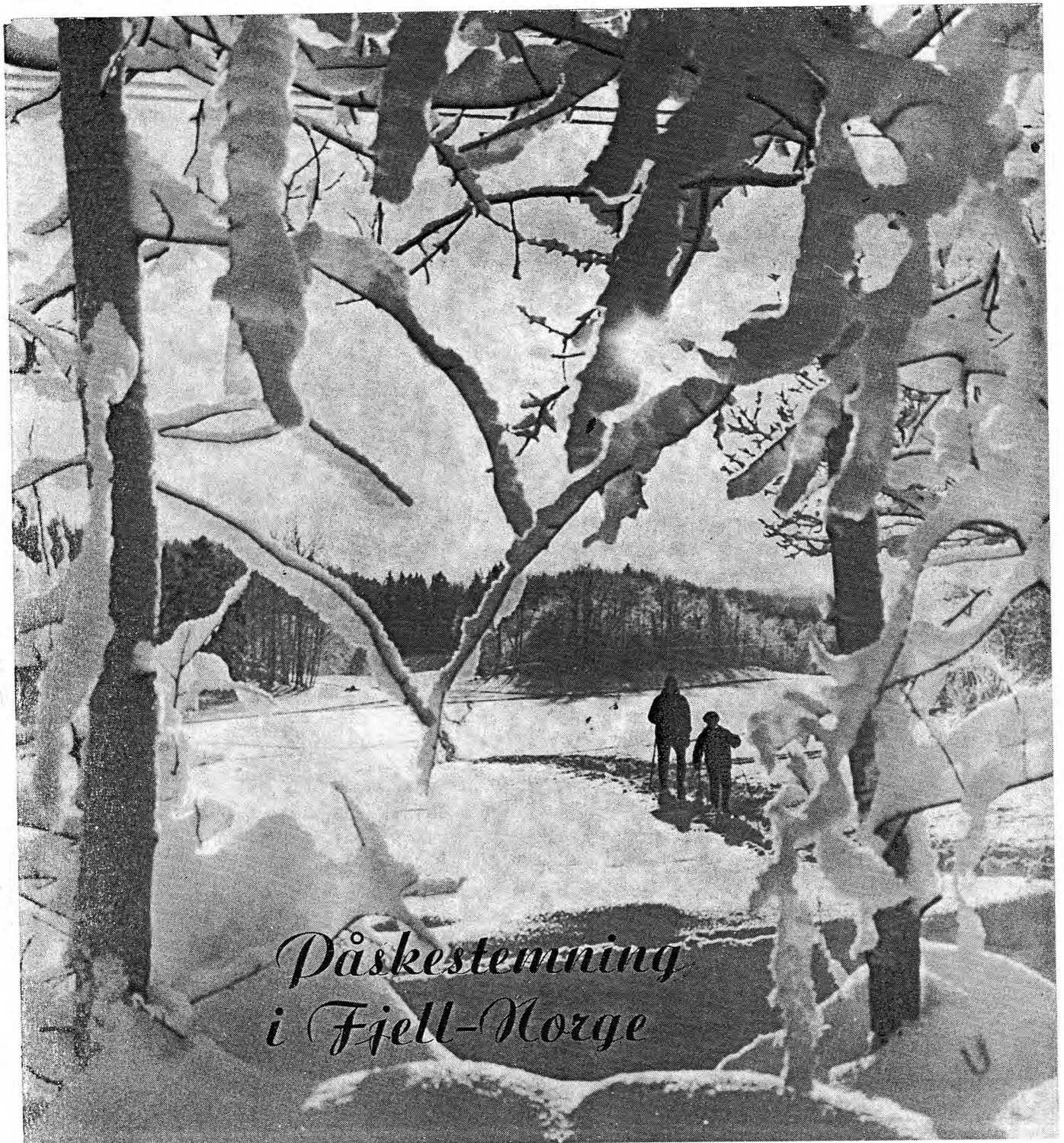


Nor- Avis

NR. 1 * 1972

SIGURD B. SVERDRUP

OSLO



*Påskestemning
i Fjell-Norge*

Ombordværende offiserer

M/S «NORBEGA»

Kaptein	Håkon Grønnesby
Overstyrmann	Reidar O. Valhammer
1. styrmann	Bjørn Ness
2. styrmann	Sigurd Hop
Radiooffiser	Gunnar Kjøk
Maskinsjef	Jens Vedvik
1. maskinist	Trygve Jan Larsen
2. maskinist	Odd Gatevold
Maskinassistent	Anders Vaksdal
Elektriker	Thor Traaholt
Stuert	Sverre Ohrvik

M/S «NORBELLA»

