pensjon ved fylte 62 år. Derfor fikk mannskap mønstret før 1984 tilbud om å stå til de fyller 67 år. Dette er et tilbud flere har benyttet seg av. Det er ikke alle som er mentalt innstilt på å pensjonere seg når man er 62 år ung, de føler tvert i mot at de fremdeles har mye ugjort. Derfor mener han at dette er et flott tilbud fra HSD. FFFS applauderer tiltaket, og mener at mange flere selskaper skulle tenke i samme baner. Med en slik ordning er det ikke bare de seilende man hjelper, dette er et godt eksempel på hjelp til selvhjelp.



Pensjonsalder etter 01.01.2001

Rederiet har ei tid opna for at medarbeidarar kan stå i ordinær teneste til ein er 64 år. Dette vedtaket vil gjelde fram til 31.12.2000.

Etter januar 2001 vil vi gå attende til tidligare vedteken aldersgrense for sjøfolk i HSD, nemleg 62 år. Dette vedtaket vart gjort i 1984. Det vart samstundes vedteke at medarbeidarar som var tilsette før juli 1984 og som ikkje har tilstrekkeleg fartstid til å oppnå full pensjon skal kunne stå i teneste ut frå dei retningslinjer som gjeldt når dei vart tilsett. For desse gjeld ei særaldersgrense på 63 år for offiserar og 67 år for øvrig mannskap.

Det vil vera kjent at årsaka til at vi ei tid har praktisert 64 år som aldersgrense er at vi vil få ei viss nedbemanning ved opning av Trekantsambandet. Det er no på det næraste avklart at sambanda Valevåg- Skjærsholmane og Utbjoa- Skjærsholmane vil bli avløyst like før jul i år 2000 medan dei to andre sambanda Bømlo vil bli avløyst i april år 2001.

Vi ser ikkje bort frå at vi vil få trong for pensjonistar som vikarar i første del av år 2001. Sidan dette sjølvstakt ikkje er mogeleg å få oversikt over på dette tidspunkt finn ein det rett å sikre at vi unngår å måtte seie opp yngre medarbeidarar. Det er eit mål at vi ikkje skal ha oppseiingar av fast tilsette i samband med denne nedbemanninga. Vi reknar med at personell-situasjonen har stabilisert seg allereie sommaren år 2001. Då kan det også bli trong for pensjonistar.

Med helsing for
Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap

World Medical Card

Trygghet for bedriftens viktigste ressurs



Når informasjon er avgjørende

Personlig trygghet og sikkerhet har blitt et viktig spørsmål, både i arbeidslivet og privat. Vårt levemønster og våre reisevaner forandres i tråd med verden rundt oss og åpner opp for nye muligheter og risikoer.

Problemet med feilbehandling og feilmedisinering som følge av mangelfull informasjon eller språkbarrierer har aldri vært mer aktuelt. World Medical Card er et produkt som påskynder og sikrer korrekt behandling uansett land. World Medical Card inneholder entydig og tilgjengelig informasjon om blant annet allergier, vaksiner, medikamentbruk, diagnoser med mer.

Fordeler med World Medical Card

- Kommuniserer innehaverens helsetilstand
- Påskynder planlagt og akutt behandling
- Forenkler reseptfornyelse
- Eliminerer språkbarrierer
- Formidler kontaktinformasjon til nærmeste pårørende
- Informerer om stilling til organdonasjon
- Kan redusere sykefraværet

Referanser

World Medical Card reddet livet mitt

”Under mitt årlige opphold på Mallorca ble jeg veldig syk. Jeg ble raskt fraktet til sykehus, men hadde problemer med å kommunisere med legene. Kortet forhindret at jeg ble feilbehandlet på sykehuset. De lokale legene ble imponert over informasjonen i kortet, og jeg er sikker på at denne informasjonen reddet livet mitt.”
Egon E. Christensen





Send oss dine tanker/meninger: info@fffs.no

Hei

Jeg har akkurat mottatt den nye utgaven av «Dråpen», hvor jeg leste at en fornærmet, uhemmet og mildt sagt ufor-skammet Informasjonsansvarlig i NSF, fortelle nok en gang den samme løgnhistorien som de har fortalt i alle år. Det er veldig gledelig å oppleve at pampene også har begynt å føle behov for å angripe FFFS, og ikke bare skyve løpegut-tene sine foran seg. For å prøve og skremme folk med usannheter om FFFS, og enda større usannheter og selvskrut om NSF.

Det er et tegn på, som alltid i sånne tilfeller, innrømmelser og desperate forsøk på å redde seg selv, ellers hadde de ikke hatt behov for å forklare seg. De merker at mange seilende har fått nok av dem for lenge siden, men holdt seg til NSF på grunn av mangel på andre alternativer, nå har begynt å forlate dem. Ikke alle var villig til å stå utenfor, de visste heller ikke at det går an å melde seg ut! Bare det er selvforklarende nok på NSF's diktatoriske holdning. Hvordan er det mulig i Norge i år 2006 å ha et forbund hvor en må melde seg ut, ikke inn? Det er ufattelig for meg.

FFFS vinner terreng på bekostningen av NSF, og det betyr penger, eller rettere sagt, mangel på penger. Og da våkner de, for det er det, det hele handler om, penger. Det har de bevist gang på gang. For eksempel med den skyhøye kontingenten, som de tviholder på, og med tvangsmedlem-skap på NIS registrerte skip. Det siste er også bevis på det at «det er medlemmer de bryr seg om,» er en ufor-skammet løgn.

Det var ikke de 18 000 sjøfolkene som mistet jobben de brydde seg om, da NIS-registret ble opprettet, men å få tvangsmedlemskap igjennom, og da har de sikret inntek-ten videre. Det spiller ingen rolle for dem hvor

pengene kommer fra bare de kommer. (Hvem sa at de måtte komme fra norske sjøfolk)? Det har aldri NSF sagt. Jeg mener at NSF skal få lov å holde på å fortelle løgnhistoriene sine videre, det spiller ingen rolle, for det er nesten ingen som hører på dem likevel. Det finnes dem, som melder seg ut, som sier til meg når jeg prater med dem, at de ikke bryr seg i det hele tatt. Dessverre er det mange som er uengas-jert og blåser i det hele.

Det er ikke for ingenting at Tommy Wedel, (Color Line), ennå kan gå rundt å forvrengte sannheten om bruken av kontin-gentpengene. Jeg har selv meldt meg ut fra NSF, for 10-12 år siden, og det er jeg glad for i dag! Allerede da hadde jeg bestemt at T. W. ikke skal få et øre fra meg til å flutte seg med. Han gadd ikke å si hei til medlemmene sine en gang, som betaler for at han kan gå rundt og leke stor kar.

Det er slik virkeligheten er, når det gjelder behandlingen til medlemmene i NSF. En gang må NSF innse at det er en grunn til at folk ikke vil være medlem der. Det er et resultat av deres arrogante oppførsel, men det har de aldri forstått, de er altfor selvgode til det.

Det passer veldig fint at Informasjonsansvarlig i NSF i «Dråpen» belærer oss andre at «Tariffavgift forplikter også disse forbundene til å hjelpe de som er dekket, uavhengig av medlemskap i forbundene.» Jeg synes han heller skulle belære sine egne medlemmer, det virker som om de har større behov for det! Jeg setter veldig stor pris på jobben FFFS gjør, og at dere i det hele tatt finnes.

Takk og vennlig hilsen eks NSF medlem

www.fffs.no

FFFS FORUM

Forbud mot fagblader i messa?

Mens de råeste, usladdede pornofilmer ruller over TV-apparatene på mannskapslugarene bebudes det forbud mot at mannskapsmessa skal være "en krigssone" med fagblader fritt tilgjengelig for mannskapene. Bakgrunnen er at det siste året har det dukket opp en konkurrent til Sjømannsforbundets Loggen. Dråpen.

Det tolereres ikke. Fritt ord, faglig informasjon og debatt må knebles. Det gjøres med forbud. Den som forbyr er ny TVU-leder i Color Line.

Boka til Erling Folkvord, Urent Farvann, skal også boikottes og de som bidrar til å distribuere den skal utsettes for trusler om sanksjoner. De er illojale mot Color Line. Også dette ifølge Jan Cato Bakken, den nye TVU-lederen. Ikke et øyeblikk reflekterer han over de mange som har opplevet sviket både fra arbeidsgiver og fra sitt eget fagforbund. Nei, her er beskyttelsestrangen for de som svek så sterk at han forsøker å opprettholde mannskapets frykt for å bli sanksjonert.

"Man kan ikke stå i uniform og selge denne boka i baren!" Selvfølgelig ikke. Det kan jeg aldri tro at noen har gjort.

At noen som jobber i baren selger boka betyr ikke at den ligger ute til salg på bardisken. Når det er sagt, går vi i uniform det meste av vår våkne tid ombord. Det har aldri vært så god plass i klesskapet som etter at fleksavtalen trådte i kraft. Men heldigvis er det små, private pustehull til å lese en avis, en bok, lese tilbud om å kjøpe en brukt båt eller bil fra en annen kollega på oppslagstavla, kjøpe håndverk eller husflidsartikler noen har laget, formidle en aktuell bok, få klippet håret, osv.

Angår dette meg som ikke er medlem av Sjømannsforbundet lenger? Ja! Når mine borgerrettigheter blir angrepet har jeg ikke bare rett men en moralsk forpliktelse til å reagere. Ikke tale om at jeg finner meg i at Sjømannsforbundets representanter skal forby meg å lese det lovlige bladet, avisen eller boken jeg måtte ønske å lese i messa ombord.

Heller ikke skal jeg knebles med trusler.

Jane Issa

Toppen av smakløshet

Undertegnede er arbeidsrettsadvokat i Bergen og har i denne forbindelse gjort seg opp en del erfaringer rundt Sjømannsforbundet.

For kort tid tilbake, hjalp jeg en kvinne som mente seg usakelig oppsagt fra et av de større rederiene i landet. Saken er avsluttet med et godt resultat for min klient. Det å bli oppsagt/ avskjediget fra sin stilling, er selvsagt svært belastende for den som berøres. Man mister inntektsgrunnlaget, føler seg ofte ensom og har en tøff kamp i vente mot en langt mektigere motpart.

Når et menneske kommer i en slik situasjon, kan det være godt å ha en støttende organisasjon i ryggen. Min klient var medlem av Sjømannsforbundet og trodde de kunne tre støttende til når

situasjonen var på sitt mørkeste. Så feil skulle det vise seg at hun tok.

Kvinnen følte seg fullstendig sviktet av sitt eget forbund, men dette var bare begynnelsen.

Kvinnen var tøff nok til å gå til sak for å kjempe for sine rettigheter.

Da rederiet ble stevnet inn for arbeidsretten, svarte rederiet med å kalle sjømannsforbundet inn for å vitne mot henne. Hennes eget forbund skulle altså vitne mot henne!!!



Marius Reikerås

Dette kan ikke betegnes som annet enn å dolke sin egen medlem i ryggen.

Det hjalp imidlertid ikke at Sjømannsforbundet vitnet på vegne av rederiet. Rederiet tapte saken. For litt tilbake sendte det forbund som altså vitnet mot henne i retten en faktura om betaling av kontingentavgift på flere tusener av kroner. Frekkheten kjenner tydeligvis ingen grenser.

Hjortspringbåten

- representant for Nordens eldste sjøfartshistorie?

Av alle våre forhistoriske kulturminner er kanskje helleristningene de vanskeligst tilgjengelige. Som oftest forstår vi motivet, men den opprinnelige meningen bak ristningene er vanskelig å nå frem til. Et hovedmotiv mellom de helleristningene som dateres til bronsealderen (1800-500 f.Kr.) er båten. Slik båten avbildes virker dens konstruksjon fremmedartet for oss i dag. Ingen hadde sett noen lignende farkost på over to tusen år før noen bønder i 1880 begynte å spa torv i Hjortspring på øyen Als i Danmark.

Av Bård Gram Økland
ved Bergens Sjøfartsmuseum

Als ligger helt syd i Danmark mellom Fyn og Jylland. I 1880 årene brukte man torv som brensel her som så mange andre steder. Folk var ikke helt ukjent med at det kunne dukke opp gamle og godt bevarte ting i myrer. I forhistorisk tid var myrene åpne vann som over tid har grodd igjen. I de oksygenfattige myrene er bevaringsforholdene gode for organisk materiale. Flere ganger i løpet av 1880 årene hadde det dukket opp oldsaker i denne myren på Hjortspring. Noen ting var lett å kjenne igjen som våpen av jern. Etter hvert tenkte man seg at de mange trestykkene som også dukket opp hadde tilhørt en båt. Det gikk likevel flere år uten at funnstedet ble arkeologisk undersøkt.

Først i 1915 fikk museet i Sønderborg kjennskap til Hjortspringfunnet og noe senere, i årene 1921-22, ble båten utgravd av arkeologen Georg Rosenberg (1878-1941). Etterbehandlingen av båt- og våpenfunnet ble utført av Rosenberg og pågikk i en årrekke til funnet endelig kunne stilles ut i 1937 på Nasjonalmuseet i København. Der kunne publikum ta den merkelige båten i øyesyn helt frem til 1960 årene da den ble konserverert på nytt. Først i 1987 ble

Hjortspringfunnet vist frem på nytt i en ny utstilling på Nasjonalmuseet.

Noe av det fascinerende med denne båten er den slående likheten med mange avbildinger av skip i bronsealderens helleristninger. Derfor var det overraskende at C14 dateringen av båten viste at den ble bygget ca. 350 f.Kr. og at vi må rekne med at den har vært i bruk frem mot 300 f.Kr. dvs. i begynnelsen på jernalderen.

