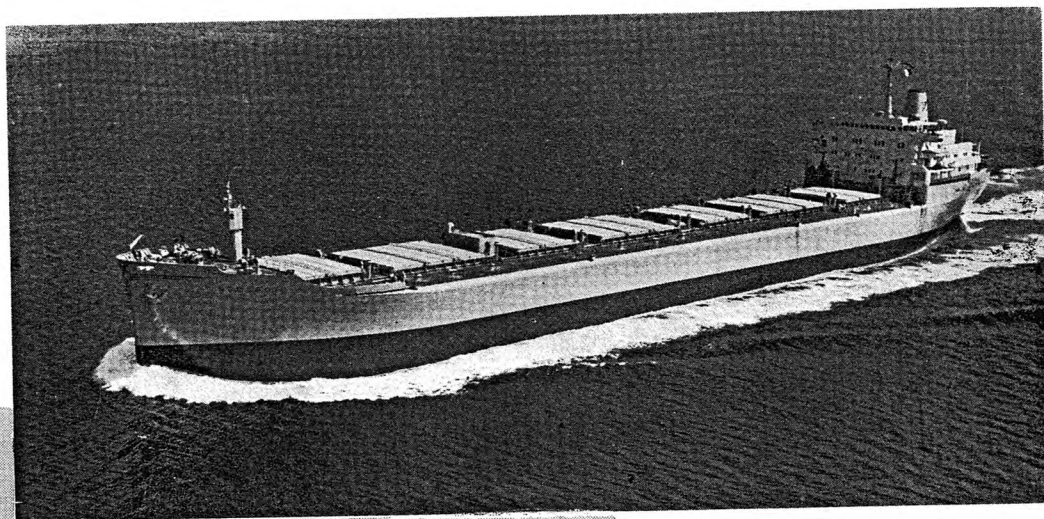


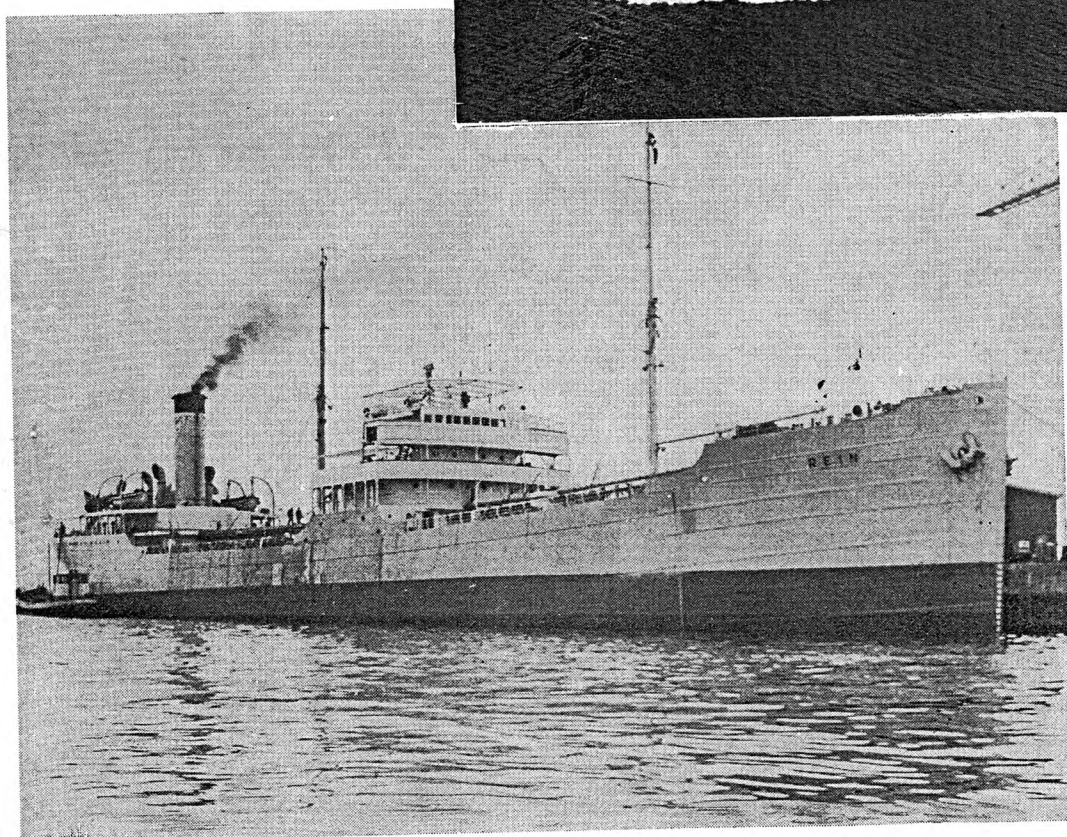
# Nor- Avis

NR. 2 \* 1969

SIGURD B. SVERDRUP  
OSLO



M/S «NORBROTT» — rederiets siste skip, bygget i 1966



M/T «REIN» — rederiets første skip, bygget i 1927

# Ombordværende offiserer

# SIDEN



# SIST

## M/S «NORBU»

Kaptein	Thv. Giæver
Overstyrmann	Agnar Hanssen
1. styrmann	Edgar Karlsen
2. styrmann	Åge Pedersen
Telegrafist	Alf Paulsen
Maskinsjef	Jens Vedvik
1. maskinist	Eivind Magnussen
2. maskinist	Inge Bruvik
Maskinass.	Joannis Koutsakis
Elektrikker	Leif Lihaug
Stuert	Frank Westby

## M/S «NORDBULK»

Kaptein	Trygve Thomassen
Overstyrmann	Ove Bjurstrøm
1. styrmann	Johannes Vilhelmsen
2. styrmann	John Erik Sneve
Telegrafist	Harald Hansen
Maskinsjef	Erling Halvorsen
1. maskinist	Nils Jakobsen
2. maskinist	Egil A. Nilsen
Maskinass.	Ole Abrahamsen
Elektrikker	Jan M. Førland
Stuert	Mannfred Breistein

## M/S «NORBELLA»

Kaptein	Odd Lygre
Overstyrmann	Jens Løvli
1. styrmann	Olav Birkeland
2. styrmann	Odd Mikalsen
Telegrafist	Kollbjørn A. Karlsen
Maskinsjef	Ove Vedvik Olsen
1. maskinist	Bjarne Eikeland
2. maskinist	Rasmus Færestrand
Maskinass.	Lars Larsen
Elektrikker	Ulf Ryberg
Stuert	Jonny Bartnes

## M/S «NORBROTT»

Kaptein	Norvald Høylandskjær
Overstyrmann	Kåre Frekhaug
1. styrmann	Jens Johansen
2. styrmann	Bjarne Steinsland
Telegrafist	Anna Kristine Vabø
Maskinsjef	Ferd. Bøe
1. maskinist	Odd Vabø
2. maskinist	Ivar Berge
Maskinass.	Peder A. Pedersen
Elektrikker	Svend Schiønning
Stuert	Jan Eirik Isaksen

«Norbulk» dokket ved N.D.S.M. i Amsterdam fra 31/8 til 6/9. I forbindelse med dokkingen ble det utført ultrasoniske målinger av stålkonstruksjonene og skott i toppvingtankene for å få et overblikk med hensyn til skipets forestående 8-års klassing neste år.

Skipet har fullført nok en reise fra Hampton Roads til Japan med kull, og laster malm i Port Elizabeth ultimo november for Rotterdam, hvortil den ventes ca. 20/12. Jul og nyttår vil bli tilbragt i Nordatlanteren på vei til Hampton Roads for å laste kull for Rio de Janeiro, etterfulgt av en malmlast Rio/Rotterdam.

«Norbu» har siden sist hatt en rundtur på Japan, men har forøvrig vært beskjeftiget i bilfarten mellom U.K. og U.S. østkyst. Skipet dokket i Avonmouth den 20/11 og den største jobben i denne forbindelse var utskifting av en sprukken seksjon i spyleluftbeltet, og det ble arrangert med sleping fra dokk i Avonmouth til lasteplass i Cardiff, slik at dette arbeid ble utført samtidig mens skipet lastet. «Norbu» er fra november 1970 sluttet til japanske befraktere for en periode av 5 år og vil i september 1970 få installert heisbare bildekk ved Blohm + Voss i Hamburg. Installasjonen vil ta ca. 2 måneder.

«Norbu» ventes tilbake til Cardiff ca. 24/12 for årets siste last og vil således tilbringe julen der.

«Norbella» seiler nå på et 6/8 måneder timecharter for japanske befraktere og har gjennomført 2 kullreiser Port Kembla/Wakayama og ytterligere en tur skal gjennomføres og skipet ventes til Wakayama for lossing ca. 27/12. Deretter skal skipet laste malm i Port Elizabeth for Japan.