Kaptein	Odd Lygre
Overstyrmann	Ove Bjurstrøm
1. styrmann	Roald Pedersen
2. styrmann	Vidar Valvik
Radiooffiser	David Laugharne
Maskinsjef	Erling Halvorsen
1. maskinist	Gunnar Gyberg
2. maskinist	Viggo Leirbakk
Maskinassistent	Egil Helle
Elektriker	John Bøhn
Stuert	Helge Moe

M/S «NORBU»

Kaptein	Kåre Frekhaug
Overstyrmann	Oddmund Gjertsen
1. styrmann	Sverre Johansen
2. styrmann	Kjell Danielsen
Radiooffiser	Alf M. Paulsen
Maskinsjef	Håkon Bergersen
1. maskinist	Leif Ellingsen
2. maskinist	Kåre Hjetland
Maskinassistent	Carl Edvardsen
Elektriker	Steinar Pettersen
Stuert	Arne K. Botten

M/S «NORBROTT»

Kaptein	Norvald Høylandskjær
Overstyrmann	Audun Foss
1. styrmann	Oddmund Edvardsen
1. styrmann jr.	Arne Nilsen
Radiooffiser	Karin Hamre

Maskinsjef	Ferd. Bøe
1. maskinist	Norvald Glesnes
2. maskinist	Egil J. Larsen
Maskinassistent	Ragnar Berg
Elektriker	Leif Lihaug
Stuert	Mannfred Breistein

M/S «NORBETH»

Kaptein	Pareli Sørsgård
Overstyrmann	Alf E. Hanssen
1. styrmann	Reidar Johansen
2. styrmann	Ole Gjerstad
Radiooffiser	Harald Hansen
Maskinsjef	Olav Westby
1. maskinist	Odd Vabø
2. maskinist	Arne Westby
Elektriker	Kurt Sewe
Stuert	Frank Westby

ER DU VERNEBEVISST?

Les de nedenstående kommentarer grundig. Sett kryss i ruten når du minnes at du har tenkt eller sagt noe lignende.

Ethvert kryss kvalifiserer til et opphold på sykehuset.

- Regler er til for å brytes.
- Det er ikke jeg som har laget reglene.
- Riktignok finnes det forskrifter, men . . .
- Det var du som fant på det, du får også gjennomføre det.
- Unntaket bekrefter regelen.
- Bestemmelse? - Hvilken bestemmelse?
- Jeg er ikke blitt skadet ennå.
- Det lyder bra, men det er ikke praktisk.
- Regler er for læregutter.
- Lær meg ikke hvordan jeg skal utføre arbeidet mitt.
- Hvis jeg skulle følge alle disse reglene, ble jeg aldri ferdig med arbeidet.
- I alminnelighet gjør jeg det, men denne ene gangen . . .

med hilsen ...

Som vanlig har virksomheten i det første kvartalet av året her ved kontoret for en stor del vært viet årsregnskapene.

Det forhold at hvert enkelt skip hos oss er eiet av separate interessentskaper gjør at regnskapsavslutningen er mer enn tidskrevende.

Når våre interessenter i rederiene får skipsregnskapene fra oss, skal disse vanligvis innarbeides i interessentenes egne selskapsregnskaper. Av denne grunn er det av særlig betydning at våre regnskaper kan avsluttes så tidlig som mulig. Det må kunne sies at vi legger overordentlig stor vekt på å presentere våre regnskaper så detaljerte og med så fylldige kommentarer og oversikter som mulig. De nevnte forhold medfører at årets første måneder for regnskapsavdelingen preges av hårdt arbeidspress. Det er på sin plass også her i NOR-AVIS å gi regnskapsavdelingen ubetinget ros ikke bare fordi regnskapene også i år har vært ferdige til riktig tid, men også for den mønstergyldige form de alltid presenteres i.

Vi har i de senere år her i NOR-AVIS gitt en oversikt over regnskapsresultatene. Som nevnt tidligere i denne spalte tror vi at dette å på denne måte få et innblikk i hvor inntektene kommer fra og hva de brukes til, for de ansatte i vår virksomhet gir et videre perspektiv over den enkelte daglige innsats, enten det skjer ombord i skipene eller her ved kontoret.

Oversiktene vil forhåpentligvis også tjene til å skape ytterligere forståelse for hvorfor vi her ved

kontoret er så opptatt av kostnadskontroll og kostnadsbevissthet i forbindelse med skipenes drift.