Hjortspringbåten er trolig av baltisk opprinnelse og er det eldste bordkledde fartøy funnet i Skandinavia til nå. Forbildet synes å ha vært eldre former for skinnbåter. Båten er bygget av en kjølplanke og fire vel halvmeter breie lindebord. Nærmest kjølplanken er bordene 3 cm tykke. Opp mot relingen er de 1,5 cm tykke. Med de doble snabelformede stevene er båten 19 meter lang, men innvendig bare 13,3 meter. På det breieste er den knapt to meter. Noe av det virkelig oppsiktsvekkende ved konstruksjonen er at båtbyggerne ikke brukte metall, men sydde bordene sammen med snorer av lindebast og tettet hullene med harpiks. Bare noen få steder er det brukt trenagler. Innvendig er det laget et reisverk med seter av lind. Sannsynligvis var det plass til ca. 20 personer der som kunne padle båten som en stor kano. I hver ende av båten fantes

det festeanordning for en styreåre. Det må ha gjort det raskt og enkelt å manøvrere farkosten.

På Als er man stolt over båten og noen ildsjeler har opprettet Hjortspringlauget. Denne foreningens viktigste oppgave har vært å bygge en kopi av båten i full målestokk og teste den ut på sjøen. Lauget driver også opplysningsarbeid om sjøfart i den eldste jernalderen. Kopien ble bygget 1996-99 og har vist seg godt sjødyktig. Under en prøvetur med øvde padlere, kom båten opp i en fart på 7,6 knop, på det hurtigste hele 8,2 knop. I sjøgang var farten 3,5 knop. Denne farten er mer realistisk om man ville krysse Skagerrak til Norge. En slik tur er beregnet til 17-18 timer om man tar korteste strekning over.

Hjortspringbåten forteller også om dyktige båtbyggertradisjoner under svært annerledes forhold enn i dag. Den ble bygget i en tid da båtene ennå ble padlet. I løpet av de neste hundreårene fant det sted en revolusjon, vi kan kalle den robåt-revolusjonen. Denne overgangen i fremdriftsmåte var en viktig begivenhet i båtbyggingens historie slik overgangen til seil også var det flere hundre år senere. Den teknologiske forskjellen er tilsynelatende liten, men den fikk store konsekvenser for samfunnet. Bronsealderens helleristninger er dessverre ikke detaljerte



Kopi av Hjortspringbåten i full målestokk testet av øvede padlere.

avbildninger av tidens skip. Men i noen tilfeller har enkelte ment å se at bildene viser båter som ble padlet. Strekene i båtene på ristningene er tolket som mannskap og i noen tilfeller ser det ut som de lener seg fremover og padler. I den sammenhengen er det interessant at man har funnet en padleåre fra bronsealderen (760-400 f. Kr) ved Fredberg i Sandefjord. Hjortspringbåten er altså et eksempel på at padling også ble praktisert på større farkoster i tiden etter bronsealderen. Tiden mellom ca. 300 f. Kr og 300 e.Kr. er et mørkt hull i vår kunnskap om båtens utvikling. Det er trolig i disse hundreårene at man begynte å konstruere robåter i Norden. Fra 300-tallet har vi nemlig flere funn som viser at roteknikken var tatt i bruk. Et av de mer kjente båtfunn skriver seg fra en myr på gården Tofte på Halsnøy i Sunnhordland. Der ble det i 1896 funnet rester av bordgangen og en keip til en ca. fem meter lang robåt fra ca. 330 e.Kr. Et noe eldre funn av en keip og båtresten ble funnet i en myr på Mangersnes i Nordhordland. Dette funnet er tidfestet til 40 f.Kr. – 320 e.Kr. Roing førte til mer fribord og større skip med dertil mer lasteevne. Overgangen må også ha ført til økt fart. Selv om Hjortspringbåten er sjødyktig må vi rekne med at sikkerheten til sjøs ble bedre med større robåter. Det samme gjelder for båtens rekkevidde. Den nye fremdriftsmåten åpnet for mulighetene til å ikke bare krysse Skagerrak og Østersjøen, men også i noen tilfeller Nordsjøen. For høvdinger med ambisjoner åpnet dette mulighetene for plyndringstokt.

Danske arkeologer omtaler gjerne Hjortspringbåten som en krigskano. Grunnen er at båten må ha krevd

en viss organisering, kanskje av en høvding, at den er lett å manøvrere og ikke minst fordi den ble funnet sammen med en mengde våpen. Både i bronsealderen og jernalderen var det ikke uvanlig at verdifulle gjenstander ble ofret til gudene i vann. Hjortspringfunnet må også forstås som et offer til en ukjent gud. Hjortspringfunnet er et av de største våpenfunn vi kjenner fra Europa i den eldste jernalderen. Over 50 skjold, ca. 170 spyd, 11 sverd og nærmere 20 ringbryner hører til offeret. Våpnene er tydelig påvirket av keltiske og germanske våpen. Kanskje er det en erobret båt og mannskapets våpensett som er ofret til gudenes ære? I tillegg til båt og våpen fant man også flere hverdagsgjenstander som verktøy av tre, små dreiede tredåser, treskål, treplater, skjeer, økseskaft, kølle og øsekar. Det kan ha vært del av mannskapets utstyr.

I bronsealderen og den eldste delen av jernalderen var jordbruket i Norge i kraftig utvikling. I Sør-Norge ble åkerbruk og husdyrhold det viktigste næringene for folk flest. Man tok også til å rydde faste gårder slik vi kjenner de i dag med skille mellom innmark og utmark. Men i hundreårene før vår tidsrekning var mange også vendt mot det maritime. De mange helleristingsfigurene av båter forteller tydelig at maritime aktiviteter hadde høy status i samfunnet. Arkeologiske funn viser at kontakten mellom Danmark og Sørvest Norge må ha vært utbredt. Det var trolig båter som Hjortspringbåten som krysset Skagerrak for å bytte bronsegjenstander mot pelsverk og andre eksotiske varer. Gjennom sine reiser kan eliten langs Vestlandskysten ha knyttet kontakter med samfunnseliten i Danmark. Ekteskap kan ha vært inngått mellom ledende familier og gaver kan ha beseglet vennskap. Vi må derfor se slike sjøreiser som en måte for eliten på begge sider av Skagerrak til å opprettholde den makten de alt hadde i samfunnet. Når sentrale medlemmer av eliten døde, så kunne de bli haug-

lagt i monumentale gravanlegg etter dansk forbilde. Blant annet på Jæren hadde disse haugene utsikt mot sjøen. Andre steder som i Fitjar på Stord finner vi over 40 meter lange gravrøyser plassert nær sjøen og formet som et skip. De dateres gjerne til bronsealder og den eldste delen av jernalderen. Til noen gravminner er det også hentet strandstein, sand og skjell som er lagt ned som dekke i graven. Meningen bak disse kulturtrekkene kan være vanskelig å forstå, men de viser i hvert fall at i disse jordbruksamfunnene hadde sjø og sjøreiser stor symbolsk betydning. Så kan det selvsagt diskuteres hvor stor betydning sjøfarten hadde i disse hundreårene. Men satt på spissen kan vi vel si at uten båter som Hjortspringbåten ville det ikke ha vært noen bronsealder i Norge.



Helleristning fra bronsealderen funnet på Bergheim i Gjerpen.

Litteratur

Anders Hagen (1990): Helleristninger i Norge. Samlaget.

Frode Kvalø (2000): Oversjøiske reiser fra sørvest-norge til Jylland i eldre bronsealder. Upubl. Hovedfagsoppgave i arkeologi ved Universitetet i Oslo.

Einar Østmo (2005): Robåtrevolusjonen. I Levende Historie nr. 3

Svein Indrelid (1996): Frå steinalder til vikingtid. Strilesoga bind 1. Eide forlag.

Se også hjemmesiden til Hjortspringbåtens laug: <http://home6.inet.tele.dk/hjortspr/dk.default.html>

Fortvilt far retter brev om justismord til Stortinget og landets justisminister

Scandinavian Star forbrytelsen

Hasse Magnusson er far til Lennart (25) og Lars (24). Begge omkom på tragisk vis etter mordbrannen ombord på Scandinavian Star natten til 7. april 1990. Sammen med forloveden til Lars, Bente Hogstad (21) .

Siden forrige utgave av Dråpen har avsløringene rundt justismordene på Fritz Moen, vært tungt fremme i presse og media. Avsløringene har vekket fortvilelse og harme blant befolkningen. Påtalemyndigheten har i ettertid erkjent at Fritz Moen er norgeshistoriens groveste justismord. Etter ovennevnte avsløringer, har Hasse Magnusson følt det maktpåliggende å få frem, at det nedstuet i Oslo politiets arkiv, ligger dokumenter som beviser at politiet utpekte feil gjerningsmann for ildspåsettelsene. Det er med andre ord tale om, at den norske påtalemyndighet står bak nok et særdeles grovt justismord. Politidokumentene gir imidlertid grunnlag for gjenopptakelse av etterforskningen, denne gang rettet mot navngitte personer som hittil ikke har vært etterforsket.

Hasse Magnusson har av denne grunn, henvendt seg i brevets form til Stortingets presidentskap, Justisminister Knut Storberget og Stortingets justiskomité.

Brevet som er gjengitt i sin helhet nedenfor, beskriver hvordan Magnusson midt oppe i all sin sorg og smerte, har måttet kjempe en innbitt kamp, i håp om at påtalemyndigheten ville gjenoppta etterforskningen og oppklare drapene på 159 mennesker, inkludert hans to sønner Lennart og Lars.

Brevet lyder som følger:
Til Stortingets presidentskap, Justisminister Knut Storberget og Stortingets Justiskomité.

ETTERFORSKNINGSSKANDALEN SCANDINAVIAN STAR!

I Aftenpostens søndagsleder den 27.08.06, kunne vi lese om Fritz Moen, som etter sin død ble frifunnet for drapene på Sigrid Heggheim og Torunn Finnstad. "Fritz Moen-saken er en skamplett på det norske rettsvesenet, spesielt fordi ingen av justismorderne kan hevde de var i god tro", ble det fremholdt i lederen.
I mandagens "Redaksjon EN", den

28.08.06, debatterte advokat John Christian Elden og redaktør Harald Stanghelle fra Aftenposten med riksadvokat Tor-Aksel Busch om påtalemyndighetens arroganse. Påtalemyndigheten ble der satt på plass av Elden og Stanghelle - og kanskje følte representanten for påtalemyndigheten litt av ...ettertankeens kranke blekhet...

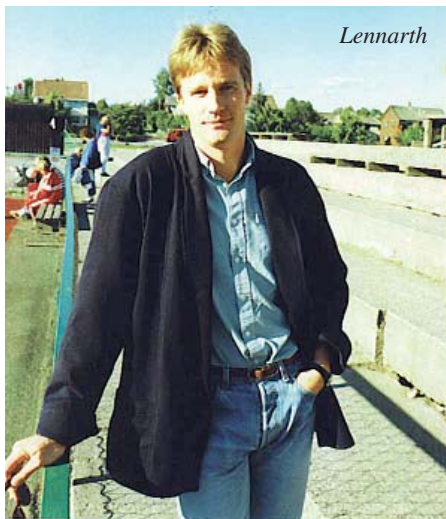
Saken ble oppklart av blant andre Tore Sandberg og Elden, etter å ha mottatt generøs økonomisk bistand fra ukebladet Se og Hør. Det finnes en rekke likhetstrekk mellom etterforskningen av den nå oppklarte Fritz Moen-saken og den ennå uoppklarte Scandinavian Star forbrytelsen. Min kone Karin og jeg mistet to av våre sønner og vår kommende svigerdatter Bente. Lennart ble 25 år og Lars ble 24 år. Bente som var kjæreste med Lars ble bare 21 år gammel.

Lennart oppholdt seg i barområdet da røyken kom veltende. Han kunne reddet seg selv, men valgte å løpe to dekk ned, for å vekke sin sovende bror og hans kjæreste. Lennart lyktes med å vekke de to. Hans bestrebelse fikk imidlertid en tragisk utgang, da den dårlige sikten som følge av tett og giftig røyk, førte dem inn i en blindgang hvor de omkom av røykforgiftning. Etter at det endelig var gått opp for oss at våre kjære var omkommet, falt våre liv i grus. Det ble raskt klart at brannen var påsatt. Vi satte da vår lit til, at påtalemyndigheten på en proff måte ville etterforske og oppklare forbrytelsen.

Den 14. mars 1991 inviterte Oslo-politiet til pressekonferanse i sakens forbindelse. Daværende politimester i Oslo, Willy Haugli uttalte der selvsikkert "Vi har funnet gjerningsmannen, sterkere kan jeg ikke si det"! Senere etterforskning basert på de politidokumenter som foreligger, viser imidlertid at politiet utpekte feil gjerningsmann. Likheten mellom Fritz Moen saken, er på mange måter slående. Også i denne saken har påtalemyndigheten valgt å legge skylden på et menneske uten ressurser til å forsvare seg selv.



Bente og Lars



Død dansk trailersjåfør ble forhåndsdomt av norsk politi

Det foreligger konkrete bevis, som renvasker den danske trailersjåføren som ble utpekt som gjerningsmann. Bevisene er av en så oppsiktsvekkende karakter at det er rystende at Oslo politiet ikke har vektlagt disse under sin etterforskning.

Det er heller ikke gjort tilstrekkelig kjent for allmennheten, at den største av brannene som ble anstiftet ombord i skipet – hydraulisk oljebrannen, startet et sted mellom 7-8 timer etter at den danske trailersjåføren beviselig var omkommet. Senere undersøkelser har utelukket at hydraulisk oljebrannen skyldtes oppblussing av tidligere brann i samme område.

