



BK POSTEN

Nr. 6

OKTOBER 1967

3. årg.

Selv om reaksjonen fra leserne ikke har slått ut i så mange innlegg, går vi ut fra at BK Posten blir lest med en viss interesse både ombord og i land. Heldigvis har vi ikke bundet oss til et visst antall nummer pr. år, og dette var nok fornuftig da dette blir det første i 1967, hvilket vi naturligvis meget beklager, men mangel på stoff har gjort seg gjeldende.)

Folketrygd/Sjømannspensjon

Det dukker fremdeles opp spørsmål om hvorfor norske sjøfolk må betale full avgift til pensjonstrygden for sjømenn etter at de også er pålagt avgift til folketrygden. Kort fortalt henger det slik sammen:

1. Pensjonsalderen i folketrygden er 70 år, mens den i sjømannspensjonen er 60 år, ja endog 55 år når summen av alder og pensjongivende fartstid er 80 eller mer. Med en gjennomsnittlig levealder for menn på ca. 73 år er det innlysende at det er en langt større og mere kostbar pensjonsordning å skulle pensjonere en mann fra 60 til 70 år enn fra 70 til 73 år.
2. Hertil kommer at da sjømannspensjonen ble vedtatt i 1948, bestemte Stortinget at alle sjømenn som hadde fylt 60 år i 1948 skulle få fulle rettigheter innen sjømannspensjonen for all fartstid før lovens ikrafttreden uten å ha betalt 1 øre i premie. Dette innebar at man skjøv
3. utgiftene foran seg, dvs. over på den neste generasjon, altså de sjøfolk som seiler idag. Av den premie som betales idag går 53 % til å betale av denne gamle «gjeld», mens resten går til opparbeidelse av premiefond.
4. Selv om noen av de forpliktelser som påhviler sjømannspensjonen (for ytelser etter fylte 70 år) etter hvert blir overtatt av folketrygden, utgjør disse så liten andel av sjømannspensjonens totale forpliktelser at man fant det uheldig å foreta den ubetydelige premiereduksjon som eventuelt kunne vært berettiget. I stedet er det grunn til å håpe at det ikke vil bli foretatt noen premieforhøyelse for en tid fremover.
5. Forøvrig må man erindre at samtidig med innføring av Folketrygdsordningen stoppet premiebetalingen til alderstrygden og de øvrige trygdeformer forbundet med alderstrygden ved at det tidligere sosiale fellestrekk ble vesentlig redusert.

gå over til andre eiere. Det ble uttrykt slik:

— By and by «Hai Lee» changee money!

Båten eksisterer fortsatt i sentrum av bevisstheten, det er bare pengene som skifter plass.

En bil, inkludert drosje, heter selvfølgelig taxi, og her er vi igjen i uventelige farvann, for hva heter et fly? Bli som barn igjen, gjett tre ganger og veig så den enkleste løsningen: Topside taxi. Skal du fortelle at inspektøren skal fly hjem til Norge, blir det til følgende:

— Shoreside savvyman, he go Norway topside taxi.

See what I mean,

Det er sjøfolk vi har å gjøre med; det viser uttrykket for tog eller lokomotiv: shoreside steamboat. En livbåt heter sampan.

Men det må ellers sies at kremen blant uttrykkene er å finne blant dem som har å gjøre med luftens transportmidler. Topside taxi er altså fly. Hva heter da flypostkonvolutt? Det er så enkelt som så: Topside taxi letter cover.

Men hva med et helikopter?

Naturligvis. Det er så enkelt at det er genialt. Og her kommer vi til rosinen i pølsa, toppen på kransekaka:

Helikopter?

Topside mixmaster.

Alf Berggren.

In memoriam

Det var med dyp sorg vi mottok den triste meddelelse fra Japan at kaptein Halvor Andersen var avgått ved døden mens M/S «Hallvard» lå i Moji.

Kaptein Halvor Andersen begynte som matros i rederiet 19 år gammel, og har siden tjenestegjort hos oss i nærmere 32 år.

Kaptein Halvor Andersen var en kjent skikkelse på Østen, og med M/S «Hervar» i 1954 var han med og åpnet vår nye linje på Borneo. I dette farvann seilte han i en årrekke.

Utenom de gode venner han har i rederiet fikk han mange varige venner blant agenter og passasjerer.

Vi lyser fred over hans minne.

M/S „Hamlet”

Vår nybygning, bulkcarrier M/S «Hamlet», ble sjøsatt 8. september i år. Dette skjedde uten noe seremoniell, da selve dåpen først vil finne sted umiddelbart før overleveringsturen, som ventes å finne sted den 31. oktober. Fru skipsreder Rose-Anderssen gjør rederiet den glede å døpe skipet.