I tilknytning til dette problemkompleks kan nevnes at sjefsinspektør Per Hauan og undertegnede for noen måneder siden deltok i et seminar om de såkalte prosjektskip. Hauan har senere ved besøk ombord i skipene diskutert denne driftsform, idet vi er sterkt opptatt av de prinsipper man her bygger på, selv om vi er noe i tvil om hvordan man best mulig skal utforme prinsippene i praksis. Inspektør Hauan har i dette nummer av NOR-AVIS en kort artikkel om de tanker som ligger til grunn for prosjektskipene. Det vil fremgå at det er vår hensikt å få saken grundig gjennomdiskutert med våre toppoffiserer før vi eventuelt prøver systemet på noen av våre skip.

Det er med glede vi konstaterer at NOR-AVIS i stigende grad begynner å virke etter sin hensikt: dette å være et middel til bedre informasjon fra kontoret til skipene og vice versa samt mellom de enkelte skip. Vi er sikker på at maskinsjef Westby's rapport etter «250 dager med NORBETH» vil bli lest med særlig interesse. Uten tvil vil innlegget også foranledige en hel del diskusjon ombord i alle våre skip, ikke minst når det gjelder fordeler og eventuelle mangler ved EO-klasse installasjonene som vi i disse dager gjennomfører også på NORBEGA og NOR-BELLA. Om noen har noe på hjertet i den anledning, er NOR-AVIS's spalter åpne.

Det er vel ikke særpreget for shipping at våre disposisjoner og fremtidsutsikter er sterkt avhengig av vår økonomiske og politiske tilknytning til verden forøvrig. På grunn av sitt internasjonale preg har imidlertid norsk shipping alltid måttet engasjere seg særlig aktivt i disse spørsmål. Den endelige beslutning om Norges tilknytning til EF, det utvidede europeiske fellesskap, er en sak som angår alle og enhver av oss og vil være av avgjørende betydning for den økonomiske, sosiale og kulturelle utvikling i vårt land. Også for vårt lands sikkerhetsmessige stilling er beslutningen av den største betydning.

Ombord føler man seg kanskje noe fjernt fra den ganske intense informasjon og diskusjon om disse forhold som finner sted her hjemme. Vi har derfor ønsket at NOR-AVIS skal bidra med en orientering omkring disse spørsmål. Vi har i dette nummer en artikkel skrevet av konsulent i Utenriksdepartementet, Torolf Raa, som særlig omfatter den historiske utvikling av de tanker og bevegelser i Europa som er bakgrunnen for dagens EF. Likeledes redegjør artikkelen for det forhandlingsresultat Regjeringen nu har lagt frem for Stortinget og som igjen vil bli lagt frem for det norske folk i folkeavstemning.

Vi følger opp i neste nummer av NOR-AVIS med en ny artikkel som vil ta for seg en nærmere vurdering av betydningen av norsk medlemskap i det europeiske fellesskap.

SIGURD SVERDRUP

Forhandlingene i Brussel om utvidelse av De Europeiske Fellesskap er nå avsluttet. Sammen med de øvrige søkerlands regjeringssjefer undertegnet statsminister Bratteli utvidelsestraktaten 22. januar 1972. Undertegningen står som en viktig milepel i en prosess som i virkeligheten begynte etter annen verdenskrig.

UTVIKLINGEN I DET INTERNASJONALE SAMARBEID I ETTERKRIGSTIDEN

Den utvikling vi har vært vitne til i etterkrigstiden hadde sin årsak i de erfaringer man høstet under den annen verdenskrig. Det ble mer og mer klart at selv de største lands muligheter for å løse sine problemer utelukkende gjennom egne tiltak, er sterkt begrenset. Det har derfor vokst frem et organisert samarbeid utover landegrensene som er langt mer vidtgående og langt mer intensivt enn det man har vært vitne til tidligere. Det har likeledes foregått betydelige endringer i formene for det mellomstatlige samarbeid. Fra mer uforbindtlige drøftinger og meningsutvekslinger mellom regjeringene har utviklingen gått gradvis over mer forpliktende rådslagninger frem til bindende vedtak truffet ved enstemmighet eller et flertall.

Allerede i de første etterkrigsårene kom Norge med i organisasjoner av verdensomfattende karakter som De Forente Nasjoner og på det handelspolitiske område Det Internasjonale Valutafond og Generalavtalen for tolltariffer og handel (GATT).

Det europeiske samarbeid som utviklet seg etter den annen verdenskrig hadde sin bakgrunn i vanskeligheter som Vest-Europa sto overfor som følge av krigsødeleggelsene. Samarbeidet begynte i Organisasjonen for Europeisk Økonomisk Samarbeid (OEEC), som ble opprettet i 1948 opprinnelig for å ta seg av fordelingen av den amerikanske hjelp, den såkalte Marshall-hjelpen. Samarbeidet kom imidlertid til å bli mer omfattende og organisasjonen kom til å få stor betydning når det gjaldt å avvikle hindringer for handel og betalinger mellom de europeiske land.