En rekke forhold peker mot at den eller de som har startet denne brannen, har hatt inngående kjennskap til skipet. Denne mistanken styrkes ytterligere, blant annet fordi det har vært en forutsetning for at brannen skulle kunne antenne, at gjerningspersonen(e) har hatt tilgang til nøkler for å komme seg inn i skipets avlåste rom. Det kan med enkelhet konstateres, at den utpekte dansken, var førstegangsreisende med Scandinavian Star. Han hadde derfor naturligvis ingen nærmere kjennskap til skipet, og under enhver omstendighet ingen adgang til skipets avlåste rom. Når påtalemyndighetene skulle regne opp antall bevis som knyttet den danske trailersjåføren til arnestedene, hadde man ingen. Likevel, sterkt i strid med alle skrevne- og uskrevne lovregler, fremholdt man at "gjerningsmannen var funnet". Er det denne form for etterforskningsmetoder man har grunn til å forvente seg, når ens nærmeste blir revet bort og gjerningspersonen(e) skal oppspores?

Er samfunnet tjent med en etterforskning som utpeker en gjerningsmann, uten ett eneste konkret bevis, som knytter personen til den handlingen han/hun er siktet for?

Det skal bæres i minne at i tillegg til våre egne som omkom som følge av brannen, led 156 andre mennesker en liknende skjebne. Den hardest rammede familien mistet ni medlemmer. 26 av de omkomne var barn i alderen fra én måned og oppover. Den danske mannen skal altså i henhold til norsk politi, knyttes til etterkrigstidens aller grovste kriminelle forbrytelse, uten ett eneste konkret bevis. Har ikke den avdøde danske mannen og hans familie krav på rettssikkerhet?

Enkens liv i ruiner

Den danske trailersjåføren var i henhold til Oslo politiet, "eneste mulige gjerningsmann" bak brannstiftelsen. Enken som satt tilbake, fikk livet sitt snudd fullstendig på hodet fra den ene dagen til den andre. Ikke alene var hun i sjokk over det som var hendt, men hun ble av både det norske og danske samfunnet avkrevd å skulle stå til ansvar for den handling hennes mann var beskyldt for. Pressedekningen i saken har vært betydelig. Dette har gjennom de seksten forløpte år, påført henne selv, og hennes familie det som må som karakteriseres som en massiv merbelastning. Enken og hennes barn, har ved gjentatte anledninger gjennom årenes løp, blitt tilsendt avisutklipp for å minne dem om handlingen hennes mann angivelig skulle stå bak. Hun har blitt hånet i lokalsamfunnet og delvis utstøtt. Kommentarer som "pyromanens kone har ingenting her å gjøre" har etter hvert blitt alminnelig kost for henne. Hun ble etter ektemannens bortgang alenemor. I tillegg til å skulle bære den dype sorgen over tapet av sin mann, hadde hun ansvar for å oppdra småbarn og forsøke å trøste disse. Barna, da spesielt den yngste, var sterkt preget og traumatisert over at hans far nå var død og det han var beskyldt for.

Politiets manglende vilje til å foreta en forsvarlig etterforskning, har således fått kolossale konsekvenser for den uskyldige lille familien i Danmark. Denne enorme ekstrabelastningen kunne familien vært spart for dersom norske påtalemyndigheter hadde forholdt seg til de foreliggende beviser i saken.

Overlatt til oss selv

Det er direkte forstemmende for oss som etterlatte, å kunne konstatere at oppgaven med å finansiere etterforskning til oppklaring av alvorlige forbrytelser, nå åpenbart påhviler andre enn staten. I Fritz Moens tilfelle Se og Hør. Hva skal mennesker uten samme tilgang til økonomiske ressurser stille opp?

Jeg stiller meg spørsmålet, hvem skal finansiere oppklaringen av Scandinavian Star forbrytelsen?

I Scandinavian Star saken som i Fritz Moen saken, er justismord åpenbart tillatt, uten at norske myndigheter er villig til å ta et oppgjør med den sviktende etterforskningskulturen. Norges status som rettstat må revurderes, dersom det nå ikke tas grep for å rydde opp i Europas aller grovste justismord, og Skandinavias mest omfattende drapsak i etterkrigstid. Det er dypt fortvilende for oss etterlatte som har gjenomgått sakens dokumenter, å kunne konstatere at den eller de som står bak drapene på våre kjære ennå ikke er søkt stilt til rette for sin(e) handlinger. Jeg er etter hvert blitt en aldrende mann. Jeg har gjennom 16 lange år, kjempet en innbitt kamp for at norske myndigheter skulle gjenoppta etterforskning av Scandinavian Star saken. Til tross for en overveldende mengde dokumentasjon som med all tydelighet viser at det er grunnlag for å gjenoppta etterforskningen, blir alle forsøk bryskt avvist fra påtalemyndighetens side.

I likhet med Fritz Moen føler vi oss kneblet, overkjørt og overlatt til oss selv. I front for denne maktarrogansen er de vi satte vår tillit til da dette marerittet startet, norsk påtalemyndighet.

Mest av alt frykter jeg likevel, at jeg i likhet med Fritz Moen, må gå i graven uten at norske myndigheter engang har startet jakten på den eller de som er ansvarlig(e). Vi og flere med oss fikk lykkelige familieliv, forvandlet om til et liv i sorg og endeløs fortvilelse, etter brannene ombord på Scandinavian Star. Vår dype omtanke og medfølelse går ut til de tusener av mennesker, som fortsatt lever i en fortvilt situasjon som følge av denne tragedien.

Atter i likhet med Fritz Moen, opplever vi som aldri fikk tatt et skikkelig og endelig farvel med våre aller kjæreste, den behandling vi har fått av norske myndigheter som et bunnløst svik!

Spørsmålet som nå gjenstår er, hva har dere som representanter for landets øverste ledelse, tenkt å foreta Dere for å oppklare Scandinavian Star forbrytelsen?

Hasse Magnusson
1832 Askim

Avslutningsvis vil vi takke, for den positive responsen fra FFFS sine medlemmer, etter artikkelserien om Scandinavian Star forbrytelsen. Likevel vil vi oppfordre alle som har det minste å bidra med, hva enten det skulle være faglige innspill eller faktiske opplysninger om saken, til å ta kontakt med redaksjonen.

Terje Bergsvåg

Nigeria kidnapping

Alle som interesserer seg for og bryr seg om menneskessikkerhet i Nigeria, bør legge seg følgende på hjertet. Og vennligst ikke misforstå meg dit hen at jeg klandrer Trico Supply AS, for de har vært enestående. Dette er tatt opp på helt generell basis, på oppfordring fra min fagforening FFFS om å dele mine erfaringer, og på bakgrunn av studier av mange rederiers praksis som en finner ut av i samtaler med deres mannskaper, for min sin del både før og etter kidnappingen. Dette skal anses som erfaringsoverføring, og ikke for å finne syndebukker.

*Kaptein Jarle Johansen,
eks. Northern Comrade*

Undertegnede var på location når åtte mann ble kidnappet fra Fred. Olsens rigg Bulford Dolphin bare to måneder før vår kidnapping. De fikk sterkt høynet sikkerhet etter dette, mens vi fikk dårligere. Deres forbedrede sikkerhet var faktisk årsaken til at vi ble tatt istedenfor, idet det var riggen som skulle taes igjen, var planen, men piratene la om strategien idet de nå ikke klarte å ta seg ombord i riggen, som hadde fått brent bort alle ledere, greaset alle ankerkjettinger og pennent wire slik at de ikke kunne klatre opp den veien, væpnede vakter om bord som skjøt tilbake på piratene, etc. og dermed tok de oss istedenfor. En skal ikke godta ”doble standarder” sikkerhetsmessig, en for mannskap på plattformer/rigger, og en for skipsmannskaper.

Piratene har jo funnet en gullgrube nå, ved å ta noen båter som er ute av stand til å forsvare seg mot kuler og krus på noen som helst måte, og effekten blir den samme for dem. Enklere og bedre. Ingen vil bevisst utsette sine mannskaper for

fare for profitt, så hvor dette skjer er det ofte forårsaket av uvitenhet.

Som en Bourbon ansatt sa i et avisintervju forleden så føler de seg trygge fordi rederiet/oljeselskapet bidrar til lokalsamfunnet. Problemet er at der er ni lokalsamfunn bare langs vestkysten og flere inni deltaen, slik at å støtte ett av dem gir ingen sikkerhetsgaranti, tvert imot kan dette bidra til misunnelse og gi grunnlag for aksjoner fra de andre som ikke er bidragsmottakere, som i vårt tilfelle. Og så har en, uansett om en støtter alle lokalsamfunnene, Nigerian Delta Military Youth som ikke representerer noen av lokalsamfunnene spesielt, men kun seg selv og de som leier dem inn, og sine noe høyere politiske målsettinger og rene penger, så de kjører sitt eget løp. En av målsettingene deres er å få laget så mye støy, at de får kastet den sittende presidenten til valget, så forvent mye inntil det.

Så en ting er å være der frivillig. En annen er å få korrekt informasjon om risikoen som den frivillighet er bygget på, og som kapteinen også er avhengig av for å ta korrekt avgjørelse, i en enhver sammenheng.

Ansatte som reiser ned må få korrekt og oppdatert informasjon, samt en kopi av gjeldende/siste risk assessment (lovpålagt), slik at rederiet kan dokumentere at de har gitt riktig og realistisk informasjon, og ikke har forledet folk til å reise ned ved å skjønne situasjonen der nede, bevisst eller av uvitenhet. En sjømann hadde også ringt UD og spurt om farene ved å reise til Nigeria. Han fikk til svar at alt han behøvde å være redd for, var kvinnfolkene. Håper de har blitt litt mer forsiktige og realistiske i sine tilrådinger nå. Vel skal myndighetene våre være behjelpelige i å ivareta norske bedrifters tarv og kommersielle interesser, men først kommer sikkerheten for mannskapet/enkeltmenneskene. Det er hjemlet i SOLAS/ISM koden, som Norge har ratifisert og dermed norsk lov. Glem ikke det.

Dynamisk bruk av sikkerhetsstyring systemet og risk assessment fra både land og sjøsiden. Aktiv bruk av og ta på alvor selskapenes ISM system. Virkelig ta på alvor det skrevne ord, fordi i alle policyer i alle safety management system så er der en overordnet policy som alle som en har at mannskapets sikkerhet er førsteprioritet. Er ikke sikker på at det alltid er så annet enn på papiret. Profiten og kommersielle hensyn er en farlig utfordrer til dette prinsipp for mange, det ser jeg av uttalelser fra mange rederier i nyhetsbildet i det siste. Tror nok fort de kan få seg en kalddusj.

Det er enkelt å være selvsikker så lenge det ikke er en selv det går utover. Tvilen bør komme de det går utover til gode. Teori og praksis i likevekt i sikkerhetsspørsmål er målet. Teorien er enkel, bare å kjøpe en ferdig pakke manualer.



Kaptein Jarle Johansen,
eks. Northern Comrade

Praksisen kan det være verre med. Å følge det skrevne ordet.

En har risk assessment for å unngå å få en splint i øyet, når en tar ut en bolt av en sjakkell, men mange har ikke foretatt og dokumentert tilsvarende risk assessment for i det hele tatt å operere i området, under forhold hvor en kan bli kidnappet og drept (?). Slike må gjøres (som lovmessig pålagt) og inkludere: Avklare ansvarsforhold; hvem har ansvaret for sikkerheten på location; oljeselskap eller reder? Disse må konkretiseres. Der må utarbeides prosedyrer for hvordan mannskap skal opptre i slike situasjoner

Garantier rederiene gir med hensyn til sikkerheten (disse må være skriftlige) Forsikringer mannskap har nå slikt skjer. Hardware (hifi/fifi/våpen ombord). Crew selection (kompetanse). Informasjon må innhentes fra charterer/oljeselskap med angivelse av hvilke lokalsamfunn som støttes, og hvilken de ikke har avtale med. De som ikke er med, må kontaktes, og avtale signeres. Kapteinen må gis riktig informasjon, slik at han kan ta riktige avgjørelser, og ikke forledes for å opprettholde den kommersielle drift, fremfor hensynet til sikkerheten til skip og mannskap.

Rederiene baserer ofte sine avveininger om å operere i området på annen og tredjehåndsinformasjon fra sine folk på stedet som har stor interesse av å opprettholde virksomheten, opprettholde egne jobber, så informasjonen kan lett få slagside/skjønmales.

For å sile ut dem som ikke tar mannskapssikkerheten på alvor, og for å

opprettholde konkurransen for de som gjør det, så er det kun en ting som kan gjøre at mannskapssikkerhet blir tatt på alvor hos sub standard redere, og foran kommersielle hensyn, og det er at det svir på pungen om/når den ikke er tilstrekkelig ivaretatt (compromised). Skipene er godt forsikret for skader, og kan erstattes, så det er ingen problem. Menneskene kan også erstattes i rederiene og på skipene, men ikke i sine familier. Om noen svikter sin oppgave i å ivareta mannskapets sikkerhet (jfr. ISM koden – gjelder for alle – så skal mannskapets sikkerhet være første prioritet), skal/bør erstatningene være større enn den operasjonelle gevinsten ved å operere i området. Det må nå etableres at det er ikke nok med fine ord på papiret i ISM systemene. De må faktisk følge opp ordene i konkret handling også, og av det følger at er der risk, så skal en trekke seg ut eller dokumentere ”measures”/tiltak for å redusere risikoen til et tilfredsstillende lavt nivå, som bør defineres av flaggstat og ikke av hvert enkelt rederi.

