

# din mening

Skriv om aktuelle emner, under fullt navn. Vi forbeholder oss retten til å forkorte. Ubenyttede innlegg blir ikke returnert.

Internet: [www.rogalandsavis.no/meninger/debatt](http://www.rogalandsavis.no/meninger/debatt)

Epost: [redaksjon@rogalandsavis.no](mailto:redaksjon@rogalandsavis.no)

Post: Rogalands Avis, postboks 233, 4001 Stavanger. Merk konvolutten «Debatt».

## Kommentar

# Vår ære og vår makt – en saga blott?



LNG: Å satse bare på utenlandske offiserer og mannskap vil på sikt ødelegge for Norge som skipsfartsnasjon. Her ser vi LNG-tankeren «Arctic Lady» som frakter gass fra Melkøya i Finnmark og ut i den store verden. Foto: Roy Storvik

**NRK har nylig i tre programmer, vist serien «Vår ære og vår makt». Programleder Arne Hjeltnes har gjort en utmerket jobb og har fått vist på en oversiktlig måte hva norsk skipsfart har betydd for Norge som nasjon.**

**Norge ville** vært et fattig land uten skipsfarten. Norske skip og norske sjøfolk var av avgjørende betydning for utfallet av siste verdenskrig. Innsatsen var høy, 4000 norske sjøfolk omkom under krigen. De var lovet gull og ære når krigen var slutt, men de ble sviktet grovt av myndighetene. Mange sjøfolk ble skadet både fysisk og psykisk av det harde livet om bord under krigen. De følte at de ikke ble verdsatt og mange døyvet sine problemer i alkohol. De ble tapere i samfunnet.

**I etterkrigstiden** fram til 1970-tallet var norske skip bemannet nesten utelukkende av norske sjøfolk. Norske sjøfolk var høyt verdsatt og mange tok hyre på skip under bekvemmelighetsflagg som Panama og Liberia. Norske redere var lite begeistret for sjøfolk som sviktet norsk skipsfart og mange sjøfolk ble svartelistet. I dag er det motsatt. Rederier som tidligere ikke ville ha noe med skip under bekvemmelighetsflagg å gjøre, flagger stadig oftere skipene sine under nettopp slike flagg. Det virker som alt fra tidligere er snudd opp ned. Norske sjøfolk blir sendt på land og erstattet av sjøfolk fra

Filippinene, India, Polen og Russland, for å nevne noen.

**I TV-programmet** fikk vi litt innsyn i hvordan et underordnet mannskap levde om bord og i land. Vedkommende som ble intervjuet var om bord i ni måneder om gangen og hadde en meget god økonomi sammenlignet med det som var vanlig på Filippinene. Det er liten tvil om at underordnede filippinske mannskaper gjør en god jobb om bord på skipene. Toppoffiserene om bord på dette skipet var norske, mens mannskapet og øvrige offiserer var fra Filippinene.

**At norske** redere foretrekker å ha norske toppoffiserer om bord på sine skip, sier litt om kvaliteten på utenlandske offiserer. Innslaget fra den maritime høyskolen i Manila var skremmende. Her fikk vi se hvordan kadettene ble opplært på en måte som i Norge ville vært helt uakseptabelt. Kadettene sto oppstilt på linje med kroppen i S-form med et hvitt lommetørkle i høyre hånd under inspeksjonen. I spisesalen spiste de på kommando. Direkte latterlig å se på. Kadettene var underkuet både av instruktørene og av studenter på høyere årstrinn. Hvordan kan norske redere støtte en slik utdanning? Kadettene er valgt ut av spesielle konsulenter som arbeider for norske redere og de har lønn under studietiden betalt av norske redere. Dette må vel kalles subsidiering? En kan heller ikke se bort fra korrupsjon under utvelgelsen av studentene.

**Sertifikatkravene er** internasjonale og studenter som blir utdannet ved de maritime høyskolene både i Norge og

på Filippinene må tilfredsstille de samme krav som studenter ved de ordinære maritime skolene hvor utdanningen er toårig. For å bli tatt opp i de maritime høyskolene i Norge, må studentene tilfredsstille kravene til studiekompetanse, men de har ikke fartstid. Utdanningen i høyskolene er treårig. Det utdannes få studenter ved de fire maritime høyskolene i Norge og mange av studentene blir bare kort tid om bord på skip etter at de er ferdig utdannet. En av årsakene er at de ikke kjenner det miljøet de skal arbeide i. De kommer fra videregående skole inn på høyskolene uten praksis fra skip.

**Det er** de ordinære maritime skolene som utgjør ryggraden av maritim utdanning i Norge. Ved de maritime skolene har studentene fartstid og de vet hva de går til. Studentene her er

” Det er de ordinære maritime skolene som utgjør ryggraden av maritim utdanning i Norge.

motiverte og de holder stort sett høy standard. Tidligere var utdanningen ved de maritime skolene treårig i Norge. Det hadde sin årsak i at studentene hadde forholdsvis små allmennkunnskaper (ofte bare folkeskolen), spesielt i engelsk og matematikk. Overlapping mellom fagene var meget stor på de forskjellige årstrinnene. Det var bare behovet for offiserer som gjorde at denne ordningen ble innført i 1959/60. En bedre ordning hadde en i slutten av 1950-årene med et halvårig forkurs. Fordelen var her at studentene startet med noenlunde de samme forkunnskapene.

**Studenter som** i dag tar utdanning ved de maritime skolene har gode forkunnskaper og kvaliteten er ikke forskjellig fra tidligere tiders maritim utdanning i 1960- og 1970-årene.

**Skipsfarten er** internasjonal og konkurransen fra skip som seiler under bekvemmelighetsflagg priser ut norske sjøfolk. Europeiske sjøfartsnasjoner sliter med de samme problemene. For å beholde egne sjøfolk subsidierer de sjøfolkene på forskjellige måter. I Norge har en ordningen med nettolønn for sjøfolk. Det er en god ordning som norske redere bør være fornøyd med. Norske redere bør satse mer på norsk maritim utdanning. Forholdene må legges til rette for rekruttering av både underordnede mannskaper og maritim offisersutdanning. Norske redere bør vurdere å betale utdanningen for norske sjøfolk slik som de gjør på Filippinene. Alle som vurderer maritim utdanning ved høyskolene bør ha minst et halvt års praksis fra skip slik at de vet hva de går til. En aspirantordning som vi hadde ved Stavanger maritime skole i 1990-årene, bør vurderes. I 1960-årene var det mange redere som betalte norske sjøfolk lønn under utdanning. De fikk tilbake dyktige og motiverte offiserer.

**Uten rekruttering** av både norske underordnede mannskaper og offiserer kan maritim sektor få store problemer. Å satse bare på utenlandske offiserer og mannskap vil på sikt ødelegge for Norge som skipsfartsnasjon.

Inge Tellnes