Etter at Vest-Europa, i første rekke takket være Marshall-hjelpen, og virksomheten i OEEC, var blitt brakt økonomisk på fote igjen etter krigens ødeleggelser, kom nye tanker til å gjøre seg gjeldende om det fremtidige samarbeid i Europa. På Kontinentet var det således mange som pekte på at Vest-Europas reduserte innflytelse i verden skyldtes dets oppdeling i en rekke små stater som hadde ført krig mot hverandre. Det ble pekt på at Vest-Europas tollgrenser og andre handelsrestriksjoner vanskeliggjorde internasjonal arbeidsdeling, spesialisering, masseproduksjon og moderne teknologi. Skulle Europa kunne spille sin rettmessige rolle i verden var det nødvendig med et nærmere samarbeid.

Mens arbeidet på det økonomiske område etter hvert fikk mer forpliktende former og omfattet stadig flere arbeidsområder, har samarbeidet om løsningen av generelle politiske problemer vært mer begrenset. Europarådet som ble opprettet i 1949, ble den første europeiske organisasjon på det generelle politiske plan.

Norsk medlemskap i EF

Samarbeidet i OEEC og i Europarådet gikk imidlertid ikke langt nok for enkelte kontinental-europeiske land. De ønsket et mer forpliktende samarbeid på det økonomiske område. Det første skritt i denne retning ble tatt i 1951 da Belgia, Frankrike, Italia, Luxembourg, Nederland og Forbundsrepublikken Tyskland opprettet Det Europeiske Kull- og Stålfellesskap (EKSF). Dette fellesskap skulle for det første samordne utviklingen for medlemslandenes kull- og stålmarkeder, slik at en jevn og ekspansiv utvikling innen kull- og stålsektoren kunne sikres. Samarbeidet tok også sikte på å bedre de sosiale forhold innen disse næringer. Det hadde også en viktig politisk side. Gjennom kontroll med de to økonomiske basisvirksomheter, kull og stål, håpet man å unngå fremtidige konflikter i Vest-Europa. Virksomheten i EKSF kom i gang i 1952. Etterfølgende integrasjonsforsøk på det politiske og forsvarspolitiske felt førte ikke frem. På en konferanse i Messina i juni 1955 besluttet imidlertid de samme seks land å videreføre samarbeidet fra EKSF ved å opprette et felles marked også for andre varer.

Etter nesten to års drøftinger og forhandlinger undertegnet de seks land i Roma i mars 1957 traktaten om opprettelse av Det Europeiske Økonomiske Fellesskap (EØF) og traktaten om opprettelse av Det Europeiske Atomenergifellesskap (EURATOM). Dermed var de tre fellesskap som i dag går under betegnelsen De Europeiske Fellesskap (EF), skapt.

Gjennom traktaten om Det Europeiske Økonomiske Fellesskap (Roma-traktaten) satte de seks land seg som mål å opprette ikke bare et felles marked og en tollunion med felles ytre tollsatser, men også å etablere et økonomisk fellesskap med felles eller samordnet politikk på sentrale områder av nærings- og arbeidslivet.

Storbritannia var invitert til å delta under forhandlingene som førte til de ovennevnte tre fellesskap, men landet valgte den gang å innta en mer avventende holdning til den utvidede form for europeisk integrasjon. For å unngå at dannelsen av Fellesskapet skulle føre til økonomisk splittelse i Europa foreslo britene at det ble opprettet et felles europeisk marked i form av et frihandelsområde som skulle omfatte de seks land i Fellesskapet såvel som de øvrige OEEC-land. Drøftelsene om dette førte imidlertid ikke frem og ble avbrutt høsten 1958. Mot denne bakgrunn ble det så innledet forhandlinger mellom Norge, Danmark, Portugal, Storbritannia, Sveits, Sverige og Østerrike med

- en videreføring av internasjonalt samarbeid i etterkrigstiden

det resultat at Det Europeiske Frihandelsforbund (EFTA) ble opprettet. EFTA-avtalen trådte i kraft i mai 1960. Finland ble assosiert med EFTA i 1961, og Island ble medlem i 1970.

Samarbeidet mellom de europeiske land i OEEC om økonomiske problemer ble fra 1961 av utvidet til et atlantisk økonomisk samarbeid med full deltakelse av De Forente Stater og Kanada i Organisasjonen for Økonomisk Samarbeid og Utvikling (OECD). Senere er også bl. a. Japan og Australia blitt medlem av denne organisasjon.