Kidnappinger kommer til å skje igjen, - alle er herved advart. Nigerianske presidentens harde linje å møte vold med vold kommer til å gjøre situasjonen verre for de kommende gisler, - de blir markeringssubjekter, og hvem som er tøffest av presidenten og ungdommene vil vi finne ut. Men noen skal ta støytten for denne markeringen, og det er ikke presidenten, som sitter i sitt godt bevoktede palass i Abudja, eller er i London på shopping med sine koner, heller ikke de som fastsetter sikkerhetsnivået i rederiene. Det er de fremtidige gislene som vil betale prisen for hans markering og skjeve

økonomiske fordelingspolitikk. Jeg kan ikke med god samvittighet la være å si ifra, og kan risikere å se landsmenn og andre i samme situasjon på TV, hvori vil måtte gjenoppleve det som vi vet de kommer til å måtte, - og kanskje verre.

Jeg kjenner nå og har sett i hvitøyet og diskutert med lederne for ungdomsmilitsen, og de er ikke redd for verken presidenten eller hans mottiltak eller for å dø for saken. Dette er førstehåndsinformasjon, som jeg herved ikke uten personlige omkostninger ser meg nødt til å overbringe, og jeg anmoder herved om at mine erfaringer overbringes rederinæringen og skipsmannskaper gjennom Navigare, slik at ”frivillighet” blir understøttet av mest mulig edruelig informasjon. Jeg håper på og ønsker å se at noe blir gjort, selv om det går på bekostning av kommersielle interesser, spesielt om en skal ta på alvor SD’s overordnede målsetting: «Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er høy sikkerhet for liv, helse, fartøy og miljø.»

Av og til avdekkes det litt for tette bånd, delvis kameraderi, mellom myndighetene, rederier og til og med ledelsen i sjømannsorganisasjoner, som setter kommersielle interesser foran sikkerheten.

Jeg skal ikke ha på samvittigheten at jeg ikke har sagt ifra i hvert fall, selv om jeg nå som tidligere kan tenkes å bli skadelidende av det.

Etikken i dette sikres av å følge lover og regler, ved å prioritere mannskapets sikkerhet først. For om ingen vil arbeide der, heller ingen redere, ingen kan ha skipene sine der uten mannskap. Da vil det i løpet av en ukes tid komme til en enighet mellom presidenten og de som står bak kidnappingene (når pengestrømmen stopper opp). og endringer kan oppnås, vil sikkerheten virkelig bli bra, og ikke bare snakkes om som «tiltak». Dette vil være et «tiltak» som monner, og det vil bli sikkert for alle å jobbe i området, fordi grunnen til kidnappingene vil være borte.

Dette er således ikke gjenstand for politikk, og kan oppnås bare ved å følge de lover som er hjemlet for sikker drift av skip (SOLAS/ISM koden), hvilket er SD’s ansvar å påse.

Lykke til.

Hvem er nettolønnsordningen for?

Vi har fått mange henvendelser angående dette, og svaret er klinkende klart: Ordningen er til for å støtte arbeidsplassene til sjøs.

Dessverre har det kommet oss for øret at ordningen både kan og har blitt utnyttet av redere til å sko seg selv. Dette kan ikke tolereres. Nettolønnsordningen skal ikke benyttes av enkelte grådige redere. Da vil ordningen uthules og ikke lengre gi den effekten den er ment å gi.

FFFS sloss iherdig for å få nettolønnsordningen innført og vi vil ikke finne oss i at den misbrukes.

Her dreier det seg om ærlighet fra alle parter. Nettolønnsordningen er en garanti for at vi skal ha skipsfart i Norge, da kan vi ikke tillate at noen fusker. Vi har lagt alt for mye arbeid og krefter ned i å få ordningen på plass, og vi kan ikke risikere at alt arbeidet er forgjeves.

Det FFFS ønsker å arbeide for er å få innført ordningen innen alle fartsområder. Hurtigruten vet vi sliter i motbakke, og de trenger støtte for å beholde kystens riksvei nr. 1 på norske hender. Kystfarten

likeså. Fiskerne sier de mister mannskapene til offshoreflåten, de trenger også like vilkår. Hadde vi i tillegg fått samme ordningen i NIS registret, hadde vi samtidig fått tusenvis av nye arbeidsplasser, og arbeidstakere med bostedsadresse i Norge.

Nettolønnsordningen hadde vært selvfinansierende om den ble utvidet, fordi de seilende hadde betalt skatt og i tillegg seilt inn massevis av utenlandsk kapital.

Nettolønnsordningen er derfor ikke bare støtte til sjøfolk, men i stor grad også støtte til distriktene der de fleste sjøfolk har sin adresse. I distriktene finner man også de fleste skipsverft og verksteder. Som vi har lest i media den siste tiden, er ordrebøkene fulltegnet i flere år fremover. Dette er også i stor grad takket være nettolønnsordningen.

JUKS IKKE MED NETTOLØNNSORDNINGEN.

Helten fra Cato Air flyet har gjort det igjen...

Næringsminister Odd Eriksen har bevist sin handekraft: I lang tid har det vært usikkerhet rundt nettolønn til hurtigruten, men 8. august ble spenningen utløst: Næringsminister Eriksen ga løfter om nettolønn også til hurtigruten.

FFFS har fokusert mye på problematikken, og krevd at de seilende i Hurtigruten Group skulle få de samme betingelsene som andre seilende i andre fartsområder. Vi vil ikke ta æren for at nettolønnen ble innført, men vi engasjerte oss når det gjaldt! Dette er viktig, ikke bare i denne saken, men alltid når urett skjer. Det å legge press på politikerne har også i denne saken vist seg å være riktig.

Nå har heldigvis Odd Eriksen innsett viktigheten av nettolønn til mannskapene på hurtigrutene. Nå håper vi at han også setter seg inn i problematikken omkring Arbeidsmiljøloven til sjøs. Det er et meget viktig område for en rettsstat at alle arbeidstakere og arbeidsgivere er underlagt de samme lover og regler. Det som er viktig i fortsettelsen er å få innført Arbeidsmiljøloven til sjøs. Det er ikke riktig at de seilende skal behandles på en dårligere måte enn sine arbeidskolleger på land.

Oppfordringen til Næringsministeren og andre politikere er nå;

- innfør Arbeidsmiljøloven nå

En epoke er over

Så gikk det som vi fryktet: Fjord Line (FL) er historie, i alle fall for norske sjøfolk.

Vi har lenge ventet på at det skulle skje, men håpet på det beste. Det var vel optimistisk.

Nærmere 250 sjøansatte må gå på land. Til arbeidsløshet og uvisse, trodde vi. Det vi ikke visste da vi mottok nyheten om FL, var at det er mange ledige stillinger å gå til. Bare i et av vestlandsrederiene er det 110 stillinger ledige. Som vi har skrevet i Dråpen før, så satser Sartor Shipping på Sotra på å ansette nordmenn. De alene ønsker 110 av de oppsagte i FL velkommen som søkere. Videre har Maritimt Forum i Bergen gått ut med nyheten om at det er behov for ca. 300 sjøfolk. I tillegg har hotellnæringen også behov for flere arbeidstakere.

Selv om vi ikke har råd til å miste rederier som satser på nordmenn til sjøs, er det godt å vite at dette ikke gjelder alle rederier. FL skal beholde et skip så driften vil foreløpig videreføres. Imidlertid skal skipet bare bemannes med utlendinger. Vi får håpe at de på sikt utvider og ansetter nordmenn igjen, men vi tror det ikke. Til det tror vi økonomien er for dårlig og vi tror også at det vi nå ser bare er krampetrekkninger for FL.

Det scenarioet vi ser for oss, er at vi får to aktører på vestlandstrafikken med utlandet, DFDS og Color Line. Vi får bare ønske Color Line lykke til, og oppfordre dem til å bruke flest mulig nordmenn i fremtiden.

www.fffs.no
info@fffs.no

Påminnelse om medlemskontingent

Betaling av kontingent er selvfølgelig en vederstyggelighet, men er dessverre nødvendig for at vi skal ha mulighet til å opprettholde intensiteten i arbeidet vårt..

FFFS er som alle andre forbund avhengig av at kontingenten kommer inn, derfor denne påminnelsen.

Noen av våre medlemmer står i disse dager i fare for å miste sitt medlemskap hos oss på grunn av manglende betaling. Det er grunnet vår § 6 i vedtektene:

§ 6. Kontingent

Kontingenten fastsettes av landsmøtet etter forslag fra styret. Kontingenten betales forskuddsvis med mindre trekkordning kommer til anvendelse. Kontingent som aktivt medlem betales inntil man skriftlig har underrettet kontoret og dokumentert at man har sluttet i aktiv sjøtjeneste. Medlemmer med 25 års medlemskap, som fyller 65 år og har sluttet aktiv sjøtjeneste, er fri for kontingent. Dersom et medlem tross oppfordring ikke har betalt kontingent i løpet av de siste 4 mnd. skal vedkommende anses som utmeldt.

Det er dessverre nødvendig å minne om ovenstående paragraf fordi noen faktisk ikke har betalt kontingent på flere måneder, noen har ikke betalt i det hele tatt etter at de meldte seg inn i FFFS.

Vi håper og tror at manglende betaling er et resultat av en kommunikasjonsbrist, hvor vi ikke har fått ut tilstrekkelig informasjon. Kanskje har vi ikke vært tydelige nok med å påpeke betydningen av kontingent for vår drift. Kanskje har vi heller ikke vært klare nok i forklaringen av reglene for innbetaling av kontingent.

Når man velger å melde seg inn i FFFS, så koster det penger. FFFS har en differensiert kontingent, hvor kapteinen

betaler mest og lærlingene minst. Siden FFFS ennå ikke har forlangt forhandlingsrett, er det ikke alle rederier som betaler kontingenten direkte, de aller fleste medlemmer betaler selv. Noen ved hjelp av Avtalegiro, andre med den mottatte giroen som kommer fra vårt regnskapskontor. Uansett hvordan det gjøres, håper vi på at du sender inn din kontingent,

for det er den som holder hjulene i gang. Uten kontingenten kan vi ikke stå på for de sakene vi engasjert i. Det som er viktig å huske er at all kontingent genereres tilbake til medlemmene gjennom engasjerte medarbeidere i FFFS, advokathjelp og annet kostnadskreven arbeid vi gjør for medlemmene. Kontingenten går ikke til fete middager og høye lønninger! Derfor denne påminnelsen om kontingentens betydning.

*Med vennlig hilsen FFFS
Harald Prytz*



FAV Gruppen AS

- **Elendomsforvaltning**
 - **Industri**
 - **Handel**
 - **Shipping**

FAV Gruppen AS
Damsgårdsveien 57, postboks 2323
5824 Bergen
Tel.: 55 38 78 80 / Fax: 5538 78 81

favgruppen@fav.no
www.fav.no

Røykstripen etter ildkulen (midt på bildet). Ildkulen hadde størst lysstyrke der røykstripen er klarest. Foto: Martin Lyngdal, Pollen i Lyngen



Meteorittsommer i Norge

To til tre minutter senere ble store deler av området ristet av et kolossalt drønn. Bygningene ristet kraftig, gardiner ble slått opptil 40 cm inn gjennom åpne vinduer og selv eldre folk beskrev smellet som det kraftigste de hadde opplevd. Årsaken til det hele var en stein på antagelig flere tonn som traff atmosfæren og ble ekstremt kraftig oppvarmet.

To fiskere som stod ved Reisavannet i indre Nord-Troms hadde fullt solskinn i klarværet. De merket at det plutselig ble mye lysere et kort øyeblikk. Noen sekunder senere kom det maskin-

geværaktig brak som fikk bakken til å riste. Da de kikket rett opp, så de en rund sky. Vi har funnet ut at de stod nesten rett under eksplosjonen. Til tross for to leteaksjoner har vi ikke funnet noen meteoritter, men vi skal lete mer til sommeren og håper dessuten at alle som er i området rundt Reisavannet er på utkikk etter svarte eller metalliske steiner.

Moss i skuddlinjen

Fem uker senere var det Sør-Norges tur. Kl. 10.14 fredag 14. juli for en ildkule over Sør-Norge. Den var noe svakere enn den som dundret over Nord-Troms,

men likevel mer enn sterk nok til å kunne sees over store områder midt på lyse dagen. Ildkulen ble faktisk sett fra Strömstad i sørøst, til Lillesand i sørvest og nordover til Løten og Hamar. I deler av Østfold hørt dundring.

Utenfor Rygge i Østfold var familien Martinsen på hytta. Ragnar Martinsen satt på utedoen og hørte dundring som han trodde kom fra Rygge flystasjon. Da han var ferdig og lukket døren bak seg, hørte han en vislelyd etterfulgt av et skarpt smell da en liten stein traff en bølgeblikkplate som lå på bakken halvannen



Familien Martinsen med meteoritten som falt ned rett ved hytta. Ragnar Martinsen (midten) så at steinen traff en bølgeblikkplate.
Foto: Morten Bilet

meter unna. Den 35 gram tunge steinen var Norges 14. meteoritt!

Et par dager senere kom en familie i Moss hjem igjen til huset sitt etter noen feriedager. De oppdaget at tre grener på plommetreet, som står midt på plenen, var kuttet av. I plenen under treet stakk det opp litt av en svart stein. Den veide tre kvart kilo og hadde boret seg 7 cm ned i den tørre bakken.

Et par uker senere begynte det endelig å regne. Da oppstod det en vannlekkasje i taket til Norgesgruppens lokaler utenfor Moss. Et entreprenørfirma ble tilkalt og oppdaget et firkantet hull med en svart stein nedi. Denne veide 676 gram. Dette var den første meteorittsteinen som har gått gjennom et tak noe sted i Europa siden 1990!