«Nordbella» har, bortsett fra noen hårdværs-skader i en toppvingtank, seilt tilfredsstillende.

«Norbrott» har nettopp fullført en reise med biler fra Europa til U.S. vestkyst, kombinert med en rujernslast fra Brake til Nagoya, og returnerer nå med japanske biler til Antwerpen for lossing like over nyttår. Følgelig vil jul- og nyttårshelgen bli tilbragt i Nordatlanteren.

Bortsett fra sprekker i støttekonstruksjonene for exhaustventilbevegelsene på hovedmotoren, som ble reparert i Los Angeles/San Francisco, har skipet seilt tilfredsstillende uten tidstap.

# med hilsen . . .

Igen er det tid for et lite tilbakeblikk på et år som snart er avsluttet.

For vårt eget rederi kan dette registreres som et rolig år med få ytre begivenheter. Intet nytt skip er kontrahert eller solgt. Med beslutningen om å bygge inn permanente heisbare bildekk også i «NORBU» sammen med avslutningen av et 5 års certeparti til japanske befraktere, har vi engasjert oss ytterligere i bilfarten. Dette vil således være en trade vi vil følge ganske spesielt godt med i i tiden fremover.

Forøvrig må 1969 for rederiet karakteriseres som et konsoliderende år. Vi har fortsatt bestrebelsene på å effektivisere skipenes drift med særlig henblikk på å tilrettelegge forholdene best mulig ombord for den mannskapsreduksjon som etterhvert nu er gjennomført på samtlige våre skip. Det tjener våre offiserer og mannskaper til ære at denne tilvenningsprosess fortsatt har gått knirkefritt og uten særlige problemer. Det er også gledelig å ha kunnet konstatere ved hyppige besøk ombord at gjennomføringen er skjedd uten at det økonomiske vedlikehold er redusert på områder som vedrører skipets sikkerhets og driftsmessige tilstand.

Med «NORBROTT», «NORBULK» og tildels «NORBU» sluttet på langsiktige tidscertepartier har utviklingen på fraktmarkedene ikke i vesentlig grad påvirket de økonomiske resultater for rederiet. Den tilfredsstillende tekniske drift skipene har vist, har medført at våre kalkyler for inngåtte fraktkontrakter stort sett har holdt. Det økonomiske resultat for rederiet som helhet vil derfor forventes å bli i samsvar med våre prognoser, noe som er overordentlig betydningsfullt for oss i forholdet til de kredittinstitusjoner og Interessenter vi samarbeider med.

Gjennomføringen av de mangeartede nye prosjekter vi gjennom årets løp har arbeidet med, har generelt vært hemmet av den prisstigning som har funnet sted hos verdens skipsbyggere for alle skipstyper. Det har derfor vært vanskelig å finne en fornuftig balanse mellom prosjektenes økonomiske avkastning og eventuelle investeringers omfang. Enkelte tegn kan muligens indikere en viss forandring på dette punkt i positiv retning, og vi følger selvsagt utviklingen nøye.

Fra kontorets side vil vi gjerne benytte anledningen også her i NOR-AVIS til å takke samtlige våre ansatte ombord i skipene for deres fortsatte ansvarsbevisste og dyktige innsats også i 1969. Skulle vi i all vår tilfredshet over det alltid hyggelige og positive samarbeide med våre ansatte ombord få komme med en aldri så liten mislyd, måtte det være at NOR-AVIS' redaksjon er noe skuffet over de enkeltes oppslutning om NOR-AVIS. Bladet er først og fremst ment som et bidrag til å øke kontakten mellom skipene, noe som kun kan oppnås ved at dere ombord slutter opp om bladet med bidrag fra de skip dere seiler på, om ting av felles interesse. Vi håper neste år kan vise øket stoffmengde i NOR-AVIS fra skipenes side til glede for samtlige våre mannskaper og også NOR-AVIS' redaksjon.

Med denne lille påminnelse fra NOR-AVIS' redaksjon ønsker vi hver især

EN RIKTIG GLEDELIG JUL OG  
ET GODT NYTT ÅR

*Sigurd B. Sverdrup*

Vi kjenner vel alle til at det skal innføres et nytt avgiftssystem — merverdiavgift — til erstatning av den nåværende omsetningsavgift. Følgende innlegg er ment å skulle gi en orientering om merverdiavgiften, og det vil kort bli gjort rede for følgende:

- Hvorfor merverdiavgift
- Hva er merverdiavgift
- Hva omfattes av avgiftsplikten
- Hvem er avgiftspliktig

Det vil også ved et enkelt eksempel bli vist hvorledes systemet vil virke i praksis.

Merverdiavgiften er et ledd i omleggingen fra direkte til indirekte beskatning. Ved å innføre merverdiavgiften får vi i Norge det samme avgiftssystem som i de øvrige nordiske land og de fleste EEC-landene. Dette vil selvsagt lette et økonomisk samarbeid landene imellom enten gjennom EEC (Fellesmarkedet) eller NORDØK. Grunnen til at man vil ha indirekte beskatning er imidlertid den at man finner det riktigere å beskatte forbruk i stedet for arbeidsinnsats, slik man gjør ved en direkte beskatning.

*Med en vare forstås alle fysiske gjenstander som ikke er fast eiendom. Med vare menes også kraft, vann, gass, varme, kulde etc.*

Som eksempel på hvor omfattende varebegrepet er blitt kan en nevne at et fiskekort ifølge loven er en vare. En må ha lov til å anta at det i dette tilfelle ikke er selve kortet, men retten til å fiske som er varen.

Med omsetning mener loven i tillegg til hva vi i dagligtale kaller omsetning, «all levering av vare eller tjenester mot vederlag samt bytte av varer eller tjenester». Av dette skjønner en at dersom en bonde ønsker å bytte egg med fisk fra en fisker, har det funnet sted en omsetning, ja faktisk to, idet både bonden og fiskeren omsetter sine produkter. Ifølge loven skal begge parter kreve opp moms, dersom de i løpet av et år selger varer for mer enn kr. 6.000.

Alle tjenester er imidlertid ikke avgiftspliktige, og som de viktigste unntak må nevnes: helsevesen, post, bank, forsikring samt persontransport. Videre er det ikke avgift på varer til bruk ombord på skip i utenriks fart.

# MERVERDIAVGIFTEN

av økonomisekretær R. WINGE KRISTENSEN

Merverdiavgiften er altså en avgift på forbruk, og loven sier at den er «en avgift som oppkreves av merverdien/bruttofortjenesten i samtlige omsetningsledd». Allerede her ser vi en av ulikhetene i forhold til systemet med omsetningsavgift, idet oppkrevingen av moms skal skje i samtlige ledd i omsetningskjeden mot at det idag kun oppkreves avgift i siste leddet.

Som en følge av at avgiften skal oppkreves i samtlige omsetningsledd, vil vi fra nyttår av få en mengde nye avgiftspliktige (oppkrevdere) og dette leder naturlig inn på spørsmålet om hvem som er avgiftspliktig. Loven sier at alle næringsdrivende, samvirkeforetak, stat, kommune og fylke som har en omsetning på mer enn 6.000 kroner i løpet av et år, er pliktige til å betale avgift. Dette vil si at alle som driver fiske, fangst, jordbruk etc. og som selger for mer enn 6.000 kroner årlig også er pliktige til å betale avgift.

Ifølge lov om merverdiavgift er det avgiftsplikt på omsetning av alle varer. Loven definerer hva den anser som vare og hva den mener med omsetning. Vi skal nå se at begge disse begreper er blitt betydelig utvidet fra det vi vanligvis forstår med dem.

For varer som uttas til privat bruk, skal det også svares avgift, men med enkelte unntak.

Jeg vil nå gi et eksempel på hvorledes systemet med merverdiavgift virker i praksis, men før jeg kommer med talleksemplet er det nødvendig å definere tre meget sentrale begreper; merverdiavgiftsloven; inngående avgift, utgående avgift, fradragsretten.

*Utgående avgift = avgift på salg*  
*Inngående avgift = avgift på kjøp*  
*Fradragsretten = retten til å trekke inngående avgift fra utgående avgift ved avgiftsoppgjør.*

Det er viktig å merke seg at fradragsretten bare innrømmes til dem som registreres i mantallet (avgifts-mantallet), men dette skal jeg komme nærmere inn på senere.