En av hovedmålsettingene med Det Europeiske Frihandelsforbund var å overvinne den markedssplittelse som var oppstått i Europa. EFTA-samarbeidet var meget vellykket på mange områder, men det viste seg meget vanskelig å realisere denne måtsetting. I de fleste EF-land, såvel som i EFTA-landene, førte dette til en voksende forståelse for de alvorlige konsekvenser en opprettholdelse av markedssplittelsen i Europa innebar på lengre sikt. Dette førte i 60-årene til flere

Konsulent Torolf Raa

forsøk på en tilnærming mellom de to markedsgrupperingene EF og EFTA. Storbritannia, Irland, Danmark og Norge søkte om medlemskap både i 1961 og 1967. Disse forsøk førte ikke frem. Først etter de seks EF-lands møte i Haag mot slutten av 1969 ble det oppnådd enighet om en utvidelse av EF. Dette banet veien for de forhandlinger mellom De Seks og søkerlandene Norge, Danmark, Irland og Storbritannia, som ble åpnet i Luxembourg den 30. juni 1970.

Det skal imidlertid også nevnes at det i etterkrigstiden er gjort flere forsøk på å komme frem til et nærmere nordisk økonomisk samarbeid uten at det har ført til vesentlige resultater. Det nordiske økonomiske samarbeid har sitt grunnlag i EFTA-samarbeidet.

UTVIDELSESFORHANDLINGENE

Norges forhandlinger med De Europeiske Fellesskap omfattet en lang rekke spørsmål: Jordbrukspolitikken, Fiskeripolitikken, Innføring av tollunionen, Kapitalbevegelser, Finansieringsordningen, Kull- og Stålfellesskapet, EURATOM, Etableringsretten, Statsmonopolene, De utvidede Fellesskaps institusjoner, Den europeiske Investeringsbank, m. v. Det ville føre for langt i denne artikkel å gå inn på alle disse spørsmål. Nedfor skal jeg kort omtale forhandlingsresultatet for de viktigste spørsmål:

1. *Jordbruket.*

Det ble oppnådd enighet om en protokoll som sikrer en varig særordning for norsk jordbruk. Det sentrale i denne ordning er at EF har erkjent at norsk jordbruk har særlige problemer av varig karakter og at levestandarden for norske bønder skal opprettholdes. De nasjonale støttetiltakene vil imidlertid måtte omlegges noe. De viktigste endringer vil være at pristøtten på korn må erstattes med andre tiltak. En rekke av våre nåværende støtteordninger i jordbruket vil imidlertid kunne bestå, herunder melkesubsidiene, kunstgjødselsubsidiene, silotrygden, driftstilskuddene, samt frakttilskuddene for produkter og driftsmidler. I tillegg kan det for forskjellige produkter om nødvendig anvendes arealtilskudd. På grunn av vanskeligheter med å finne egnede tilskudd til hagebruksektoren har man i fem år fått anledning til å anvende en importordning som bringer prisen på den importerte vare opp på det norske nivå. Uansett hvilken tilskuddsform som i fremtiden blir funnet, så står målet fast at man skal opprettholde levestandarden for norske jord- og hagebrukere.

2. *Fiskeriene.*

Også her er resultatet av forhandlingene en egen protokoll for Norge som bl. a. går ut på at fisket innenfor en grense på 12 mil fra Egersund til den norsk/sovjetiske grense skal være reservert for norske fiskere. Av all fisk fanget innenfor 12 mil er 97 % tatt nord for Bergen. Ordningen skal i første omgang vare til utgangen av 1982, men de seks EF-land har gitt garantier som uttrykkelig fastslår at det skal tas særlig hensyn til de problemer som Norge har i denne sektor når det gjelder utforming av den ordning som skal gjelde etter ovennevnte tidsrom. Norge er sikret tollfri adgang for fiskeprodukter til det utvidede Fellesskap og vil få betydelige fordeler som følge av økte priser for fiskeproduktene. Det er videre brakt på det rene at vårt nåværende system for omsetning av fisk kan beholdes, herunder Råfiskloven.

3. *Tollunionen.*

I en tollunion er den innbyrdes toll mellom medlemslandene avskaffet og de har en felles tolltariff overfor land utenfor unionen. Som medlem av Fellesskapet vil Norge få tollfri adgang til et marked på over 250 millioner mennesker. Nedtrappingen av tollene mellom de fire søkerland og de nåværende seks EF-land vil skje i fem etapper, den første 1/4 1973 og den siste 1/7 1977.