Ytterligere 2-3 meteorittbiter er funnet rundt omkring i Mosseområdet og det finnes sikkert hundrevis av biter til som ikke er funnet ennå.

Snart viste det seg at denne meteoritten er av en svært sjelden type. Den er karbonholdig og inneholder urstoffet fra den gangen Solsystemet ble til. Mens jordkloden er 4,54 milliarder år gammel, er disse steinene nærmere 4,7 milliarder år. Bare fem ganger tidligere har man observert at slike meteoritter har falt noe sted på kloden, forrige gang i 1937!

Den samme uken som Moss var i skuddlinjen, var det ytterligere fem kraftige ildkuler over Sør-Norge som sannsynligvis etterlot meteoritter på bakken. En av disse falt i havet utenfor Rogaland, én på svensk side av grensen ved Røros og de siste tre ulike steder over Sør-Norge. Vi har ikke nok informasjon til å kunne si noe nærmere om fallsted.

Som om ikke dette var nok, opplevde store deler av landet en svært kraftig ildkule rett etter midnatt natt til 21. august. Den var synlig fra Finnsnes i nord til Sunnfjord i sørvest. Denne falt antagelig ned i Norskehavet.

Les mer om hendelsene her:
www.astro.uio.no/ita/nyheter/meteoritt_0706/meteoritt_0706.html

www.astro.uio.no/ita/nyheter/ildkule06/ildkule06.html

Du finner også mer om nedslag i boken *Bang!* som jeg har skrevet.



Den første biten som falt ned, ved Rygge, har en meget tydelig smelteskorpe. Flere mindre biter løsnet da denne steinen traff en bølgeblikkplate.
Foto: Morten Bilet

Atles kommentarer



Stad skipstunnel II

For en tid tilbake skrev jeg et stykke om ovenstående emne. Det har ikke kommet noen tilbakemeldinger på det hittil, og det tolker jeg som at alle som leste det er enig. Det er bra, men jeg håpet å kunne få i gang en debatt om dette, for derved å klemme ut nye tungtveiende argumenter for at denne tunnelen blir bygget.

Det er ikke noen ny ide dette med hull gjennom Stad. Allerede på 1880-tallet var det konkrete planer om dette. Det finnes historisk dokumentasjon tilgjengelig fra denne tiden, med prosjektering og dimensjonering (det er også tatt med i filmen om Stadt Skipstunnel).

Det går også en liten "kuriøs" historie om keiser Wilhelm II, fra den tiden han frekventerte norskekysten (tiden rundt Ålesundsbrannen i 1904), hvor han skulle ha uttalt en dag han seilte rundt Stadt med sitt skip, og det var litt dårlig vær, så han var en smule sjøsyk: "Hadde jeg vært keiser i Norge skulle jeg alltid ha fått skutt hull i det fjellet der."

I avisene har det i det siste versert en del leserinnlegg om dette tema, hvor noen prøver å så tvil om nytteeffekten, og fornuften i et slikt prosjekt. Uten å nevne navn viser jeg til ett av disse, som nærmest æresskjelte Gunn Berit Gjerde for at hun nevner nestenulykken med Midnattssol og katastrofen med fiskebåten Brenning som eksempel på historier som taler for at denne tunnelen blir bygget. Jeg vil si at det forteller mer om ham som skrev dette innlegget, med sin tydelige inkompetanse på området, enn om Gunn Berit Gjerde. Han sier bl.a. at Brenning var så lite sjødyktig p.g.a. at den hadde begge notbåtene oppe i davitene, med snurpenota liggende oppi disse (noe som var helt vanlig på den tiden), at han aldri skulle ha lagt ut den dagen. Ja, det er riktig det, men de menneskelivene som forsvant i havet den dagen blir ikke mindre verdifulle, og sorgen til de etterlatte blir ikke mindre av den grunn. Poenget er at hadde tunnelen vært der, hadde Brenning brukt den, og da ville dette forliset ikke funnet sted. Det var nemlig da de kom ut på Stadhavet med dårlig vær det gikk galt, ikke mens de var inne i smult farvann.

Det hevdes videre at det blir kun en tunnel for turisttrafikken med private småbåter, fordi det ikke vil være økonomisk forsvarlig å bygge så stort at f.eks. hurtigrutene kan gå der. Har du hørt slikt tull? Her skal jeg referere fra et brev fra en hurtigrutekaptein: "(...) Det er imidlertid helt klart, slik jeg ser det, at hurtigruten vil bruke tunnelen som, i første omgang en (trygging av seilas) sikkerhetsfaktor, for å redusere risikoen som, i dette

"For ikke lenge siden fikk en av våre nyeste hurtigruter motorstopp rett utenfor Stad, mens vinden var storm styrke."

tilfelle er ved seilas rundt Stadlandet. Det vil også, slik jeg ser det, skape en turistmessig attraksjon av dimensjoner til landet vårt." Det kan leses mer på www.boarding.no.

Dimensjonene bør, etter denne kapteinen sin mening være noe tilsvarende Måløybrua, men ikke nødvendigvis så dyp. (Ca. 35 meter høy, 25 – 30 meter bred. Dypgående er allerede prosjektert til 12 meter).

Dette vil gi en samfunnsnyttig gevinst for all godstransport og passasjertransport fra hurtigrutestørrelse og ned til småbåttrafikk.

Denne hurtigrutekapteinen sier videre: "(...) Tunnelen vil selvfølgelig også bety mye for kystbefolkningen og være god reklame for Kystnorge, da som den første skipstunnelen i verden, en attraksjon i seg selv som vi knapt nok har sett maken til.

Stadt Skipstunnel vil, slik jeg ser det, sette turistmagneter som Lysefjorden, Hardangerfjorden, Sognefjorden, Geirangerfjorden, Lofoten med Trollfjorden og selveste Nordkapplatået i skyggen. Sett i et verdensperspektiv kan Stadt Skipstunnel ferdig bygget, sidestilles med den moderne verdens underverker så som f.eks. kanaltunnelen mellom

Storbritannia og Frankrike, Frihetsstatuen i New York, Eiffeltårnet i Paris, Mount Rushmore South Dakota og Golden Gate Bridge i San Francisco, noe som vil gi en enorm markedsføring av Norge. Hvem i all verden vil ikke se og oppleve dette så unike samfunnsnyttige prosjektet?"

Videre uttaler kapteinen til www.boarding.no: "For ikke lenge siden fikk en av våre nyeste hurtigruter motorstopp rett utenfor Stad, mens vinden var storm styrke."

Så det er ingen grunn til å gjøre narr av Gunn Berit Gjerde fordi hun nevner dette, når endatil en av kapteinene på hurtigrutene også gjør et poeng av det (med mindre vedkommende vil hevde at hurtigrutekapteinene heller ikke vet hva de snakker om, men da faller vedkommende for sin egen tåpelighet). (Dette siste med henvisning til vedkommende som skrev leserinnlegg i avisen mot Stadt Skipstunnel, som jeg refererte til øverst i dette innlegget)

Til slutt tar jeg med at Kystverket har beregnet prosjektets kos/nyttebrøk til å være tilnærmet 1, med en interntrente på 9%. (Da er dimensjonene litt mindre enn det hurtigrutekapteinen antyder, men ikke så mye). Da er kostnaden ved dette prosjektet med andre ord lik null, og det er opp til oss i distriktet å finne på ting som gjør at nyttetallet under brøkstreken blir større, slik at brøken blir mindre. (Jo mindre brøk, desto mer lønnsomhet).

Med dette vil jeg oppfordre alle som har en mening om dette til å skrive i Dråpen, så kanskje det kommer fram enda flere argumenter for å få bygget denne tunnelen, og kanskje vi da kan samordne det til et felles framstøt mot politikerne som kan være til hjelp for de som arbeider med dette nærmest daglig.

Mvh
Atle Rusten

Tvungen kontingent/ tariffavgift

Etter at vi i forrige utgave av Dråpen tok opp ulovligheten rundt tvungen kontingent/tariffavgift, har ikke reaksjonene latt vente på seg.

Folk er fly f... over den måten de blir behandlet på som medlemmer i de andre forbundene, og annet kan en heller ikke forvente.

Vi i FFFS har besluttet å gi de andre forbundene litt tid til å få fjernet praksisen med medlemstvang overfor de seilende. Skjer ikke det vil vi gå til sak for få den fjernet. Når til og med Den Europeiske Menneskerettskonvensjonen sier at dette

er en ulovlig praksis, vet vi at vi har en sterk sak, ikke bare moralsk men også rettslig.

Man skulle nesten tro at enkelte fagorganisasjoner tror at de seilende er til for dem. Det er helt feil, organisasjonene er til for de seilende. Det var noe de skulle ha tatt inn over seg for mange år siden, men penger er penger, samme hvilken måte man skaffer seg dem. Enten lovlig eller ulovlig.

Etter at FFFS begynte å skrive om dette og beslektede tema, er det nå ikke automatikk i at man blir automatisk innmeldt i et av de andre forbundene, ved utmønstring. Fra tidlig i vår ble ordningen med at man automatisk ble medlem i NSF, for eksempel, avsluttet. Nå må man

fysisk melde seg inn i det forbund man ønsker å være medlem i.

FFFS ble blant annet startet på grunn av mangelen på medlemspleie i de andre forbundene. Nå har de seilende et alternativ, et forbund som setter medlemmene i fokus, ikke ledelsens lommebok og velstand. Vi vil gjerne også gjerne påpeke at FFFS er det eneste forbundet hvor alle kan bli medlem, fra kaptein til lærling. Filosofien er at som ett stort forbund vil vi bli hørt, og få mulighet til å sikre arbeidsplassene våre.

Er det andre som har synspunkter om denne saken, eller andre ting, er det bare å klikke seg inn på FFFS sine debattsider og si sin mening.

*Redning underveis
Bergen Kreds Foto: Erik Ask*



www.ffffs.no

FFFS FORUM

Alle har hørt uttrykket "som man reder, ligger man". Vi i FFFS ønsker å skrive dette uttrykket om:

Om vi reder skikkelig ligger vi bedre...

Enkelte hevder at misunnelsen er sterkere enn seksualdriften i Norge. Når man ser på misunnelsesnivået hos politikerne er man fristet til å tro at det er sant. Da vi arbeidet på det mest intense for å få nettolønn til norske sjøfolk, brukte SV-politikerne mantraet "lommeboka til rederne er altfor tjukk allerede". Når man hører at SV-politikere kan få seg til å si slike ting er det ikke til å undres over at vi blir engstelig, fordi de faktisk sitter med regjeringsmakt.

Overnevnte var SV sitt åpningsargumentet da vi hadde samtaler med dem. Heldigvis forsto de etter hvert at det vi snakket om ikke hadde noe med rederne å gjøre, men de seilende, distriktsnorge og det norske samfunn som helhet.

For ikke lenge siden kom Rederiskatteutvalget med sin konklusjon: Fjern alle overføringer og skattefradrag til skipsfarten. Kommisjonen så entydig på det med overføringer, de så ikke på arbeidsplasser og distriktslevedyktighet. Kutt ut alt, og la rederne flagge og flytte ut. I Rederiskatteutvalget var det blant annet med forskere fra Norges Handelshøyskole (NHH) i Bergen, som hevdet dette.

Heldigvis er det delte meninger om saken blant økonomene, og flere ved NHH som har greie på hva som er best for skipsfarten i Norge. I et debattinnlegg i BT, 17.07.06, skriver professor emeritus i skipsfartsøkonomi Arnljot Strømme Svendsen om "Rederiskatteutvalgets dårlige skipperskjønn" (se <http://www.bt.no/lokalt/article284025.ece>). Her tar Svendsen til motmæle, og erklærer seg ikke enig med Rederiskatteutvalget. Heldigvis er det noen som vet hva de snakker om og som ikke lar enkelteskperter råde grunnen alene.

Det var den forrige regjeringen som bestilte rapporten fra Rederiskatteutvalget. Som vi alle vet var den regjeringen i mot skipsfart. Vi skal ikke her påstå at Rederiskatteutvalget har unnslått

noe i sin undersøkelse om skipsfartens økonomiske grunnlag, men påpeke at det er delte meninger om deres konklusjon. I alle fall fikk regjeringen understøttet sin grunnleggende negative holdning til skipsfart i Norge.

Professor emeritus Svendsen hevder derimot at den norske skipsfarten i det minste må ha den samme støtten som de andre skandinaviske landene. Aller helst det samme som Danmark. Gjennom støtteordninger vil den norske skipsfarten klare seg, og i tillegg vokse. Det vil føre til å sikre arbeidsplasser, samt at vi vil seile inn store summer utenlandsk valuta.

Dette vil bare bli et pluss for distriktene, hvor de fleste sjøfolk hører hjemme. Overføringene dit kan da reduseres. Vi vil få flere arbeidsplasser til sjøs, noe som i sin tur vil støtte maritime skoler, verksteder, verft og mange andre arbeidsplasser rettet mot det maritime miljøet.

La oss innføre nettolønn i alle registre, innenriks, fiske, ferger, hurtigruter og utenriks.

Om vi reder skikkelig ligger vi bedre.

Noe på hjertet?
info@fffs.no
www.fffs.no

Hvor mange ganger skal man straffes for én og samme forseelse?

FFFS er blitt kontaktet av en person som har promillekjørt på fritiden. Han ble dømt og straffet av rettsvesenet, i henhold til norsk lov. Det som er spesielt i denne saken er at han i tillegg ble straffet av rederiet!

oppgave, var en av mange grunner til at FFFS ble startet. Nå har medlemmene en organisasjon hvor de vet de blir tatt på alvor. Mer enn halvparten av de sakene vi har løst, og arbeider med, er saker vi har "overtatt" fra andre forbund. Nå blir de behandlet og gjort noe med.