«Hamlet»s endelige dødvekt vil antagelig bli ca. 50.200 tonn på et dyppående av vel 41'. Dette er mer enn 6000 tonn over den kontraherte dødvekt og er et resultat av visse skrogforsterkninger.

M/S «Hamlet» eies av A/S Herdebred, Skien, Fearnley & Egers Befragtningsforretning A/S, Oslo, og vårt eget rederi som har en 60 % part i skipet, de andre sameiere 20 % hver. Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskap skal disponere skipet.

Dessverre blir skipet ca. 11 måneder forsinket, hvilket har bevirket at vi antagelig ikke får noen stor fordel av den markedssituasjon som er oppstått på grunn av Suez-krisen. På sin første tur er skipet sluttet for en kullast fra Hampton Roads til Japan.

M/S „Hermion”

Dette skip avsluttet sitt certeparti for British Phosphate Commissioners i slutten av september. I over tre år har nu «Hermion» vært beskjeftet i fosfartarten mellom Stillehavsoyene og Australia/New Zealand, en fart som kanskje både offiserer og mannskap ikke har funnet altfor morsom og interessant, men som dog har vært meget fordelaktig for skipet og rederiet. Skipet ble for kort tid siden tilbakelevert oss i Øst-Australia, og går nu inn på et kort tids-certeparti opp til Japan. Dette certepartiet er forlenget for en trans-pacific rundtur.

M/S „Hiram”

Dette skip vil avslutte sitt tids-certeparti med Mitsui O.S.K. Lines i Japan i slutten av november, hvorefter skipet er avsluttet.

Sykestrygd

Det er et par punkter vedrørende sykepenger og medlemskap i trygdekassen vi gjerne vil gjøre oppmerksom på.

Forsørger en sjømann hustru og/eller barn under 18 år, har familien rett til å få utbetalt dagpenger i den tid forsørgeren er under behandling utenom sitt bosted, f. eks. i utenlandsk havn. Dagpengene til familien utbetales av trygdekassen på familiens bosted. Utbetalingene foretas etter anmodning fra Trygdekassen for sjømenn i utenriks fart. Det er derfor viktig at konsulatet der sjømannen behandles, blir underrettet om en sjømanns sykdom slik at konsulen kan sende de nødvendige rapporter hjem som igjen kan sette Trygdekassen for sjømenn istand til å sende utbetalingsordre for stønad til familien. Sjømannen bør i egen interesse forvisse seg om at konsulatet har fått slik melding fra skipet, da det viser seg at enkelte skipsførere ikke alltid etterkommer påbudet om å holde konsulatet underrettet.

Blir en sjømann hjemsendt for fortsatt behandling, har han krav på sykepenger + eventuelt forsørgingstillegg fra den dag han kommer til Norge. Sykepenger betales så lenge en sjømann er arbeidsufør p.g.a. sykdom, dog ikke ut over 2 år fra den dag sykdommen oppsto. Medlemskapet i Trygdekassen for sjømenn fortsetter premiefritt så lenge sykepenger betales.

Sjømenn som sendes hjem til fortsatt behandling, må snarest henvende seg til lege på sitt hjemsted og kontakte trygdekassen på bostedet. Utbetaling av sykepenger vil bli foretatt av trygdekassen mot sykeattest fra behandlende lege.

Sjømenn som avmønstrer, vil bli stående som medlem av Trygdekassen for sjømenn en viss tid etter avmønstring. Medlemskapet varer *minst* ut avmønstringsmåneden og til 1. søndag i påfølgende måned. Medlemskapet vil vare lenger hvis sjømannen ved avmønstringen har vært i sammenhengende tjenes-

te i samme rederi i mer enn 2 måneder. Det anbefales at sjømenn som kommer hjem til Norge, henvender seg til trygdekassen på bostedet eller til Trygdekassen for sjømenn for å få opplyst når medlemskapet går ut.

Hvis en sjømann som er bosatt i Norge, skal oppholde seg her lenger enn medlemskapet varer premiefritt etter avmønstringen, er han pliktig til å stå trygdet i bostedets trygdekasse som ikke arbeidstaker. Hvis vedkommende selv ikke anmoder om det, vil han bli registrert som medlem uten rett til sykepenger ved sykdom. Han har imidlertid rett til å bli trygdet som medlem i sykepengeklasse hvis han anmoder om det innen 14 dager etter at medlemskapet i Trygdekassen for sjømenn gikk ut og han umiddelbart forut har vært trygdet som sjømann i utenriks fart i minst 3 måneder. Det anbefales at sjømenn i større utstrekning benytter seg av sin rett til å bli trygdet i sykepengeklasse under lengre ferieopphold. Dermed vil de, hvis de skulle bli syke eller skadet og bli ute av stand til å arbeide, ha rett til sykepenger så lenge arbeidsuførheten varer i inntil 2 år og i samme periode få premiefritt medlemskap i trygdekassen.