Vi tenker oss at en råvareleverandør ikke har noen innkjøp. Han finner ut at han må ha 100 kroner for varen når han selger den. 20 % avgift kommer i tillegg til Vareprisen slik at Produsenten betaler 120

	Råvareleverandør	Produsent	Detaljist	Forbruker
Innkjøp	0	120	360	480
Salg				
Vare	100	300	400	
Avgift (20 %)	20	60	80	
Pris	120	360	480	

kroner for varen. Produsenten vil ha 300 kroner for varen. Hans salgspris til detaljist blir kr. 300 + 20 % avgift = kr. 360, som blir innkjøp for detaljisten. Detaljisten vil ha kr. 400 for varen og med 20 % avgift må forbrukeren betale kr. 480 for varen.

En ser at råvareleverandøren i avgift beregner kr. 20  
at produsenten beregner en avgift på » 60  
og at detaljisten beregner en avgift på » 80

Tilsammen blir dette en avgift på kr. 160

Som man ser blir denne avgift langt større enn 20 %, og det er derfor fradragsretten kommer inn.

Vi tar for oss eksemplet igjen for å vise hvor meget hvert enkelt ledd skal betale i moms.

	Råvareleverandør	Produsent	Detaljist
Avgift på salg	20	60	80
÷ avgift på kjøp	0	20	60
Avgift å betale	20	40	20

Vi husker at råvareleverandøren ikke har hatt noe innkjøp. Han har da ikke betalt noe i inngående avgift og kan følgelig ikke trekke noe fra utgående avgift, og derfor må han betale kr. 20. Produsenten betaler kr. 100 for varen + kr. 20 i avgift = kr. 120. Han trekker inngående avgift (avgift på kjøp) fra utgående avgift (avgift på salg) og skal følgelig betale kr. 40 i avgift.

Detaljisten betaler kr. 300 for varen + kr. 60 i avgift, ialt kr. 360. Han trekker fra den avgift han har betalt og finner at han skal betale kr. 20 til Staten.

Dersom man vil ha retten til å kreve fradrag, må man altså registrere seg i avgiftsmantallet, og denne registrering skal skje frivillig innen 1/12. 1969. Om man unnlater å registrere seg, må man likevel betale avgift dersom ens salg overstiger kr. 6.000 i løpet av en 12 måneders periode, men en får *ikke* rett til å kreve fradrag for inngående avgift.

Som man skjønner ville denne fradragsretten føre til at alle som drev næringsvirksomhet kunne kreve inngående avgift fratrukket i sitt oppgjør med Staten, uansett om varene forble i bedriften eller ikke. For Staten ville dette medføre en inntektssvikt på 1 milliard kroner i og med at alle investeringer ville bli avgiftsfrie. For å kompensere dette tapet har man innført en investeringsavgift som må betales på langsiktige investeringer, og uten at jeg vil komme nærmere inn på dette kan jeg si at det ser ut til at avgiftsatsen for denne avgift vil bli 13 %, eller omtrent hva som betales i omsetningsavgift idag.

Både lov om merverdiavgift og lov om avgift på investeringer inneholder en rekke særregler og unntak som det vil føre alt for langt å komme inn på her. Mange av bestemmelsene er også så uklare at det allerede er begynt å strømme ut utfyllende bestemmelser fra Finansdepartementet slik at det også vil være nærmest umulig på det nåværende tidspunkt å gi opplysning om alle særregler og unntak.

Det var opprinnelig meningen også å omhandle de bebudede skattelettelser i denne orientering, men da det ikke er gjort noen endelig vedtak i Stortinget herom, finner jeg det ikke riktig å komme inn på

# Risøy Folkehøgskole for sjømenn

Risøy folkehøgskole ligger i vakre omgivelser på Risøya utenfor Tvedestrand. Skolen ble startet i 1936 og bak står Den norske Sjømannsmisjon, Broderkretsen på Havet og Arendal krets av Indremisjonen.

Skolen tar først og fremst sikte på å gi sjøfolk en videre almindennende utdanning som kan perfektjonere dem bl. a. før de søker seg til de maritime skoler. Situasjonen idag er jo at det ved alle fagskoler stilles større krav til den almindennende utdanning enn tidligere. Dette gjelder også ved de maritime skoler og for sjøfolk som vil fortsette sin utdanning der, men som føler at deres kunnskaper er noe mangelfulle, vil et kurs ved Risøy folkehøgskole være til stor hjelp. Vi kan nevne at gjennomsnittsalderen ved skolen i de senere år har vært ca. 21 år og mange er de offiserer idag som bl. a. kan takke Risøy folkehøgskole for sin utdanning. Skolen har linjer for de som ønsker å gå dekk-, maskin-, eller bysse-veien og dessuten teori- og idrettslinje.

Dekkslinjen forbereder elevene som ønsker å fortsette på styrmannsskolen. Den teoretiske del av undervisningen omfatter foruten norsk, engelsk, matematikk etc., også undervisning i navigasjon, sjøveisreglene, signalisering m. m. I den praktiske del av undervisningen får elevene undervisning i spleising av tau og wire, knoper og stikk, seilmakerarbeid etc. Avdelingen er utstyrt med de elektroniske hjelpemidler som finnes på broen og elevene får en innføring i bruken av disse.

Maskinlinjen forbereder elevene for maskinistkolen, men passer også utmerket for de som senere vil inn på skipslektrikerskolen. Den teoretiske undervisning omfatter også her norsk, engelsk, matematikk etc., mens det videre gis undervisning i maskinlære, fysikk og mekanikk. På den praktiske side undervises det i smiarbeide, sveising, dreining m. m.

Ved bysselinjen undervises det også i norsk, engelsk, regning etc., samt kostlære og praktisk matlaging, og kurset er beregnet på de som ønsker å skape seg en karriere i byssa.

Ved disse tre kursene gis det fartstid eller verkstedtid etter visse retningslinjer.

Teorilinen er beregnet i første rekke på de som ønsker å begynne på skipsradioskolen og her tas det opp elever både med og uten realskole. Kurset kan imidlertid også med fordel tas av de som senere vil begynne på maskinistkolen.

*Fortsatt side 6.*

dette nå, men heller ta det opp på et senere tidspunkt og da også gi en helhetsvurdering av hva omleggingen vil bety for den enkelte.

Skulle det imidlertid være noen ombord som har noen spørsmål de gjerne vil ha svar på i forbindelse med innføring av merverdiavgift, kan de skrive til rederiet, og vi vil forsøke å gi svar i neste NOR-AVIS.

Sannsynligvis har farkoster vært i bruk så lenge det har bodd mennesker i Norge. Steinaldermenneskets eksistensgrunnlag var jakt og fiske, som igjen var avhengig av båt i en eller annen form. Men tidlig i vår historie dekket også båten et behov utenom jakt og fiske og kulturtrekk viser at det allerede i den yngre steinalder, fra ca. år 3000 til omkring år 1500 før Kristus, var forbindelsen mellom Norge og sydligere land opprettet. Steinaldermenneskene benyttet farkoster av uthulte trestammer i lukkede farvann, mens de i åpne farvann benyttet farkoster med ribbverk trukket med skinn.

De mange funn fra bronsealderen, ca. 1500 til ca. år 500 før Kristus, viser et utstrakt handels-samkvem mellom Norge og Nord-sjølandene. Det kan fastslås at sjøverts ferdsel på den tid var av stor betydning for vårt samfunn og det er sannsynlig at båtene ble bygget med kjø, stevner og spant og at huden var av tre. Det er ikke noen sikre holdepunkter om når seilet ble tatt i bruk her hjemme, men man kjenner til at det så tidlig som årene 3000 og 2000 før Kristus ble seilt over hele Middelhavet. Tatt i betraktning at befolkningen i Norge allerede i bronsealderen hadde kontakt med land lenger syd i Europa er det rimelig å anta at seilet ble tatt i bruk her hjemme på det tidspunkt.

Etter å ha fulgt direktør O. Siem's beretninger fra seilskipsfarten ved århundredskiftet antar vi det vil være av interesse for våre lesere at vi bringer artikler om den norske skipsfarts historie. Med tillatelse fra Norges Reederforbund bringer vi i dette nummer den første artikkel, som omhandler seilskipstiden.

Først ved folkevandringstiden, ca. år 400 til 600 etter Kristus, begynner den norske skipsfart å tre klare frem, for så å kunne følges tydelig gjennom vikingetiden, fra omkring år 800 til 1050. Vikingetiden var for Norge en stormakstid på havet, og hovedgrunnlaget for dette var suverent sjømannskap og høyt utviklede skipstyper. At vikingene kunne herje som de gjorde over store deler av Europa var nettopp deres overlegenhet i hurtigseilende og manøverdiktige fartøyer. Sjøfarten i vikingetiden var imidlertid ikke bare sjørøvertokter med plyndring, drap og voldtekt, men også fredelig handelssamkvem med nabolandene. Vi vet idag at vikingeskipene seilte til landene rundt Nordsjøen og Østersjøen, videre til landene rundt Middelhavet og til Island, Grønland og Vinland. Vikingetiden la grunnlag for handel og skipsfart og dette ble bygget

ytterligere ut inntil næringene i begynnelsen av 1200-årene sto omkring middelalderens høydepunkt.