Når ble arbeidsgiver, i dette tilfelle rederiet, tildelt rett til å straffe og sanksjonere forhold påtalemakten allerede har gjort opp? Arbeidsgiver har aldri hatt slike rettigheter og skal naturlig nok heller ikke ha det.

Han fikk klart svar. Så lenge straffen din til samfunnet er avtjent, har rederiet ingen rett til å straffe deg engang til. De skal oppføre seg som om ingenting har skjedd.

Det kan se ut for at enkelte forbundsledere tror at medlemmene er med for deres skyld. Det er en gedigen misforståelse. Ledelsen er til for medlemmene og ingen andre.

Når så vedkommende går til sitt forbund for å få hjelp, ringer forbundet til rederiet for å få instruksjoner om hvordan de skal forholde seg. Svaret fra forbund blir da deretter: Beklager vi kan ikke hjelpe deg. Hva er dette for svada, selvsagt burde de hjelpe medlemmet sitt, men de unnlot å gjøre det.

I denne saken burde forbundet vite hva de skal gjøre, og om de ikke har riktig informasjon skal de i alle tilfeller ikke ringe arbeidsgiverne for å få vite hva de kan og ikke kan. De skal vite, og de har som første prioritet medlemmenes behov og rettigheter å ivareta.

Har medlemmene problemer av en eller annen grunn, skal ledelsen hjelpe til med å løse problemet. Kontingentpengene er en garanti for de seilende om at de har sikkerhet i arbeidet, og at forbundet arbeider for deres interesser. Slik arbeider i alle fall vi i FFFS!

I kjølvannet av dette kontaktet vedkommende FFFS for å høre hva vi mente.

Det er bare et av mange tilfeller hvor folk ringer og spør hva forbundene egentlig skal gjøre for sine medlemmer. Det at forbundene glemmer sin viktigste

Synliggjør deg selv og forbundet

Tennisskjorter med FFFS logo

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

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



“Norge, det korrupsjonsfrie landet”

Det blir hevdet at Norge er et av de minst korruperte land i verden. Stemmer dette med virkeligheten?

FFFS har mottatt en del dokumenter som motbeviser påstanden.

Det er ikke bare svart arbeid og privat korrupsjon det dreier seg om, men også statlige organer er mottakelige for slik praksis.

Vi har dokumenter som viser at minst ett av de statlige departementer er involvert i denne formen for kriminalitet.

Her følger en forklaring på korrupsjon (utskrift fra Wikipedia).

Hva er korrupsjon?

I de nye straffebestemmelsene mot korrupsjon, som ble innført fra 4. juli 2003, defineres korrupsjon som det ”å gi/tilby eller kreve/motta/akseptere en utilbørlig fordel i anledning stilling, verv eller oppdrag”. Det er altså ikke et vilkår at den utilbørlige fordelen kan knyttes til en bestemt handling eller unnlatelse; det er tilstrekkelig at den har sammenheng med en persons stilling, verv eller oppdrag. I de nye straffebestemmelsene likestilles korrupsjon i offentlig og privat sektor. Korrupsjon straffes med fengsel i inntil 3 år, mens strafferammen for grov korrupsjon er 10 år.

I 2003 ble det også innført bestemmelser som rammer såkalt påvirkningshandel. Disse bestemmelsene setter forbud mot å gi/tilby eller kreve/motta/akseptere en utilbørlig fordel for å påvirke en annen persons utføring av stilling, verv eller oppdrag. Slik ulovlig påvirkningshandel kan forekomme i tilfeller hvor en person

Hvorfor er det viktig å bekjempe korrupsjon?

- Korrupsjon er en trussel mot rettsstaten, demokratiet og menneskerettighetene fordi korrupsjon svekker etiske og moralske verdier.
- I et globalt perspektiv er korrupsjon det største hinder for sosial og økonomisk utvikling i den tredje verden.
- Korrupsjon skaper forskjellsbehandling og hindrer sosial rettferdighet.
- Korrupsjon undergraver den redelige konkurransen (skaper konkurransevridning).
- Korrupsjon kan påføre bedrifter direkte økonomisk tap og tap av omdømme.

hevder å være i stand til å påvirke en beslutningstaker, og utnytter denne stillingen til å kreve eller motta utilbørlige fordeler.

Som man kan lese er det ikke bare penger, men også tjenester som omfattes av begrepet korrupsjon.

Grunnen til at vi i disse dager tar opp denne problemstillingen er som dere sikkert har lest, samrøret med NSF og forskjellige etater og rederier. Det er ikke hyggelig lesning, men nødvendig å offentliggjøre for å få ryddet opp i slike saker.

Hadde det bare vært i et av forbundene slike saker skjedde, hadde det vært grunn til å tro at det bare var en, eller kanskje to utro tjenere. Men vi vet at samme praksis har vært ført også andre steder enn i NSF, derfor er det ekstra viktig å få vite hva kontingentpengene brukes til. Hemmelighold gir grobunn til spekulasjoner og rykter. FFFS har derfor sett seg nødt til å ta opp denne problemstillingen.

Om du vet om, eller kjenner til slik praksis, håper vi at du deler denne informasjonen med oss, eller legger den inn på våre hjemmesider. Husk at du må kunne dokumentere dine påstander da vi ikke er interessert i ryktespredning.

Vi klager ofte over at det står dårlig til med skipsfarten i Norge, Informasjonen vi har fått kan bidra til å forklare dette. Hadde de som er ansvarlig for å ivareta oppgavene med å gjøre det beste for sine medlemmer, gjort jobben slik det er forventet, tror vi at vi hadde hatt en helt annen situasjon i dag.

Skal vi få en konkurransedyktig næring kreves det ærlighet i alle ledd.

Lovmakernes informasjon må til enhver tid være korrekt. Den kan ikke være farget av egeninteressen til enkeltpersoner som ønsker å sko seg selv.

Slike personer må fjernes fra alle ledd, de må avsløres og straffes.

Grådighet/egoisme er dårlige egenskaper og må fjernes fra alle organisasjoner som bygger på tillit.

www.fffs.no - info@fffs.no



Bare send pengane Manpensa

Tusen, tusen takk Manpensa. Eg har nettopp fått meil fra deg. Tenk å få ein sånnein meil fra Malpensa Dondo, - eg har jo aldrig hørt om deg eingang. Åsså den fantastiske presangen du gjer meg. Eg vil med dette informera deg om at alt e i orden. Bare send meg pengane mine. Eg har regnt ud at det ska ver ca. 36,8 millionar kroner eg ska få, og det e jo heilt utroligt at et sånnett beløb sko detta i håvet på litle meg. Kordan fant du fram te meiladresså mi?

Eg sette veldigt pris på at du har plukt ud akkorat meg te å passa på og investera pengane te Mikky Kabila, som du skrive e den fysste sønnen te den tredje kånå te den avdøde presidenten i Kongo, Laurent Kabila. Og det skjere meg i hjerta å lesa at president Laurent blei myrda av ein av livvaktane sine. Eg trodde ein livvakt ikkje sko oppføra seg sånn, og eg vil be deg om å vurdera om det ikkje kan ver på sin plass med ein liden reprimande, eller någe sånt, te denne livvakten.

Eg blei krye og varme i hjerta då eg leste at i heila Europa så va det akkorat meg dokker hadde mest tiltro te, og at det e nettopp meg så får 20% og æra av å investera disse 25,5 millionane amerikanske dollars. Det va spennandes å lesa om då Mikky og morå smugla kassane med pengesedlar ud av slottskjellaren og heilt te Holland, - det va jo akkorat som ei kriminalroman, og eg håbe Mikky snart sleppe laus fra flyktningelivet i det Vestafrikanska landet han gjømme seg i.

Eg har hatt litt problemer med å finna fram te "Continental Security Company" i Holland, både på meil og tillefon, men hvis du sende meg adresså så kan eg godt reisa ner sjøl og henta pengane mine, så sleppe du alt bryet med å øveføra de. Eg ska selvfølgeligt investera 80% av beløbet så godt eg kan, i europeiske foretak, sånn så du ber meg om. Eg har aldrig gjort någe sånt før, men siden dokker har sånn tiltro te meg

så e eg sikkert flinke te det. Og siden eg får, på forskudd, 36,8 millionar kroner, så kan eg, hvis det sko ver nødvendigt, stå på i flerne timar.

Du skrive at dokker måtte smugla pengane ud av landet. Eg håbe ikkje at dette betyr der e någe muffens ein eller aen plass. At det gjerna ikkje e Mikky sine pengar, eller någe sånt. Men siden alt ser så ordentligt og skikkeligt ud vil eg ikkje ver mistenksomme heller. Og Mikky e jo, tross alt, den fysste sønnen te den tredje kånå te han Laurent, så då sko alt ver i orden reint formelt og arvemessigt.

Du ber om bankkontonummeret mitt, og kodeordet. I Norge e det litt uvanligt, av sikkerhedsmessige grunnar, å oppgje denslags, og dette e eg sikker på at du forstår, siden du jobba innen sama feltet sjøl. Men eg kan lova deg at såsnart eg har fått kontantane så ska de rett inn på kontoen min.

Du må hilsa Mikky og morå, og adle andre kongolesare du måtte treffa på. Såsnart eg har millionane, helst i brukte tusenlappar, så ska eg investera de på best muligt måte. Eg e ikkje dumme i håvet heller. Foreløbigt har eg sett meg ud fem interessante og sikre investeringsobjekter. Nemligt Rosenberg Mekaniske Verksted, og Tou Bryggeri, i Stavanger, samt Statoil, Finance Credit og Brann Fotballklubb. Dette ska gå så fint så. Slapp av Manpensa.

Nederst skrive du "Yours Faithfully". E dette kånå di? E hu i slekt med Marianne Faithfully?

Me snakkes, Manpensa. Adjø.

Per Inge.

Dumskap og dramatiske konsekvenser

Den norske stat står foran de største erstatningssakene noensinne. Dykkerne har ofret liv og helse for å gjøre Norge til ett verdens rikeste nasjoner. Nå er de tvunget til å gå rettens vei for å få staten til å erkjenne ansvar for skader de er påført. Dette er skammelig, og dessuten et eksempel på utrolig politisk dumskap.

*Av Knut Ørjasæter, cand. polit.,
frilansjournalist og forfatter*

I slutten februar neste år starter de først rettssakene for Oslo tingsrett. Dykkerne gjør ikke dette fordi de ønsker å møte den norske staten i rettssalen, men de gjør det fordi de er tvunget til det.

Daværende arbeids- og sosialminister Dagfinn Høybråten sa i juni i 2005 på Stortingets talerstol: – Svar på om staten har et objektivt ansvar, kan bare domstolene gi, gitt den avklaring Stortinget har gjort av sin rolle i dette. Det er reist søksmål mot Arbeids- og sosialdepartementet for domstolene som etter alt å dømme vil gi domstolene anledning til å prøve det spørsmålet, og etter mitt syn er det nettopp det vi har domstoler til. Høybråten, hans regjeringskolleger og hans kolleger i Arbeiderpartiet lukket derved døren for en politisk løsning da de sist hadde sjansen. Rettssalen blir derfor arenaen for å få avklart spørsmålet om statlig juridisk ansvar i norgeshistoriens største arbeidslivsskandale.

Dette er dumskap først og fremst fordi skadde dykkere hadde fortjent bedre enn å måtte slite med rettssaker i flere år for å få den behandlingen og anerkjennelsen de fortjener. Trolig er det en form for utmattelsespolitikk politikere her har satsset på der de regnet med at de fleste dykkerne ikke ville orke å gå til sak. Det gjør i så fall saken enda mer skammelig. Dessuten tok politikere grundig feil. Dykkerne gir seg ikke. De følger seg grundig lurt ved at norske myndigheter hele tiden har visst at de etter all sannsynlighet ville bli skadet på jobb uten verken å regulere eller sørge for at dykkingen ble forsvarlig. I tillegg ble det opprettet et såkalt forskningsinstitutt der dykkerprosedyrer ble erklært som vellykkede til tross for at den ene dykkeren etter den andre som deltok i forsøkene ble skadd. Bruddene på internasjonale konvensjoner og menneskerettigheter er

mange og åpenbare. I den Europeiske Menneskerettighet Konvensjonen (EMK) heter det eksempelvis i artikkel 6.1 at en skal ha rett til en rettferdig rettergang. Dette fordrer selvsagt innsyn i dokumenter som kan belyse saken. Norske myndigheter har til nå lovstridig holdt tilbake og nektet dykkerne innsyn i dokumenter som kan belyse saken. Bakgrunnsmateriale til Lossius-kommisjonen som gransket dykkernes forhold i Nordsjøen fram til 1990, er blant annet taushetsbelagt med opptil 80 år. Dette er bare ett av bruddene på internasjonale konvensjoner. Politikere kan ikke ha forstått konsekvensen og rekkevidden av avgjørelsene de har tatt. Dette blir de største erstatningssakene mot den norske stat noensinne i både beløp og i antall saker.

I alt dreier det seg om vel 350 norske dykkere. De fleste er blitt uføre i en alder av mellom 35 og 45 år. Pensjonsalderen er fortsatt 67 år og ingen har nådd pensjonsalderen i yrket. Årlig inntekt til en dykker ligger på vel 1 million kroner. Det betyr at et inntektsbortfall alene blir på mellom 25 og 30 millioner kroner per dykker. I tillegg kommer andre økonomiske krav. Samlede krav for over 300 dykkere og etterlatte, blir derfor på over 10 milliarder kroner. Dertil kan fem ganger så mange utenlandske dykkere som også arbeidet på norsk sokkel og som norske myndigheter har tildelt norske dykkersertifikater, henge seg på. I så fall blir det snakk om beløp på flere titalls milliarder kroner.