4. *Kapitalbevegelser.*

Det eksisterer ikke helt frie kapitalbevegelser i EF, men det er EF's mål å fjerne kapitalregulering som kan hindre handel mellom landene. For tilpassing til de bestemmelser EF allerede har er Norge innrømmet en overgangstid på fem år når det gjelder nordmenns adgang til å kjøpe aksjer og obligasjoner i andre EF-land og en overgangsperiode på to år for å frigjøre enkelte norske bestemmelser angående direkte utenlandske investeringer, kreditter ved kjøp og salg og utlendingers adgang til kjøp av børsnoterte aksjer i Norge.

5. Finansieringsordningen.

Norge godtok under forhandlingene Fellesskapets finansieringsordning som er basert på «egne midler». Disse er: 1) Alle importavgifter og eventuelle avgifter på landbruksvarer skal gå inn i en felles kasse, 2) Likeledes alle inntekter av den felles ytre tolltariff og 3) Inntil ett poeng av merverdiavgift i den utstrekning det er nødvendig for å dekke Fellesskapets utgifter. Frem til 1. januar 1980 skal innbetalingen til den felles kasse skje på basis av en fordelingsnøkkel utarbeidet på bakgrunn av de enkelte lands brutto nasjonalprodukt. Som motytelse vil Norge kunne regne med å få tilskudd fra Fellesskapets finansieringsordning, i første rekke til fiske, jordbruk og distriktsutbygging. De samlede tilskudd fra Fellesskapene til Norge ventes minst å balansere de norske innbetalinger.

6. Det Europeiske Kull- og Stålfellesskap.

Dette fellesskap har etablert et felles marked for jern, stål og kull. Når det gjelder avviklingen av tollene mellom Norge og EF-landene ble partene enige om å følge samme tidsskjema som for den generelle tollavtrapping i tollunionen. Norge må samtidig tilpasse seg det felles prissystem for disse produkter. Medlemskap i EKSF vil gi norsk jern- og stålindustri sikker adgang til et større marked.

7. EURATOM

Norge får adgang til forskningsresultatene i EURATOM — Det Europeiske Atomenergifellesskap — om utnyttelse av atomenergi til fredelige formål. EURATOM omfatter ikke militære anliggender. Medlemskap i EURATOM vil få stor betydning for norsk atomforskning og senere for den industrielle utvikling av atomenergien.

8. Etableringsretten.

Under forhandlingene oppnådde Norge en overgangsperiode på tre år for å tilpasse seg EF's etableringsregler innen industrien. Det norske konsesjonsystem kan opprettholdes fullt ut og også videreutbygges under forutsetning av at det skjer på basis av likebehandling overfor borgere fra EF-land. Det er ikke tale om fri adgang for utlendinger til å etablere næringsvirksomhet i Norge, men lik adgang. Utlendingers adgang til kjøp av hytter og hyttetomter for private feriemål omfattes ikke av etableringsretten.

9. Statsmonopolene.

Forhandlingene brakte på det rene at Vinmonopolet og Medisinaldepotet kan opprettholdes. Norge kan som medlem av EF nasjonalisere industri, bankvesen eller annen virksomhet dersom norske myndigheter måtte ønske dette.

10. Institusjonene.

a) **Ministerrådet.** Dette er det politisk bestemmende organ med representanter fra regjeringene. Prinsippet er at hvert land møter med én minister som har én stemme. Norge kommer på linje med de øvrige land her. I praksis treffer Ministerrådet ingen beslutninger som angår et medlemslands meget viktige interesser, uten ved enstemmighet.

b) **Europaparlamentet.** Norge får 10 plasser av ialt 208. Dette gir Norge relativt større

stemmevekt enn folketall og økonomisk tyngde skulle tilsi. De norske medlemmer av Europaparlamentet vil bli utpekt av og blant Stortingets medlemmer.

c) **Kommisjonen.** Den utvidede Kommisjon vil bestå av 14 medlemmer. Norge vil bli representert ved ett medlem. Kommisjonens oppgave er å fremme forslag overfor Ministerrådet om tiltak, som innen Traktatens ramme kan føre EF videre, samt iverksette Ministerrådets vedtak.

d) **Domstolen.** Norge får adgang til å utpeke en av de 11 dommerne i EF's domstol.

e) **Den økonomiske og sosiale komité.** Av ialt 153 medlemmer får Norge ni, som skal utpekes bl. a. fra arbeids- og næringslivets organisasjoner.

Plassfordelingen og stemmevektsreglene gir mindre land som Norge bredere representasjon enn man normalt ville fått hvis man bare tok hensyn til folketallet.