Vår skipsfart gikk deretter inn i en langvarig nedgangstid, som utviklet seg paralelt med Norges økonomiske, kulturelle og militære fall. Blandt årsakene til skipsfartens tilbakegang kan nevnes den stigende konkurranse fra utlendingene, særlig hanseaterne. Samtidig ble den selvstendige norske skipsfartsnæring hindret gjennom offentlige direktiver og av størst betydning hadde vel bestemmelsen om at handel og skipsfart skulle være privilegerte næringer som skulle konsentreres i kjøpstedene. Dette medførte at kystbefolkningens private initiativ, som tidligere hadde fremmet den sjøgående handel, ble knekket. I 1349 ble landet så herjet av svartedauen, fulgt av to andre pester med bare et tiårs mellomrom, og store deler av befolkningen døde ut. Da virkningene etter pestene hadde lagt seg og folketallet igjen begynte å stige førte skipsfartsnæringens stagnasjon til store problemer for kystbefolkningen og mange sjømenn begynte å seile i den nederlandske handelsflåte. Stagnasjonen på havet varte i omkring 250 år og denne periode må med rette karakteriseres som mørketiden i vår skipsfart.

I 1500-årene kan det spores tegn til lysning for den norske skipsfart. Eksporten av fisk og tømmer var stigende og begynte delvis å gå med egne skip. Stort sett dominerte imidlertid utlendingene vår handel til ut på 1600-tallet.

Gjennom 1600-årene ble de europeiske stormakter engasjert i flere kriger og handelen på Norge kunne ikke drives i samme utstrekning som tidligere. For å opprettholde eksporten ble det maktpåliggende for nordmennene å skaffe seg flere skip og myndighetene begynte nå å se fordelene med en nasjonal handelsflåte og de gjorde atskillig for å legge forholdene til rette. Skipsfartsnæringen fikk skattelettelse og for å bremse på utvandrin-

#### *Fortsatt fra side 5.*

Idrettslinjen ble startet høsten 1969 og omfatter foruten teoretiske fag også gymnastikk og andre sportslige aktiviteter.

Foruten disse kurs arrangeres det også et froskemannskurs som alle elevene kan delta i på frivillig basis. Etter endt kurs får man Oslo Froskemannsskoles sertifikat.

Skolen tar ca. 70 elever og elevene bor på skolen i kursperioden. Internat og bygninger er nye og moderne og elevene bor på tomannsrom som er lyse og vennlige. Skolen har egen idrettsplass og gymnastikksal samt svømmehall med badstue. Elevene må betale kursavgift mens de går på skolen, men det er anledning til å søke om stipendier.

I år er det blitt åpnet ytterligere en folkehøyskole for sjømenn og denne ligger i Nord-Norge.

De av våre sjøfolk som måtte ønske ytterligere opplysninger om disse skoler kan skrive direkte til skolene under følgende adresser:

Risøy Folkehøyskole for Sjømenn,  
4912 Gjeving.

Hadsel Folkehøyskole for Sjømenn,  
Bjørkøy,  
8450 Stokmarknes.

S. B.

# Norsk skipsfarts historie

## Seilskipstiden

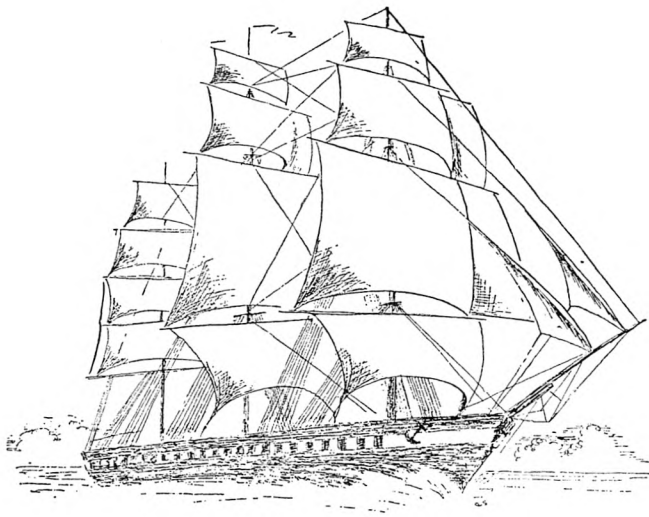
gen til Nederland fikk også sjømenene skattelettelse.

I begynnelsen av 1700-årene innførte så Storbritannia sin Navigasjonsakt og den norske skipsfart begynte igjen å få vanskeligheter. Den britiske Navigasjonsakt inneholdt proteksjonistiske bestemmelser som la hindringer for utenlandsk skipsfart. Slik skipsfartspolitik drives jo også i vår tid av enkelte land og det kan være av interesse å gjengi innholdet av de fem grunnsetninger.

1) Kystfarten var bare tillatt for engelske skip.

men det var de som betydde mest.

Omkring 1730 og utover begynte imidlertid en ny oppgangstid, og skipsfarten ekspanderte i årene fremover, da Danmark/Norge holdt seg nøytralt under de langvarige stormaktsoppgjørene i Europa. Videre sluttet Danmark/Norge avtaler med barbareskstatene (Algerie, Tripolis, Tunis og Marokko) og forpliktet seg ved dette å betale visse avgifter mot at våre skip skulle få seile i fred for sjørøvere i Middel-



2) Fiskeriene var i praksis forbeholdt engelske skip, idet produktene fra fremmede lands fartøyer ble pålagt dobbelt toll.

3) Handelen mellom moderlandet og koloniene, og mellom koloniene innbyrdes, var forbeholdt engelske skip.

4) I handelen på Asia, Afrika, Amerika, Russland og Tyrkiet var alle andre land utelukket.

5) I importen fra de europeiske land var det bare adgang for skip fra det land hvor varene ble produsert eller utskipet. Denne bestemmelse gjaldt riktignok bare et begrenset antall varer,

havsområdet. Handelen på Vest-India ble frigitt og i siste halvdel av 1700-årene begynte et stigende antall av norske skip å seile dit,

De siste decenniene av 1700-årene er gått inn i historien som en gylende tid for vår skipsfart. Landet kunne nå ta hånd om stadig mer av sin stigende trelasteksport og dette medførte bl. a. til at byer som Arendal, Drammen og Langesund ble blandt de ledende skipsfartsbyer. En vesentlig del av rederstanden på den tid var kjøpmenn som skaffet seg og drev skip som et ledd i sin handelsvirksomhet. Likesom det var handelen som skapte skipsfar-

ten, var det handelens menn som grunnla Norges rederinæring.

I 1820- og 1830-årene begynte verdenshandelen å øke og særlig utviklingen i USA fikk stor betydning for norsk skipsfart. Det var imidlertid Storbritannia som dominerte verdenshandelen i kraft av sine kolonier over hele kloden, sin økonomiske og sjømilitære makt og sine rikdommer av kull og jern. Gjennom Navigasjonsakten hadde de dessuten sørget for å preferere sine egne skip.

Frihandelens forkjempere i England gikk nå inn for å oppheve Navigasjonsakten og påpekte at dette monopolet hadde ført til stor skade for britisk skipsfart og skipsbygging. I den begunsigede stilling redere og skipsbyggere befant seg i følte de trygghet og ingen av dem hadde behovd å anstrenge seg, og den engelske skipsfart hadde gått sørgelig tilbake i kvalitet. Den 23. april 1849 ble Navigasjonsakten opphevet med virkning fra 1. januar 1850, og dermed var en rekke av verdens viktigste markeder fri for alle nasjoner og det er i dette år den norske skipsfarts storhetstid for alvor begynner.

Norske skip begynte å operere kloden rundt og kom til stadig flere havner, kom inn på nye markeder og skapte det som norsk rederivirksomhet senere har bygget på: En skipsfart uavhengig av Norges handel. Verdensfarten stilte en rekke nye krav til mennene ombord. De skulle navigere skipene gjennom ukjente havområder til havner hvor kanskje intet norsk skip hadde vært tidligere. Sjømennenes dyktighet var den bærende faktor i skipsfartens utvikling og næringen fikk nytte godt av stor tilgang på flinke menn. Skipsføreren kom i en helt spesiell stilling, idet han som følge av de dårlige kommunikasjonsforhold i stor grad måtte være rederes forretningsfullmektig. Han måtte selv ofte vurdere markedene, kontakte lasteinteressentene, avtale frakten og skipningsbetingelsene, i det hele utføre alt det som idag ordnes av rederiene i samarbeide med meglerne.