Beløpenes størrelse og sakens karakter vil garantert bidra til å gi internasjonal oppmerksomhet når sakene kommer opp. En rekke tidligere statsministere, topp politikere og byråkrater vil bli nødt til å forklare seg under ed. Når norske ikoner som Gro Harlem Brundtland med flere vil må møte i rettssalen, vil også det bidra til at internasjonal oppmerksomhet rettes mot Norge. Vi risikere å få avslørt en kynisme, selvgodhet og dobbeltmoral for en hel

verden som gjør en skamfull av å være norsk. Det vil også avsløre for hele verden at norsk oljeformue er fundamentert på arbeidsmiljøkriminalitet. I tillegg til at beløpene er gigantiske, vil antallet saker som etter hvert skal opp for retten kunne lamme Oslo tingsrett. Selv om behandlingen kan bli relativt summarisk etter at de første sakene har gitt prinsipielle retningsslinjer, så vil de måtte behandles i retts-systemet. Med flere hundre norske saker og kanskje over 1000 utenlandske dykkersaker, får ikke domstolene gjort mye annet i årene som kommer.

Statens og politikernes standpunkt om at rettssalen er den rette arenaen å møte dykkerne baserer seg i hovedsak på en eneste juridisk vurdering. Det er vurderingen fra Inge Backer Lorange i Lovavdelingen i Justisdepartementet. Lorange og lovavdelingen står imidlertid helt alene. Av 25 hørings svar, deriblant fra Justisdepartementet selv, blir ikke konklusjonen til Lossius-kommisjonen om et statlig juridisk ansvar motsagt. Alle juristene som har uttalt seg slutter seg til Lossius-kommisjonens konklusjon og dommer Petter Lossius om statlig ansvar – bare ikke Lovavdelingen. De som har uttalt seg i favør av Lossius-kommisjonen er blant andre Advokatforeningen, professor i arbeidsrett Henning Jakhelln og flere uavhengige advokater. Lovavdelingen har dessuten konkludert uten å ha vurdert det omfattende materialet til Nordsjødykker Alliansen, samt bakgrunnsmateriale til Lossius-kommisjonen og kommisjonens gjennomgang av hemmeligstemplede dokumenter.

Politisk klokskap hadde vært å sette seg ned og forhandlet med dykkerne. Deres krav er ikke urimelige. De ønsker blant annet at historien ikke skal gjenta seg og at de skal få en forsvarlig helsemessig oppfølging av de skader de er blitt påført.

Tredje gangs domfellelse, et amerikansk fenomen

Amerikansk rettssystem har innført mange og til dels rare lover for å få ned kriminalitetsstatistikken. Et av dem er tredje gangs domfellelse. Det betyr i praksis at en som får sin tredje dom, alvorlig forbrytelse eller ikke, får livstidsdom. Dette er grunnen til at en tidligere pionerdykker har belånt eiendommen, for å hjelpe en tidligere kollega i nød.

Man kan mene hva man vil om Nordsjødykkerne, og vi som arbeidet sammen med dem misunde dem mange ganger deres høye lønninger og fine livsstil. Den gang visste vi ikke hvilken skjebne som ventet dem senere i livet. Alt vi så var deres flotte biler og store hus. Men det var den gang, i dag vet vi at alt ikke er rosenrødt, men faktisk helsvart.

På grunn av at Pionerdykkerne har vært nasjonens prøvekaniner, uten mulighet til å få oppreisning, hjelper de hverandre så godt de kan. Staten har løpt fra ansvaret, de ansvarlige har gått i hi. Løgn og bedrag har vært dykkernes hverdag, for dem som overlevde. Mange har gitt opp kampen og tatt sitt eget liv (23 stykker), andre er for utslitte og deprimerede til å orke å slåss lenger. Heldigvis finner vi noen unntak; Nordsjødykker Alliansen (NA) er en sammenslutning av tidligere dykkere som ikke lenger ville finne seg i slik behandling. Det burde ikke være ukjent stoff for våre lesere, vi har hatt mange innlegg i Dråpen om dette temaet helt fra første nummer.



Det som gjør oss så opprørte, er at selv nå, så mange år etter at de tok opp saken, har ikke noe skjedd fra myndighetenes side. Med en elendig økonomi, men stort hjerte, må de selv ordne opp i den norske stats anliggender. Saken er nemlig den at NA har fått rede på at en tidligere kollega lever et svært dårlig liv i Texas, hvor han tigger og går på bommen. Staten gjør ingen ting, men det gjør dykkerne.

I begynnelsen av september fikk NA rede på at en tidligere kollega og venn er havnet helt utpå i USA. Uten penger og tak over hodet har vedkommende vært

nødt til å stjele mat til livets opphold. Dette har eksdykkeren blitt dømt for to ganger. Om vedkommende blir dømt en gang til vil han automatisk få livstidsdom. Resolutt og full av harme mot det norske systemet, belånte en av dykkerne eiendommen sin som fra før er hardt belånt, kjøpte billett og reiste for å prøve å finne mannen.

Først er dykkerne prøvekaniner for staten, slik at staten kan tjene milliarder av kroner, for så å nekte dem en menneskelig behandling. Dette viser at vi er ikke alle like for loven.

Enkelte ganger kan man lure på hvem loven er til for.

Vi har lenge hatt lite til overs for norske politikere, nå er tilliten helt på nullpunktet.

Vår oppfordring til staten er:

-gi dykkerne det de har krav på uten mer pinsel

www.fffs.no

FFFS FORUM

Visste du at....

- Norge har mindre enn en promille av verdens befolkning, men kontrollerer nesten 10 prosent av verdens skipsflåte.

Visste du at....

- Nordmenn kontrollerer nærmere 20 prosent av verdens forsikringsmarked for skip. Nordmenn klassifiserer nesten 15 prosent av verdens skipsflåte, og har ledende produsenter av skipsutstyr, shippingbanker samt betydelige skipsmeglerhus.

Våkne opp alle Nopef medlemmer!

I forrige uke ble jeg igjen angrepet av Nopef ansatte for at jeg har skrevet en bok om dykkerne og overgrepene de har vært utsatt for. Nopefs folk er ikke fornøyd med omtalen i boka og prøver å gjøre en inhabil granskningskommisjon til sannhetsvitne for at de har vært en pådriver for dykkerne og liksom fått til noe. Det har de ikke.

Av Knut Ørjasæter,
forfatter og frilansjournalist

Fakta og listen over områder der Nopef har sviktet taler sitt eget tydelige språk og er tidligere omtalt i denne avisen. Jeg vil ikke gjenta den her og nå.

Det er imidlertid et poeng å gjøre en sammenlikning mellom min bok og det Lossius-kommisjonen kom frem til i sin granskning. Selvfølgelig er det forskjeller i formen på en fakta-/samfunnsbok og en offentlig granskningsrapport.

Ser en bort fra disse forskjellene i form, bør det sjokkere alle som har fulgt med i saken at en offentlig granskning ikke

har funnet, eller påpekt en rekke av de forholdene jeg har avslørt i boken min. Spesielt hvis en tar i betraktning alle de ressursene en har tilgjengelig i forbindelse med en offentlig granskning.

Her vil jeg bare nevne et par eksempler. Lossius-kommisjonen omtaler ikke det omfattende rapporteringsjukset i Oljedirektoratet mht ulykker og skader. Lossius-kommisjonen omtaler ikke ulovlig bruk av reseptbelagte medisiner i forbindelse med dekompresjon av dykkere. Kommisjonen omtaler heller ikke forskningssjuks der forsøksdykk skader dykkere som deltar i forsøkene. Likevel erklæres forsøksdykkene som vellykkede og enda flere dykkere blir skadet. En granskning der en hadde kunnet stole på og hatt tillit til at de som gransket var uavhengige, ville trolig avslørt en forskningsskandale som får Sudbø-skandalen til å blekne. Lossius-kommisjonen direkte feilinformerer når den fremholder at alle forsøksdykk har vært etisk klarert. Det har jeg påvist er uriktig, og dessuten hva hjelper det når de etiske kravene ikke følges likevel? Listen over avsløringer en skulle forventet å finne i Lossius-kommisjonens rapport er dessverre mye lengre.

Nopef har medlemmer som må ha kjent til rapporteringsjuks i Oljedirektoratet, og uregelmessigheter og forskningssjuks i forbindelse med forsøksdykkene ved NUI.

En viktig årsak til at ikke Lossius-kommisjonen ikke "klarte" å avdekke mer er at alle i kommisjonen, med unntak av kommisjonslederen selv, kunne anklages for å være inhabile og ha partsinteresser. Og trolig enda viktigere så var det de med det øverste administrative ansvaret for arbeidsmiljøet og sikkerheten til dykkerne som var kommisjonens overordnede. Disse ville neppe la kommisjonen avsløre egen uforstand i tjenesten. Kommisjonsleder Petter Lossius sa dessuten til en dykker han hadde kontakt med at han hadde gått så langt han kunne i rapporten fra kommisjon. Han minnet dykkeren samtidig om at dette var en offentlig granskning.

Nopefs ansatte ønsker altså å gjøre en særdeles mangelfull granskning og granskningsrapport til sannhetsvitne for hvor flinke de har vært i dykkersaken. Dessverre tror jeg ikke at selvskrytet blir mer troverdig av den grunn. Løgnen om den gode jobben Nopef har gjort for dykkerne bør skremme alle med medlemskap i fagforeningen.

Nopef er for øvrig ikke en gang anstendige nok til å følge et av pressens viktige etiske prinsipper. Jeg har ikke fått muligheten til å komme med tilsvarende på sine egen web sider angriper meg. Dette sier mye om den yrkesetikk til Nopef står for.



Vinden brølte og gjorde det vanskelig å stokke skøyter og skistaver riktig, men jeg fortsatte bortetter prærien og lot meg fascinere av de atombombesopp-lignende skyene som vokste opp rundt meg.

Noen var under oppseiling og sugde til seg luft, mens andre var begynt å utlade lyn og torden og øste ubeskrivelige mengder regn og hagl ned over de vergeløse.

Hadde ingen steder å søke ly og lot meg suge inn i en tordenstorm som behandlet meg brutalt. Skøytene levde sitt eget liv nede i vannmassene så kun stavene gav framdrift. Følte meg liten, men likevel stor – som en mus i et løperhjul der jeg spente Vår Herres klode under meg og stilte klokken fram en time hver tredje uke ettersom jeg beveget meg over horisonten. Det er da man får følelsen av å være på langtur med rulleskøyter.



På 8 hjul over Amerika

Fortsettelse fra forrige nummer

Til tross for snegletempo, var kroppen på grensen til overoppheting. Signalene kjente jeg; først blir man trøtt og jeg ønsket kun å sette meg ned og sove, deretter blir man aggressiv noe som gikk hardt utover sekk og staver som jeg slengte veggimellom, til slutt blir man omtåket og mister balansen – noe som ikke er å anbefale når man har 20 kilo på ryggen. Klarer man ikke å kjøle ned kroppen raskt nok går man raskt over til fjerde og femte fase som er henholdsvis koma og død.

Tre timer brukte jeg på de første 12 kilometerne og mesteparten av vannbeholdningen hadde jeg allerede brukt til å kjøle ned kroppen. Var sikker på at jeg måtte kaste inn håndkle og slenge ut en haikende finger, men straks solen gikk på hell ble tilværelsen håndterlig så jeg kunne fortsette i lyset av en halvmåne og diodelykt.

Highway 12 som jeg fulgte gikk parallelt med Milwaukee Railroad som var det ville vestens livsnerve helt fram til 1970-årene da den ble nedlagt, og det virket som om samfunnet stagnerte sammen med jernbanen der hvor innbyggerne i hovedsak er av god gammel årgang og fører et liv langt fra terrorfrykt og stormaktpolitikk. For sosialantropologer ville disse agrarbygdene vært interessante, for motepolitiet avskyelige, og trolig lider de alle av tannlegeskrekk, men for meg var de hjertevarme.

Tenk deg disse værbitte spøkelse-

saktige bygningene dukke opp som et *fata morgana* i det fjerne og endelig framme ramler du totalt utslitt inn på stedets eneste bar. Straks du er innenfor



Disse gubbene var sprekkerferdig av å fortelle historier og svært spent på om jeg ville le av dem eller med dem – ja takk, begge deler!



Gjennom en av byene i ørkenlandskapet mellom det vestlige og sentrale fjellkjeden i USA

dig som veiskuldrene forsvant og jeg sto igjen med en hullete veibane full av singel og knuste glasskår med biler susende forbi med noen centimeters klaring, og hver gang jeg tok et tak med venstrefoten og beveget meg utover i veibanen fikk bilistene sjokk, noe som understreket min mistanke om at sjåførene hadde noe under pari erfaring med skøyting. Ja, kanskje de ikke hadde erfaring med sport i det hele tatt, for det var ikke uvanlig å se folk starte Cadillac'en sin og kjøre 100 meter for å kjøpe seg en kopp kaffe, og hvor jeg enn beveget meg oppsøkte de lokale medier meg – noe som forteller at man ikke skal bevege kroppen spesielt mye før man er førstesidesoppslag 'over there'.

døra våkner stedet til liv, og det virker som om de ikke har gjort annet enn å vente på deg i flere timer – kanskje flere år!

En historie blir som kjent bedre med tiden, og de eldste innbyggerne må man anta har sittet ved sitt bord siden de harde trettiårene og fortalt de samme historiene og framfører dem med så sterk pasjon at du ligger krøkket i latter lenge før de har kommet til poenget. Du blir populær da – og middagen blir 'på huset'.