11. Investeringsbanken.

Den europeiske investeringsbank gir lån til industrireisning, veibygging, havneanlegg og telekommunikasjoner i svakt utbygde områder. Norge har under forhandlinger tillagt banken stor betydning som virkemiddel i utbyggingen av økonomisk svake distrikter i Norge. Bankens kapital vil nå bli økt. Det ble under forhandlingene oppnådd enighet om at Norges andel av kapitalen skal være 320 millioner kroner, hvorav bare fjerdeparten skal innbetales. På norsk side regner man med at Norge med sine regionale problemer vil kunne få en betydelig økonomisk bistand fra banken. Norge blir representert i bankens styre.

12. Interimsperioden.

Frem til det tidspunkt Norge eventuelt blir medlem av EF (1/1 1973) vil Norge delta i en Interimskomité hvor Norge får adgang til alle informasjoner og vil bli konsultert om alle viktige avgjørelser.

FORHOLD SOM DET IKKE ER FORHANDLET OM

Ved siden av det som det er forhandlet om må en ved vurderingen av de fremtidige forbindelser med De Europeiske Fellesskap ta med i betraktningen en lang rekke forhold som det ikke er forhandlet om.

Industrien er bare i liten grad blitt omfattet av forhandlingene i forbindelse med tollunionen. Tilgangen til et stort europeisk fellesmarked uten handelshindringer legger grunnlaget for en rik og allsidig vekst i norsk industri. I en total-vurdering av forhandlingsresultatet må man derfor aldri tape av syne at utviklingen innenfor industrien vil være av helt sentral betydning for det norske samfunns vekst i fremtiden. De fremtidige arbeidsbetingelser for norsk industri i et utvidet Fellesskap må derfor vurderes sammen med forhandlingsresultatene for de øvrige enkelte områder.

Det har heller ikke vært ført noen forhandlinger om skipsfartspolitikken, men Roma-traktatens artikkel 84, 2 forutsetter at man skal kunne få en felles politikk også på dette område. Som marked for skipsfartstjenester er EF av meget stor betydning. Handelen mellom EF-landene innbyrdes foregår riktignok stort sett uavhengig av sjøtransport, men en betydelig

Prøver etter kravene i 9-årig skoler

Opplegg for sjøfolk i utenriksfart

Folkeskolerådet etablerte i 1971 en ordning slik at sjøfolk i utenriks fart kan ta prøver ombord eller ved utenriks stasjon og få vitnemål for 9-årig skole. Prøvene kan avlegges i ett eller flere fag over det tidsrom man ønsker, og fagene er delt i to grupper:

- I) De «skriftlige» fag som består av norsk, engelsk, tysk og matematikk.
- II) De «muntlige» fag som består av kristendoms-kunnskap, historie og samfunnsvitenskap, geo-grafi, fysikk, kjemi og fysiologi med helselære.

Skriftlig prøve i fagene under gruppe I holdes ombord i mai/juni eller i november/desember. Den muntlige prøve i disse fag må sjømannen ta på et tidspunkt i skoleåret da han er i land. Disse prøvene foregår ved en ungdomsskole på vedkommendes hjemsted eller nærliggende skole. I norsk, engelsk og matematikk er det tre forskjellige kursplaner og følgende tre ulike prøver. I tysk er det to ulike kursplaner og prøver. Bare høyeste kursplan (2 i tysk og 3 i norsk, engelsk og matematikk) gir «full kompetanse», dvs. adgang til alle videregående skoler.

For fagene i gruppe II kan sjøfolkene i utenriks fart istedenfor muntlig prøve få en eller et par skriftlige prøver ombord i tiden mai/juni eller november/desember.

Oppmelding til de skriftlige prøvene (også i «muntlige fag») må foretas innen 1. mars respektive 1. oktober. De som skal avlegge muntlige prøver i land (i norsk, engelsk, tysk og matematikk) må i god tid gi melding til skolemyndighet eller ungdomsskole på det aktuelle sted.

Vi tillegger denne ordningen betydelig vekt, bl. a. fordi Kirke- og Undervisningsdepartementet sannsynligvis allerede fra i år vil kreve 9-årig eksamen i visse fag for opptak i navigasjons- og maskinistiskoler. I denne forbindelse vil vi også nevne at folkehøgskolene for sjømenn (Risøy og Hadsel), som tidligere har vært omtalt i NOR-AVIS, gir en tilpasset undervisning for den som vil forberede seg for de maritime skoler. Selve undervisningen ved disse skolene er fri, men utgiftene til kost og losji, bøker, reiseutgifter etc. må dekkes av elevene. Det utbetales imidlertid borteboerstipend i skoleperioden og det er anledning til å søke stipend.