Nordmennene kunne være raske til å kaste seg over nye muligheter som dukket opp. Man har et godt eksempel i transporten av jordolje. Utvinningen begynte i USA i 1859, og jordoljen ble hurtig en verdensartikkel. Men til å begynne med kunne det skje at lasten ble liggende i USA's havner på grunn av at

# Seilskipstiden

ingen våget å frakte den på grunn av brannfaren. Norske sjømenn kastet seg likefullt inn i oljefarten, og fikk i løpet av et par decennier en dominerende stilling i den amerikanske eksport. All oljen ble den gang skipet i tønner, hvilket var både uhensiktsmessig og farlig. Det ble gjort flere eksperimenter for å finne frem til en mer rasjonell transportmåte, men det ble ikke konstruert noe blivende system før skipsfører Even Tollefsen fra Nøtterøy fant en løsning som skulle gi grunnlag for all senere tankskipbygging. Han inndelte skroget i tanker ved hjelp av skott og kunne dermed føre oljen i bulk.

I 1879 beregnes den norske seilskipsflåte til ca. 7800 skip som til sammen beskjeftiget ca. 60.000 sjømenn.

Etter hvert som skipsfarten ble frigjort fra landets egen handel kom kombinasjonen kjøpmannsvirksomhet/rederidrift stadig lenger i bakgrunnen, selv om den fortsatt var viktig. I mange tilfelle var det de gamle handelshus som la om sin virksomhet med stadig mer vekt på ren skipsfart, men det ble dannet mange nye rederier, ikke minst av skipsførere. Det ble nokså alminnelig at en kaptein, som hadde seilt noen år og skaffet seg erfaring og litt kapital, begynte sitt eget rederi. Meglerne, som fikk øket betydning i siste halvdel av 1800-årene, begynte også i stor utstrekning som redere.

I seilskipenes konstruksjon skjedde det betydelige forandringer etter 1850. Før den tid, da trelastfarten på Nordsjøen var den store faktor, var man ikke så nøye med skipenes linjer og seileregenskaper. Det viktigste var som regel størst mulig rominnhold. Slike skip holdt skjelden mål i verdensfarten da det her stiltes større krav til hastighet, velseilighet, sjødyktighet og etter 1850 ble det stadig tatt større hensyn til dette. De fleste av skipene ble bygget i Norge, men kunne ikke alltid dekke behovet så en god del ble kontrahert i utlandet. Den norske skipsbygging nådde høyepunktet i tidsrommet 1871—1880, da det ble levert ca. 1800 skip.

dampskipene sparte store summer. I 1879 er den norske seilskipsflåten for første gang siden 1826 på tilbakegang og dens andel av verdensstonnasjen er synkende.

Mens nordmennene i 1870-årene bygget sine seilskip gikk Storbritannias dampskipsflåte på den tid forbi landets seilskipsflåte, og også i andre land økte også dampskipsflåten betydelig. Når utlandet utviklet dampskipsfarten betydelig raskere enn tilfellet var i Norge, hadde dette en rekke årsaker. Dampskipsfarten hang i stor grad sammen med oversjøisk linjefart hvor Norge ikke spilte noen særlig rolle, Norge var et kapitalfattig land og lån mot pant i skip var den gang ikke mulig, den norske skipsfart hang i sterk grad sammen med den innenlandske treskipsbyggingen, og en stor del av flåten var beskjeftiget i oversjøisk trampfart hvor tidsfaktoren var av underordnet betydning og hvor seilskipene i lang tid kunne konkurrere. Resultatet av dette var at Norges handelsflåte begynte å gå på tvers av utviklingen ellers i verden og verdens dampskipsflåte øket sin andel av godstransporten før Norge var kommet med i nevneverdig grad. I 1888—89 var det en ny oppsving for trelastfarten og en rekke eldre skip ble kjøpt inn, men allerede i begynnelsen av 1890-årene gikk verdenshandelen inn i en nedgangstid, og det ble da helt klart at Norge hadde sakkert akterut.

Fra 1850-årene av hadde han i utlandet, særlig i Storbritannia, bygget stadig flere seilskip av jern og midt i 1880-årene ble jernet avløst av tynnere stålplater. Det viste seg snart at disse fartøyer var seilskipene overlegne i de fleste trades. Norske redere var til en viss grad oppmerksomme på dette, men overgangen fra treskipsbygging til jernskipsbygging måtte medføre omlegging til dampskipsbygging idet man ikke kunne benytte hjemstedets materialer og erfaringer. Et nybygget jernskip fra utenlandsk verksted kostet dessuten langt mer enn et treskip. Jern- og stålseilskipene fikk derfor svært liten betyd-

ning for Norge før i 1890-årene, da

Åpningen av Suez-kanalen i 1869 er med stor rett karakterisert som seilskipsfartens første dødsstøt. Det var bare dampskipene som kunne nyttiggjøre seg av kanalen, da seilskipene som tidligere måtte basere seg på verdenshavnenes vindsystemer da det var lite hensiktsmessig å benytte slepebåter gjennom kanalen og fortsette reisen via Rødhavet. Seilingstiden og driftsutgiftene ble således som før, mens det var innlysende at treskipenes tid var forbi.

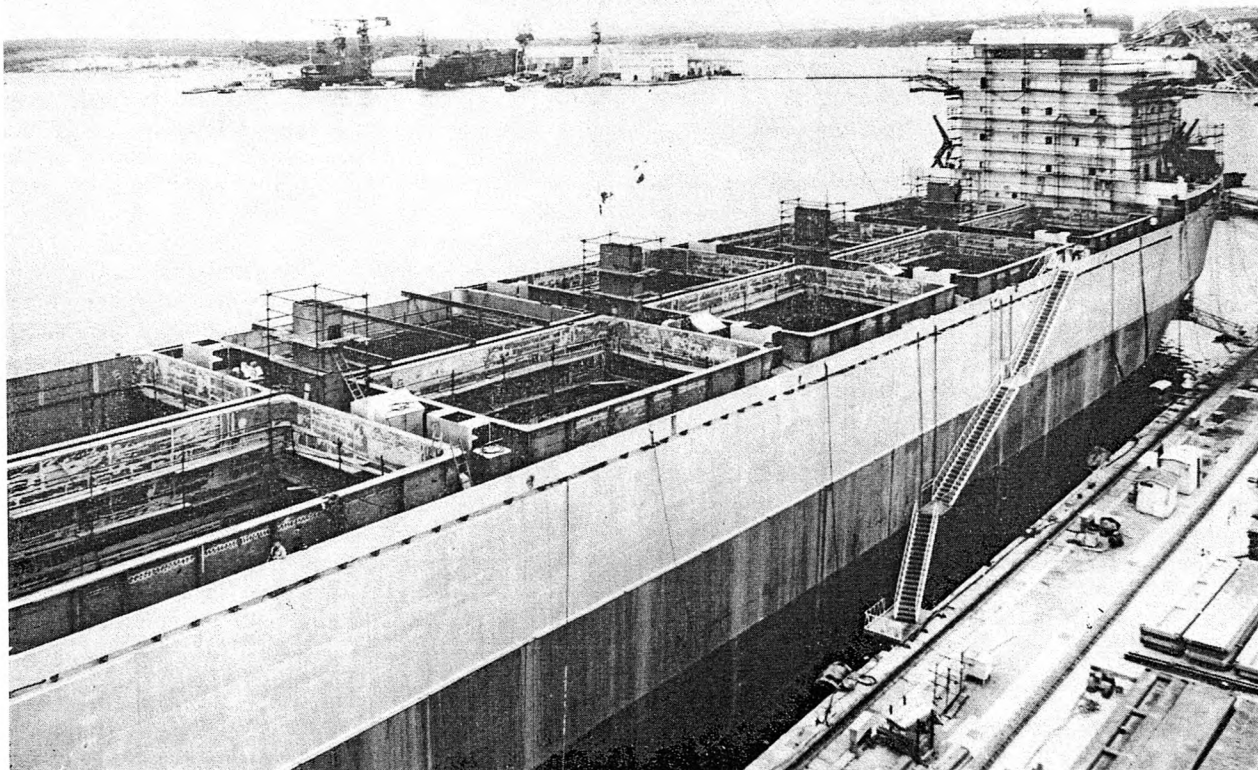
Jern- og stålskipene falt her i Norge i to nokså adskilte grupper, nemlig de nybygde skip og secondhand skipene. I begynnelsen av 1890-årene overtok norske rederier en rekke nybygde stålseilskip. Det var meget gode fartøyer, men på det flauemarked som deretter hersket i en årrekke klarte de ikke å bære seg økonomisk og det ble derfor den første og siste kontraheringsbølge av norske skip i denne kategori.