Jeg følte nesten jeg gjorde en god gjerning bare ved å være der, for som en gammel mann sa til meg; "jeg mente jeg hadde sett det meste - helt til jeg så deg komme skøyte med skistaver over prærien", deretter trakk han pusten dypt og mente han kunne få utbytte av å holde seg i live litt til. Eller norsk-amerikanerne som har rottet seg sammen i Midt-Vesten og laget urnorske samfunn hvor de feirer 17.mai halve sommeren, har troll i vinduskarmen og tar på seg vikinghatt når de skal ut og spise. Samtlige mener å stamme direkte fra en stor norsk vikingkonge, som de selvfølgelig ikke husker navnet på i farten, men som i hvert fall hersket med jernhånd over hele Europa og Midt-Østen ned til Egypt. På disse stedene ble jeg tatt imot med blankt blick og skjelvende åpne armer, for nå fikk de næring til å holde liv i vikingsgaen ennå en stund.

Fullt så begeistret var ikke politiet som mente at det jeg drev på med var ren galskap. Første gangen jeg ble stop-

pet var det rent nervepirrende, for den muskuløse macho-mannen som steg ut av politibilen med balltre og revolver hadde tydeligvis glemt beltet hjemme og måtte stå skrevende i knebøy for ikke å miste buksene, men det endte heldigvis godt da vi raskt ble enige om at det måtte være tryggere å skøyte ute i buskene enn på veien.

Jeg måtte stilltiende gi dem rett i at det ikke var helt trygt ute på 'highwayen', spesielt da jeg nærmet meg Chicago og trafikken tok seg kraftig opp samti-

Etter en måned over den monotone prærien hadde jeg sett nok mais, erter og soyabønner til å mette hele Afrika og var lei av å stå opp i grålysningen hver dag for å gå på skøyter inntil mørket falt på, men jeg følte målet var i sikte og bet tennene sammen og presset hardere på enn noensinne. Framdriften økte, men på skøyter må man holde seg fokusert hele tiden og i skumringen en dag da jeg tenkte "bare en miles til" mens beina hadde tatt kveld for lengst, og konsentrasjon og stil var lavmåls, traff jeg en liten stein som fikk meg i



Hygienen var av mer sporadisk kvalitet, men fikk jeg en anledning til å skylle av meg, var jeg ikke vanskelig å be.



Nærmer meg målet!

ubalanse. Instinktivt tok jeg et ukontrollert spastisk skøttetak som resulterte i at jeg slo skøytenes skjeve og før som en sittende Buddah i lotus-stilling bortetter veien. Fant en betongklump som jeg banket den skjeve hjulrammen tilbake med, og alt fungerte fint inntil neste støttetak hvor prosedyren gjentok seg. Venstre skøytesko ble etter hvert nok så lettøyelig og de siste ukene gjennom Appalache fjellene kunne den slå seg vrang uten forvarsel og skreve rett ut mot venstre med meg halsende etter som en *Bambi på isen* i dødsangst for motkommende trafikk.

Det var fem mil igjen da jeg så skyskraperne i *The Big Apple* kneise i det fjerne, og man skulle tro det blusset opp et snev av seiersfølelse da, men folk mente jeg hadde det verste stykke foran meg og det følte mest som å balansere på en knivsegg inn mot stedet hvor det blir drept flere i trafikken enn det er dager i året. Virket som om bilistene konkurrerte om hvem som kom nærmest uten å brøle ut ukvemsord mens ett og annet avfall fløy gjennom luften mot meg – og jeg likte det! New York har som kjent sin egen sjarm bygget opp rundt hjerteløshet og råhet og gjorde det nærmest surrealistisk å se bevegde mennesker stå ved *Ground Zero* og stirre ned i et hull i bakken mens Wall Street levde sitt kyniske materialistiske liv noen kvartaler unna.

Jeg fortsatte over Brooklyn Bridge gjennom de fargedes slumområder i Bronx

og peilet mot 116. gate på Rockaway Beach. I det jeg rundet siste gatehjørne følte det som om drømmen om å krysse det amerikanske kontinent på ruller skøyter var i ferd med å nå sitt klimaks. Og det var kanskje rundingen av siste gatehjørne som var klimaks – eller kanskje det var de første usikre skrittene to måneder tidligere, jeg vet ikke helt. Så snart jeg nådde stranden hvor land og hav møtes – hvor virkelighet og drøm ble brutt mot hverandre – var drøm og visjon med ett borte, og jeg satt igjen dypt begravet i seierens melankoli med spørsmålet; 'hva så?'

Og folk spør meg hva som var det beste og verste på turen. Ironisk nok er det



Selv om målet var nådd hadde jeg ingen seiersfølelse, mer en letthet over at strevet var forbi så jeg kunne stå opp neste dag og gjøre noe annet enn å stå på skøyter

ofte samme tingen – da smerten og motløsheten var på sitt verste, kroppen så overopphetet at jeg var i ferd med å svime av og bøygen sa "gå utenom!" men likevel fant krefter til å fortsette – da hadde jeg det jævlig, men bra.

Det sies at den 5300 kilometer lange skøyteturen over det amerikanske kontinent er verdens lengste tur på in-lines, og det er flott, men de fleste kan gjøre det jeg har gjort hvis du bare orker å stå opp i grålysningen og gå 9 mil i snitt hver dag i to måneder.

Lykke til!

FAKTA:

Total distanse:	5300 km
Total tid:	59 dager
Dagsgjennomsnitt:	90 km (29% raskere enn beregnet)
Lengste dagsetappe:	138 km
Største daglige væskeinntak:	12 liter
Antall hjul med lager brukt:	32 (4 sett)
Antall fall :	6 (ett av dem fordi jeg skled på en kjempesnegl)
Totalt kostnader:	Ca 48 000 Nok
Høyeste temperatur:	43°C

Vervekampanjen fungerer!

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

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

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

Lykke til.

Medlemskontingent satser FFFS

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

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

Har du flotte bilder fra arbeidslivet til sjøs?

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

Kontaktperson for FFFS om bord

Vi har fått mange henvendelser fra medlemmer som etterlyser en representant for FFFS ombord. Det er fritt frem å velge hvem man vil til den posisjonen, forutsatt at vedkommende er stiller seg disponibel.

Ordet "Tillitsmann" er utledet av "en man har tillit til", med andre ord en man stoler på. Gjennom mange år var tillitsmannen det nærmeste man kom forbundet når det var noe man ønsket å endre eller saker som burde komme ledelsen for øret. Det vi prøver å si er at tillitsmann er et så forslitt uttrykk at vi i FFFS heller ønsker oss en kontaktperson om

bord. En dere stoler på og er trygg på, og som i forlengelsen av det gjør det dere ønsker. En som kan legge tingene frem for ledelsen i FFFS og som får noe gjort. Samtidig skal kontaktpersonene ikke alene, være et talerør inn til forbundet, det skal fortsatt være en lav terskel for dere for å ta direkte kontakt. Likevel vet vi av erfaring at det kan være fruktbart med en person om bord som kan ta opp saker som andre synes er vanskelig å målbære.

Kontaktpersonen må være interessert i det forbundet driver med og kunne formidle det til andre. Det vil si at hun/han er opptatt av de seilendes ve og vel. Slik vi ser det er det ikke bare å være kontaktperson, men vedkommende må også være ambassadør for FFFS, interes-

sen for det vi arbeider med må være på topp, man må vite hva FFFS står for og arbeider for. Med andre ord man må være oppdatert til enhver tid. Samtidig ønsker vi ikke nikkedukker, men reflekterende mennesker som kan bidra med egne vinklinger.

Kontaktpersoner bør også være villig til å gå på eventuelle kurs for å heve kompetansen dersom det er behov for det. FFFS har ideer om hvordan et slikt opplegg bør være, men vi er mer enn villige til å høre på dere for å få et enda bedre apparat om bord. Her er det bare å komme med forslag, det er dere det gjelder.

Vi håper vi hører fra dere, og at dere lar dere engasjere av å oppnevne en kontaktperson for FFFS! Lykke til



TROMS fylkeskommune

ROMSSA fylkkasuoankan



Vil du bli:

Navigatør - Sjøkaptein?

eller **Skipsmaskinist - Maskinsjef?**

Vi tilbyr:

- Utdanning for deks- og maskinoffiserer
- Kurs innen sikkerhet, radiokommunikasjon og GMDSS (GOC/ROC)
- Kurs innen de fleste områder av maritim opplæring på forespørsel



Ta kontakt med oss:

telefon: 77 66 62 00 / tos-mar.vgs@tromsfylke.no

www.tos-mar.vgs.no



INNMELDING

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

Navn:

Postadresse:

Postnummer: sted:

Fødselsdato:

Telefon: Mobil:

E-post:

Skipets navn:

Rederiets navn:

Stilling ombord:

Sted: Dato: Underskrift:

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

Innmelding i henhold til Fellesforbundet For Sjøfolks vedtekter.

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

FULLMAKT

Jeg medlem nr.

i Forbund,

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

Sted: Dato: Underskrift:

FFFS

Tollbodallmenning 1B
5004 Bergen

VED FEIL ELLER
ENDRINGER I NAVN ELLER
VENNLIGST INFORMER AVSENDER OM DETTE
B
ADRESSE



FF

FS

Kryssord



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

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	
67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83
84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117
118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134
135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151
152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168

VANNRETT

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. For hele flåten | 118. Godt i varmen |
| 18. Oppgjør | 120. Distanse |
| 30. Ikke | 123. Hurtig |
| 35. Skredder (eng) | 127. Stjerne |
| 41. Sangen | 130. Sted |
| 47. Søke | 137. "Småbarn" |
| 52. Sekret | 143. Hvilested |
| 56. Moderne | 152. Overbevisning |
| 65. Org. | 155. Øyesykdom |
| 67. Age | 162. Bokstaven |
| 75. Sta | 166. Endelse |
| 79. Sv. fiskesaus | |
| 84. Bibelsk sted | |
| 89. Lever | |
| 91. Nobelpris vinner | |
| 101. Bindemiddel | |
| 104. Sykdom | |
| 116. Hyl | |

LODDRETT

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| 1. Ikke med penger | 43. Org |
| 2. Band. Close..... | 44. Betegnelse |
| 3. Skumle | 45. Bokstaven |
| 4. Føre seg | 65. Motta |
| 6. Smile | 70. Gml. navn på hovedstad |
| 7. Forkortelse | 73. Fugl |
| 8. Norsk telegrambyrå | 76. Sv. professor |
| 10. Org. | 77. Kv. navn |
| 11. Ole Andersen | 85. Troll |
| 12. Rune Karlsen | 92. Bokstav |
| 13. Ikke den | 97. Japansk kvinne |
| 14. Elv | 98. En slags logikk |
| 15. Navn | 99. Skrift |
| 17. Uklare | 105. Hast |
| 22. Italiener | 113. G. navn |
| 26. Finnmarken | 123. Denge |
| 38. Skråning | 139. Vekt |
| 40. Åpningen | 143. Vanskelig |
| 41. Skute | |

Riktig svar sendes innen 15.10.06. til:
FFFS, Tollbodallmenning 1B, 5004 Bergen



TOSHIBA

Satellite A100-565 CM-360

For deg som er opptatt av kvalitet!
Celeron® M 370 CPU, XP Home, 80GB
Harddisk, 512MB minne, 15,4" skjerm.

Varenr: 21608

5.995,-



Znote 6214W nVidia 7600

Zepto Znote 6214W har vunnet "GODT KØB" i PC WORLD Danmark (06/06). Zepto Znote 6214W er bygget på den siste teknologien i Intels 945PM chipset og gir derfor meget høy ytelse. 2,25Kg, 512MB, Intel Core Duo, GeForce Go 7600 skjermkort, 14"WXGA+, 1280x768 oppløsning, DDR2, GB LAN, 7.1 lydort.

Varenr: 21439

11.990,-



Dunlop

Geforce 7600GS 256MB PCIe

Bilnavigasjon med 3,5" touch screen og 2,5GB harddisk med kart over vest-Europa installert. Stemmestyring.

Varenr: 21943

2.990,-



GARMIN.

Topografiske Kart CD 5

Topokart som dekker Hardangervidda. Kartet har en oppløsning på 1:50000 og er utmerket for jegere og turgåere.

Varenr: 12653

695,-



GARMIN.

60CSx GPSMAP m/MiniSD

Bærbar GPS, utbyttbart 64MB microSD minne, SirfStar III chip, farveskjerm, vannrett, høydemåler og kompass.

Varenr: 19947

4.395,-



NOKIA

Nokia 6233 Mobiltelefon Svart

En stilig 3G-telefon med en høykvalitet-sufførelse i rustfritt stål. Video, MP3, eACC+ og True Tones, 2Mpix kamera.

Varenr: 21929

2.535,-



GARMIN.

Garmin 60c GPSMAP

GPSMAP 60C kan brukes sammen med både topografiske landkart, Bluechart sjøkart og City Select by-/veikart.

Varenr: 12260

3.395,-



Jensen® SYNCHRONAVIA

Media:Link 7500 7" 16:9 LCD, Sort

Slot-In, Knallbra LCD skjerm i 16:9, batteritid 4 timer, FM sender, bilbrakett, headsett. Best i test - Forbruker.no.

Varenr: 21437

1.995,-

Hentelager og Showroom

Netshop Oslo-avdelingen har hentelager og showroom. Ved bestilling av varer på nettbutikken www.netshoposlo.no kan du hente varene dine i etterkant raskt og enkelt på Kaldbakken.

33 42 22 00
salg@netshop.no
www.netshop.no

NetShop®