Trygdekassen for sjømenn opplyser at en orientering om sjømenns trygdeforhold og stønadsregler vil bli utgitt i ny revidert utgave i den aller nærmeste framtid. Heftet vil bli sendt alle rederier og skip i utenriks fart. Interesserte mannskaper vil kunne få lånt heftet ombord. Hvis noen skulle ønske heftet for sin egen del, kan de henvende seg til Trygdekassen for sjømenn i utenriks fart, Boks 819, Sentrum, Oslo l.

Siden sist

Under idrettsuken i New York i høst ble M/S «Hiram» nr. 2. Vi gratulerer alle ombord med det flotte resultatet.

Det hender at offiserene søker rederiet direkte om tillatelse til å ta fruene med. Slike søknader skal imidlertid alltid sendes ad «tjenestevei», altså via kapteinen ombord.

Om topside mixmaster og shoreside steamboat

En sjømann skal kunne mye, og kommer han på en båt med chinacrew, kinesisk mannskap, stilles han overfor et spesielt lingvistisk problem: han må lære seg pidgin engelsk.²

Det er et språk like artig som det er effektivt. For å komme i kontakt med det starter du ut fra den vanlige engelsk du måtte kunne fra før. Aller først lemper du grammatikken over bord og mesteparten av det ordforråd du måtte sitte inne med; verb forekommer heretter bare i infinitiv, og når du blir oppmerksom på at alle stedsbetegnelser må tilkoples ordet «side», så er du allerede langt på vei. Eksempel:

— You go shoreside?

Dermed har du spurt om han skal på land. Skal du om bord igjen, then you go shipside. Oppe heter topside og nede bottomside. Forut heter foreside og akter aftside. Til ytterligere belysning av systemet gjengir vi pidgin-versjonen av referatet fra et hendt uhell: om kineseren som satt på rekke-kanten, på det spesielle kinesiske toalett: en slags kasse. Den røk med ett over bord og forsvant med mannen og det hele. Slik lød det kortfattede referat på pidgin-engelsk:

— Toilet go seaside, Sailorman no come shipside!

Men disse stedsbestemmelsene er mer anvendelige enn som så; som nevnt betyr topside oppe eller øverst, og det innebærer også for eksempel hva som er øverst på deg selv, altså et hodeplagg. Og her følger fortellingen om kineseren som nyttiggjorde seg skipskatta som om den hadde vært lovlig vilt: Han slaktet den og hadde seg et måltid mat, chow, på kjøttet, mens skinnet ble til en pelslue. Og med den flotte lua på hodet og med et bredt flir gav han følgende forklaring til styrmannen som spekulerte på hvor katta var blitt av:

— Outside make a topside, inside make a chow!

På pidgin-engelsk eksisterer bare ett kjønn, hankjønn. Kona heter wifu, (en liten omskrivning av «wife») og dermed

er vi klare før referatet fra den kinesiske matrosen som hadde vært på besøk hjemme og fått kjeft av kona fordi han brukte for mye penger:

— Wifu very angry. Him likee fight me. Him speak me spend too much money.

Å vite eller kunne heter savvy, og skal man gi uttrykk for at det er en som ikke er noe videre flink, kan det gjøres slik:

— Oh I think him no plenty savvy.

En inspektør heter logisk savvyman, og en inspektør stasjonert på land betegnes med shoreside savvyman eller shoreside office savvyman.

Man kunne tro at det ville være vanskelig å finne eksakte uttrykk til bruk i det daglige arbeid, f. eks. til instruksjoner om ting som skal gjøres. Det er tross alt en del teknikk involvert. Her ombord er f. eks. både telegrafisten og fjerde-maskinisten kinesere, likeledes båtsmannen, og i hvert fall de to siste må snakkes til på pidgin engelsk: vanlig engelsk skjønner de ikke. Nå innbyr ikke språket gjerne til teoretiske utredninger, og chieffen forteller at det nok er best, når noe skal gjøres, å ta mannen i hånden og leie ham til stedet hvor tingen skal gjøres og peke på den:

— This thing wrong, you make a fix. Can do?

Og dersom mannen er klar for oppgaven svarer han:

— OK. Can do.

Et brudd med den superrasjonelle uttrykksmåten er uttrykket for å se. Det heter hverken look eller see, men både og: Look see. Å gå og se etter heter go look see. Når kineseren får en arbeidsoppgave med spørsmål om han kan greie å gjøre det, sier han kanskje at styrmannen eller hvem det nå er, kan komme og inspisere etterpå. F. eks. som følger:

— After, you speak me, You come look see.

By and by er et uttrykk som kan bety senere, eller etterpå, eller om en stund: Det er en betegnelse for hva som skal skje. Og her introduserer vi nok en ny og pussig form som forteller litt om den kinesiske sjømannens tankebane; det dreier seg om båten som skal selges,