I en rekke norske byer var store deler av rederinæringen gått inn etter treskipsfartens sammenbrudd. Det var bare et fåtall som maktet å reise kapital til anskaffelse av dampskip, men gjennom parter eller aksjetegning, som begynte å bli vanlig i 1900-årene, var det mulig å skaffe de beskjedne beløp som jern- og stålseilskipene krevde.

Dampskipene var etter hvert blitt så høyt teknisk utviklet og flåten samtidig blitt så stor, at jern- og stålseilskipene ble trengt ut også fra de oversjøiske bulkmarkeder. Åpningen av Panama-kanalen bidro ytterligere til å svekke seilskipenes stilling i forhold til dampskipene. Norges siste skværrigger i fraktfart, stålbarken «PEHR UGLAND» av Fredrikstad, seilte til 1929. Deretter fortsatte et par treskonnerter og i 1936 gikk det siste norske seilskip med last over Atlanteren.

Forts.





*Bildet viser søsterskipet til vårt nybygg ved Uljanik Shipyard i Jugoslavia. Bildet gir et visst inntrykk av hvorledes vårt nybygg vil se ut.*

Trivsel på arbeidsplassen er et begrep det innen industrien iland blir lagt stor vekt på. For sjøfolkene, som både har sin arbeidsplass og sitt hjem ombord, skulle det derfor være større grunn til å legge vekt på trivselen.

Når det gjelder trivsel på arbeidsplassen kan man kanskje si at det ikke har vært fulgt opp ombord i samme grad som for industrien iland. Riktignok er skipene etter hvert blitt utstyrt med gode og moderne hjelpemidler, bekvemmelighetene er bedret og kostholdet ligger nok ikke tilbake for det man vanligvis har iland. Men med de særegne forhold som gjelder for et skipssamfunn vil det være langt flere faktorer som påvirker trivselen. Ved et samspill av de krefter som påvirker trivselen i positiv retning får man det en-

# Trivsel ombord

*Av forh. sekr. Svein Bjorvand.*

gelskmennene kaller «a happy ship». Rent samfunnmessig har det jo også stor betydning at folk trives på arbeidsplassen da dette påvirker produktiviteten i en positiv retning.

Som nevnt er det mange faktorer som påvirker trivselen ombord i sin helhet og det er vel individuelt hva hver enkelt legger i ordet «trivsel». Det er klart at et godt og velholdt skip er en medvirkende årsak til å skape en hyggelig arbeidsplass og oppholdssted, men skipets

beskaffenhet er allikevel ikke av avgjørende betydning for trivselen ombord. Man hører jo gamle sjøfolk berette om gamle skuter de har seilt med; gamle skuter med dårlig bekvemmeligheter og kost, men det er vemod i deres stemmer når de forteller om de tider og man får inntrykk av at de gamle skutene er det beste som noen gang har pløyet havets bølger. Etter dagens normer må vi vel imidlertid gå ut ifra at det er større mulighet for at man finner seg tilrette ombord i et velholdt skip med hyggelig og rene oppholdsrom og lugarer. Når man befinner seg i et slikt lukket samfunn, som jo et skip representerer, er det ikke bare det rent materielle som har betydning for at man skal trives. Selve miljøet ombord er nok langt viktigere og en grunnleggende faktor for den daglige

# Katodisk beskyttelse

## Ved hjelp av påtrykt spenning

Norsk Wilson, Walton International A.s

Vi er inne i en tid hvor fart og service har den største betydning, og hvor de økonomiske resultater gjenspeiles i dette. Ikke minst innen shipping er betydningen av dette kjent.

Man snakker om kontraktsfart, liggedager, dokningsintervaller, og vet hvilke økonomiske belastninger det er å ha et skip inoperativt på grunn av reparasjoner eller vedlikehold.

Som kjent bruker man ved de store skipsenheter mellom 70 og 80 % av den installerte maskinkraft til å overvinne friksjonen i vannet. Dette er et fenomen som på det nåværende tidspunkt vanskelig lar rette på seg. Konstruktørene tar dette med i sine beregninger når kontraktsfarten fastsettes. Enkelt kan man vel si at her slutter konstruktørens ansvar og her begynner rederens, med sin stab av folk ombord og i land. Skal man beholde den spesifiserte fart ut skipets levetid, må man påregne et intenst vedlikeholdsprogram, blant annet for undervannsskroget for å bibeholde dets opprinnelige glatthet.

Dette problem har vært gjenstand for detaljerte

undersøkelser ved Esso Petroleum Co. Ltd. Ifølge Esso's erfaringer mister et tankskip normalt over 1 ¾ knop av kontraktsfarten i løpet av en 10 års periode (Fig. 1). Hva dette fartstap koster pr. år vil selvfølgelig variere for hvert enkelt skip, men man kan regne med at en reduksjon på bare 0.15 knop kan variere fra ca. kr. 50 000 for en 20 000 tonner til ca. kr. 100 000 for en 80 000 tonner. Man regner idag med at et nytt skip har en ruhet på undervannsskroget på 0.1 til 0.2 mm, og undersøkelser viser at en økning i ruheten på *bare 0.025 mm gir en motstandsøkning på 2.5 %*.

At huden på skipets undervannsskrog blir ru, skyldes i det vesentlige to faktorer. Den ene er fouling», som er et kapittel for seg, og det andre skyldes ujevnheter i maling og overflaten på grunn av korrosjon. Denne form for ruhet begynner den dag skipet settes på vannet og videre ut dets levetid.

Uansett hvilket malingsystem man idag benytter, kan det finne sted en sakte men kontinuerlig kjemisk reaksjon, og rustdannelse vil oppstå i størst

---

omgang mellom de ombordværende.

Noe som i en høy grad er medvirkende til å fremme kammeratskapet og trivselen ombord er velferds- og idrettsaktiviteten. Det er flere ganger blitt påvist at ombord i de skip hvor velferds- og idrettsaktiviteten er stor er det også vanligvis gode forhold. Mulighetene til å drive slike aktiviteter er jo idag langt større enn tidligere og det er gledelig å se at såpass mange benytter seg av dette.

Type skip og farten skipet går i vil også spille en viss rolle, men dette vil vel være ut ifra rent personlig forhold. Noen vil helst ha hjemmefart så de kan være i nærheten av hjem og familie, mens andre vil ha lange turer i sjøen med den rolige rutine dette medfører, mens atter andre vil ha fart med hyppige havneanløp.

Det lønsmessige forhold er jo ikke uvesentlig, men her er man tildels bundet av tariffen. Det er imidlertid viktig at en mann som er kvalifisert til en høyere stilling ombord blir gitt mulighet til opprykk og dermed bedre lønnsforhold. Er en mann

overkvalifisert til den stilling han innehar vil dette som regel gå ut over trivselen og han vil mønstre av tidligere enn han kanskje egentlig ønsket. Det er derfor viktig at hver enkelt mann blir pålagt arbeid hvori han kan få nyttiggjort sine kunnskaper og evner på beste måte. Her er det også vesentlig at de forskjellige arbeidsoppgaver blir tilrettelagt på en hensiktsmessig måte og at man har de nødvendige hjelpemidler til rådighet.

— Ombord bør det selvsagt herske orden og disiplin og urovekkende elementer må ikke få anledning til å dominere. Alle ombordværende er jo best tjent med at det hersker ro og orden og at man således tar hensyn til de enkeltes privatliv.

Vi har tidligere nevnt den betydning velferd og idrett har for trivselen ombord og i tillegg kan også nevnes hobby- og studievirksomhet. Egne hobbyrom er innredet på enkelte skip og mannskapet kan her aktivisere seg i de forskjellige hobbyene de måtte ha. Fritiden i sjøen kan vel ofte bli noe lang og man har da god anledning til å benytte denne tid til å perfeksjonere

seg i forskjellige emner ved hjelp av korrespondansekurs og/eller studieringer. Mange er de som har benyttet sin fritid til å ta grunnleggende kurs for sin videre skolegang og dermed etablert et godt grunnlag i den fagkrets de vil få ved den enkelte skole.

Noe av det viktigste for trivselen ombord er vel at de ombordværende ved korrespondanse kan stå i regelmessig kontakt med de pårørende hjemme. Postgangen til og fra skipet, da særlig til skipet, er derfor meget viktig.

Det er nok mange faktorer som medvirker til trivsel ombord som ikke er nevnt her, men stort sett er det folkene ombord som skaper forholdene og de øvrige ting kan bare ha en medvirkende årsak.

For rederiets del er vi selvsagt interessert i at folkene trives best mulig den stund de er ombord i våre skip og skulle derfor enkelte ha forslag som kan medvirke til en økelse av trivselen ombord ser vi gjerne at disse blir fremsatt her i «NOR-AVIS».



*Forsikring og havaribehandling må vel betraktes som områder hvor de seilende føler de har for liten kompetanse, og vi er derfor takknemlig for direktør Thorolf Wikborg jr.'s innlegg, som vi er sikre på vil gjøre sitt til å rette på disse forhold.*

*Wikborg er til daglig adm. direktør i Skipsassuransforeningen Unitas, som er hovedassurandør for ca. 350 norske skip.*

*Vi har funnet det hensiktsmessig å dele innlegget, og siste del vil derfor komme i neste avis.*

Foredrag av direktør Thorolf Wikborg jr. på Norges Skipsførerforbunds skipsførerkonferanse på Elingaard 14. juni 1968.

Gjentatt (med en del forandringer og tillegg) på Skjoldnes 16. oktober 1968.

Efterhvert som skipene øket i størrelse og verdi, ble det imidlertid vanlig å dele opp forsikringsverdien mellom flere assurandører, og dette førte til at sjøforsikringsselskapene ble stiftet, de fleste fra århundreskiftet og utover. Idag kan man vel si at det hører til sjeldenhetene at et rederi dekker hele sin flåte hos én assurandør.

Når forsikringen av et skip eller et rederis flåte er dekket hos flere assurandører, benytter endel rederier en *assuransmegler* som mellomledd.

#### b) *Markeder:*

Hvilke muligheter foreligger så for et rederi som skal kaskoforsikre sine skip?

Først og fremst har vi det *norske marked*. Det består av 4 *gjensidige skipsassuransforeninger*, en i Oslo, en i Arendal, en i Kristiansand og en i Bergen, som er tilsluttet en sentralorganisasjon, Gjensidige Skipsassu-

# FORSIKRING

## 1. *Kaskoforsikringens omfang:*

I henhold til Norsk Sjøforsikringsplan av 1864, som danner grunnlaget for kaskoforsikringen på norske skip, omfatter forsikringen:

- a) Totaltap av skip.
- b) Partikulære skader.
- c) Redningsomkostninger, skipets havarigrossebidrag.
- d) Ansvar til 3. mann som følge av sammenstøt eller støtning (kollisjonsansvar).

Ifølge Plan av 1930, som kaskoforsikringen var basert på inntil 1.1. 1965, var kaskoassurandørene ansvarlig med kun én forsikringssum. Hvis derfor eget skip gikk tapt som følge av en kollisjon, og rederen fikk utbetalt forsikringssummen, var kaskoassurandørens maksimumsansvar nådd, og eventuelt kollisjonsansvar til 3. mann gikk da over på P. & I. assurandørene. Ifølge den nye Planen 1964 hefter kaskoassurandøren med en *ekstra* forsikringssum for kollisjonsansvar.

Detaljer om forsikringsvilkårene skal jeg ikke komme inn på her. Sjøforsikringsplanen finnes forhåpentlig ombord i alle skip, den bør finnes der, helst både i norsk og engelsk utgave. Den er klar og knapp i sin form, og hvis man vil vite mer om de tanker og begrunnelser som ligger bak den enkelte paragraf, bør man slå opp i Motivene, som foreligger som en egen bok.

## 2. *Dekningen.*

### a) *Dekningsmåte:*

Før i tiden, la meg si 100 år eller mer tilbake, da skipene var mindre og hadde lavere verdi, var det vanlig at rederen henvendte seg til *én* assurandør, gjerne en gjensidig skipsassuransforening, og dekket hele forsikringsverdien der.

ranseforeningers Komité, og vi har de *private norske forsikringsselskaper* og *generalagenturene* for utenlandske forsikringsselskaper. Deres sentralorganisasjon, Sjøassurandørenes Centralforening, har ca. 40 medlemmer.

Av *utenlandske markeder* som er interessert i å dekke forsikring på norske skip har *London* alltid vært det viktigste. Londonmarkedet består ført og fremst av det kjente Lloyds, som ikke er noe vanlig forsikringsselskap, men en organisasjon av ca. 550 syndikater som består av enkeltpersoner med personlig ansvar. En reder kan ikke selv få direkte kontakt med Lloyds, han må gå gjennom en megler, en såkalt Lloyds Broker.

Men Londonmarkedet består også av en lang rekke forsikringsselskaper, vanlige aksjeselskaper som de norske.

Fellesorganisasjonen for Lloyds og selskapene heter *The Institute of London Underwriters* og har spesielle komitéer for de forskjellige forsikringsbransjer. The Joint Hull Committee for kaskoforsikring.

Det *amerikanske marked* har også vært av betydning for dekningen av den norske flåte etter krigen. Det består først og fremst av en gruppe store amerikanske forsikringsselskaper som dekker sjøforsikring gjennom sin fellesorganisasjon, The American Hull Insurance Syndicate. Dessuten finnes en annen gruppe amerikanske forsikringsselskaper som sammen utgjør «The Independent Market» eller «The Non-Syndicate Market». Man må gå gjennom megler for å få kontakt med *høge* disse grupper.

Endelig kan man forsikre norske skip på det europeiske kontinent og Frankrike, men dette marked har hittil ikke vært av så stor betydning som de foran nevnte

c) *Premiepolitikk:*

De markeder jeg har nevnt, hvorav det norske, London og det amerikanske syndikat er de viktigste, konkurrerer i og med at man kan gå til hvert enkelt av dem og få en premie notert. På den annen side foregår et visst samarbeide idet disse 3 markeder gjerne også godtar den premie som blir fastsatt i ett av dem.

Premienoteringen i disse markeder baseres på vedkommende skips eller rederiflåtes havaristatistikk. Kaskoforsikringen fornyes generelt hvert år og rederiet må da fremlegge en oversikt over havariestatningene i de siste 4 eller 5 år, både de betalte erstatninger og de kalkulerter for de havarier som ennå ikke er oppgjort. Assurandørene, eller det tariffingsutvalg de har nedsatt, vurderer så resultatet, d. v. s. erstatningene sammenlignes med den premie som er betalt i samme periode, og har ikke den betalte premie gitt et rimelig overskudd i forhold til erstatningene, må en høyere premie betales for kommende år. Har et rederis skip seilt spesielt godt i 4-5 års perioden og gitt assurandørene betydelig overskudd, kommer en premiereduksjon på tale, men tilleggene er nok mer alminnelige.

Systemet med individuell premiefastsettelse for den enkelte rederiflåte kan det sies meget om, både for og imot. Det kan gi seg slike utslag som at det ene av to like skip har en dobbelt så høy premie som det annet, fordi det eies av et rederi som har bragt assurandørene store tap. Og dette skipet selv kan gjerne ha seilt uten havarier, det kan være rederiets øvrige skip som har forårsaket de dårlige resultater. Men det gode ved systemet er selvfølgelig at det ansporer besetningene og rederiets folk i land til å gjøre sitt ytterste til å redusere havariutgiftene og derved premien.

3. *Hovedassurandørens stilling:*

En katastrofeforsikring dekket hos flere assurandører, hjemme eller ute, har vi her i Skandinavia, og spesielt i Norge, et meget greit system, nemlig at *én* av disse oppnevnes av rederiet til å være skipets *hovedassurandør*. Hovedassurandørens navn oppgis til alle de øvrige assurandører for skipet, og disse forplikter seg på forhånd til å følge hovedassurandørens disposisjoner i havaritifelle og til å betale sin andel av erstatningen ifølge den erstatningsberegning over havariutgiftene som hovedassurandøren tilslutt gjør opp.

Det er klart hovedassurandørsystemet er en praktisk og rasjonell ordning. Det ville vært en nesten uoverkommelig, eller ihvertfall uhyre tidskrevende oppgave, hvis rederiet måtte konferere med 10 eller 20 assurandører for skipet om de forskjellige havari-disposisjoner. Nu er det tilstrekkelig at rederiet konfererer med hovedassurandøren, gjerne i en week-end eller midt på natten, og har hovedassurandøren gitt sin godkjennelse, får ikke rederiet problemer med de øvrige assurandører.

Hovedassurandøren behøver ikke være den assurandør som har dekket den største andelen av forsikringen på skipet, men han må være spesialist i havari-behandling og ha en organisasjon av dyktige havari-agenter i alle viktige havner som skipet anløper.

Folk som ikke har kjennskap til drift av skip tror at havari, — det er mer eller mindre det samme som forlis eller ihvertfall slike katastrofer som slås stort opp i avisene. Men dere som seiler skipene kjenner til alle de større og mindre skader et skip får under sin seilas. Med visse modifikasjoner kan man si at alle skader et skip får, og som ikke skyldes «slit og ælde» eller «wear and tear», de er gjenstand for krav mot kaskoassurandørene. I tillegg kommer alle skadekravene fra tredjemann som har fått sin eiendom skadet ved at skipet har vært i berøring med den. Dette gjelder det annet skip i kollisjonssaker, kaier, bøyer, undervannskabler, fiskegarn og meget annet. Gjennomsnittlig kommer et skip forsikret på såkalte fulle betingelser opp i 2-3 hendelser pr. år som er gjenstand for erstatningskrav mot kaskoassurandørene.

Alle disse havarisaker skal behandles i detalj fra havariet anmeldes, skaden blir besiktet og reparert, eventuelle ansvarsspørsmål avgjort og erstatningsberegning oppgjort. Det sier seg selv at kollisjonssakene og bjergelønssakene kan medføre meget arbeide, og disse hører nok til de mest interessante.

Det er hovedassurandøren som i praksis foretar denne detaljbehandling av alle havariene, i nært samarbeide med havariagentene og, selvfølgelig, med rederiet. Og dette samarbeide er spesielt viktig. Rederiet kjenner skipet, besetningen, hensyn som må tas til linjeinteresser eller befraktningsforhold, klasseposisjon og meget annet. Men intet rederi, uansett størrelse, vil kunne skaffe seg hovedassurandørens erfaring fra behandlingen av flere hundre havarier pr. år på alle kanter av verden, og alt hva det innebærer av kjennskap til reparasjons- og bjergningsforhold, juridiske forhold og lignende i de forskjellige land. Havariagentene kommer her sterkt inn i bildet og holder hovedassurandøren kontinuerlig underrettet om de lokale forhold gjennom behandlingen av de enkelte havarier. Men hovedassurandørens erfaring fra direkte, personlig kontakt med de forskjellige parter i havarisaker kommer også godt med, han blir godt kjent med bjergere, reparasjonsfolk, advokater, dispasjører, agenter og andre.

Efterhvert får han en følelse av hvem han kan stole på og hvem han bør være forsiktig med, hvor en reparasjon eller bjergning er rimelig og hvor den er kostbar. Vi har derfor også funnet det nyttig at hovedassurandøren har en teknisk avdeling, hvorfra en inspektør kan sendes ut, ikke bare for å behandle større havarier, men også for å holde hovedkontoret å jour med de lokale forhold rundt i verden.

Dette gjelder den daglige havari-behandling, men også med hensyn til erstatningsoppgjøret har hovedassurandøren viktige oppgaver med selve dispasjeringen. Det er her like meget opp til hovedassurandøren å passe på at rederiet får erstattet alt det har krav på, som å passe på at ikke assurandørene erstatter for meget.

Hva jeg har sagt om hovedassurandørens oppgave kan derfor sammenfattes i to ting: Han opptrer som *fullmektig* for de øvrige assurandører på skipet, og

som *havarikonsulent* for rederiet. Dette kan synes som en dobbeltstilling som er vanskelig å fylle. Kan-skje er det det, men rederiets og assurandørenes inter-esser på havarisiden faller som regel sammen, begge parter er interessert i effektiv havaribehandling, hvil-ket i praksis vil si å få skipet i fart igjen og sakene av-viklet uten forsinkelser og med lavest mulig omkost-ninger. Et havari vil alltid bety et tap. Assurandørene utligner tapene, men rederiene betaler i lengden hva tapene koster.

Jeg nevnte tidligere *havariagenturene* som en viktig del av hovedassurandørens organisasjon, og jeg vil gjerne komme litt nærmere inn på disse. Norske skip trafikkerer alle farvann «hvor fartøy flyte kan», i enkelte tilfeller også andre farvann, og det er derfor klart at de norske gjensidige skipsassuransforeninger og sjøforsikringsselskaper som opptrer som hoved-assurandører må sørge for å være best mulig represen-tert med havariagenter over alt i verden. Etterhvert har man derfor bygget opp et nett som er ganske omfattende, jeg ser av vår egen havariagentforteg-nelse at vi har representanter i ca. 200 havner, og andre norske hovedassurandører har vel et lignende antall.

Agentens navn, adresse, telefon, telex og telegram-adresse er oppført i hovedassurandørens agentforteg-nelse som distribueres hvert år til de skip han er hovedassurandør for. Heftet, som også blir sendt til agentene hvert år, inneholder også en liste over hoved-assurandørflåten, slik at havariagenten til enhver tid vet hvem som er hovedassurandør for vedkommende skip og som han kan henvende seg til for instruksjoner. Videre inneholder heftet instruksjoner til kapteinen, til besiktelsesmenn, forslag til ordlyd i et havaribond, etc. Dette heftet er selve nerven i kontakten skip — havariagent — hovedassurandør, og må oppbevares omhyggelig på et lett tilgjengelig sted ombord. Dessuten må kapteinen vite hvem som er skipets hovedassurandør, hvilket ikke alltid er tilfelle. Det hender forholdsvis ofte at Skulds eller Gards havariagenter blir tilkalt i forbindelse med kasko-havarier, fordi kapteinen ikke er klar over hvem som er hovedassurandør på kasko.

De norske sjøassurandører har opprettet egne norske havariagenturer på enkelte steder, Scandinavian Marine Claims Office, Inc., i New York og Norwegian Underwriters Agency, i Rotterdam og Antwerpen. Disse er rene norske kontorer med norsk stab. Andre steder er havariagenturene utenlandske firmaer med norsk ledelse, f. eks. W. K. Webster & Co., London, Thoresen & Co., i Bangkok, Singapore og Hong Kong, Aall & Co., i Japan, for bare å nevne noen.

Neste kategori er rene utenlandske firmaer som også ofte er Lloyds agenter. På steder hvor det ikke er ansatt agenter blir kapteinen henvist til nærmeste norske konsul, Det norske Veritas' eller Lloyds agent.

Og hva er så havariagentenes oppgave? De er selv-følgelig hovedassurandørens lokale representanter og skal som sådanne på vegne av rederi og assurandører sikre effektiv behandling av havarier innen sitt distrikt. Men den aller viktigste oppgave er å *assistere skipet* i havaritilfelle. På dette område skal de i første rekke treffe de nødvendige arrangementer med lokale bjer-gere hvis skipet er i en vanskelig situasjon, videre må man ordne med effektiv reparasjon hvis han blir bedt om det, gjerne ved innhenting av anbud hvis for-holdene ligger til rette for konkurranse mellom flere verksteder. Han må være kapteinen behjelpelig med innhenting av havaribond fra lasten før denne losses hvis det foreligger et havarigross-tilfelle, han må assis-tere med garantistillen begge veier (etter anmodning fra hovedassurandøren) i kollisjons- og bjergnings-tilfelle, assistere under sjøforklaring, og meget annet. På vegne av hovedassurandøren skal han sørge for besiktelse av havariskader, kontroll av reparasjonsom-kostninger og til slutt innsendelse av detaljert besik-telsesrapport. Videre behandler de i samarbeid med hovedassurandøren kollisjonssaker mot lokale mot-parter, etc.

Det jeg gjerne vil legge spesiell vekt på er at skipene må vise havariagentene tillit og anse dem som sine egne hjelpere, ikke som motparter fordi om de er assurandørenes representanter. Siden dette er hoved-assurandørens mening når han ansetter en havari-agent, er han også interessert i opplysninger fra skipene om havariagenten virkelig er til hjelp eller om han trenger ytterligere instruksjon om dette fra hovedassurandøren. Som tidligere nevnt er alle parter interessert i en grei og effektiv avvikling av havariet, og det er dette havariagenten skal bidra til med sin lokalkjennskap til forholdene på vedkommende sted. Er losene lokalkjent på sjøen, så er havariagenten det iland, — hos verkstedene, bjergerne, advokatene, dispasjørene og bankene.

Selvom hovedassurandøren bruker meget tid til å instruere havariagentene, både generelt og i den enkel-tes sak, sier det seg selv at man ikke kan vente å finne det samme inngående kjennskap til norske for-sikringsbetingelser og vår form for havaribehandling hos utenlandske firmaer som opptrer som våre havari-agenter, — som hos de store agenturene som behand-ler for oss hundrevis av tilfeller pr. år. Hovedassuran-døren må da selv drive saken mer aktivt hjemmefra og i større tilfeller sende ut en ekspert.

Efter disse mere generelle spørsmål, vil jeg gjerne si litt om de forskjellige havarityper.