De av våre sjøfolk som måtte være interessert i en av disse mulighetene for etterutdannelse kan ta kontakt med kapteinen. Rederiet vil deretter på best mulig måte være behjelpelig med å skaffe de nødvendige lærebøker og annet materiell.

del av importen fra og eksporten til tredjeland fraktes sjøveien. Med Storbritannia som medlem av EF vil 60 % av den norske flåte være engasjert i transporter til og fra det utvidede Fellesskap. Det vil således være langt den største kunde for norsk skipsfart.

I sterkere grad enn for noe annet skipsfartsland er det for Norge maktpåliggende at prinsippene om fri internasjonal konkurranse opprettholdes og forsvares. Et utvidet fellesskap med eller uten Norge, vil samlet utgjøre verdens største skipsfartsgruppering, hvis innflytelse i internasjonal sammenheng er betydelig og økende. Fra norsk skipsfartsnærings side er det uttrykt stor bekymring for at en felles skipsfartspolitik skulle utvikles innen EF uten at Norge er med på det og kanskje på en slik måte at det blir diskriminert mot norsk skipsfart. Norsk medlemskap vil gi mulighet for medbestemmende innflytelse på Fellesskapets fremtidige skipsfartspolitik.

I en totalvurdering inngår naturligvis også andre spørsmål som gjelder den mer langsiktige utviklingen av Fellesskapet med hensyn til det økonomiske og monetære samarbeid, det utenrikspolitiske samarbeid, en utbygging av Fellesskapets samarbeid både når det gjelder industripolitikk, sosialpolitikk og distriktpolitikk. Ved en utvidelse av Fellesskapet vil nok nye målsetninger og virkemidler også komme til å prege diskusjonen når det gjelder samarbeidet på en rekke av disse felter. Et annet viktig område er spørsmålet om den parlamentariske kontroll og en delegasjon av myndighet til regionale organer, eller

til lokalorganer innenfor enkelte nasjonalstater. En utvidelse av Fellesskapet vil kunne innebære en forsterkning av de krefter som arbeider for en slik utvikling.

Jeg har forsøkt ovenfor å gi en kort historisk oversikt over utviklingen i det internasjonale og europeiske samarbeid i etterkrigstiden, samt over utvidelsesforhandlingene. Statsminister Bratteli undertegnet som nevnt Tiltredelsestraktaten til De Europeiske Fellesskap den 22. januar i år. Dermed var en viktig fase i etterkrigstiden over. Det som gjenstår nå er at forhandlingsresultatet må gjennomgå den konstitusjonelle behandling i samtlige ti land. I Norge skal avtalen ratifiseres, men før Stortinget gir sitt samtykke til ratifikasjon, skal saken forelegges det norske folk i en rådgivende folkeavstemning. Det forhold at man vil benytte seg av noe så sjeldent i Norge, som en folkeavstemning, viser kanskje hvor avgjørende saken betraktes å være for vår fremtid.

Tiden er derfor kommet til at vi nå må gjøre opp status og finne ut hva vi egentlig vil med hensyn til Norges forhold til De Europeiske Fellesskap og dermed vårt lands plassering i det vest-europeiske samarbeid. Det er ikke her bare et spørsmål om Norge skal bli medlem av et utvidet fellesskap av land som vi har meget nær tilknytning til både økonomisk, politisk og kulturelt. Det dreier seg også om hvorvidt vi fortsatt skal ta del i det vest-europeiske samarbeid som vi har vært så sterkt knyttet til og hatt så store fordeler av i hele etterkrigstiden.

25 dager med Norbeth

Maskinsjef Westby må betraktes som en av våre faste skribenter og vi takker ham for hans gode innlegg også denne gang. Det passer ekstra godt med dette innlegg da vi nå holder på med installasjonen av automatikk for å gå over til EO-drift både på «NORBELLA» og «NORBEGA». Begge skip ventes å være klar i løpet av mars måned. Vi håper i nær framtid å kunne skrive noe mer om dette og regner med at de ansvarlige ombord etter en tid, og i likhet med Westby, vil gi oss et bilde av deres inntrykk med hensyn til EO-drift. Vi håper videre at de av våre ansatte som eventuelt måtte ha et annet syn enn Westby sender oss sine kommentarer.

«Hallo broen, vi er klar til å starte. Er alt klart akterut?»

«Ja, alt er klart, bare start.»

Blikket glir over instrumentene, et siste blikk på Kamewaspaken at den står i null, og startespaken føres til start. Et dempet sus høres inne i kontrollrommet, signallampen viser at hjelpeblåseren startet idet spaken ble ført til start. 30 omdreininger på telleren og spaken føres til 15 hakk og motoren er igang og øker omdreiningene til 50. Broen kalles opp og det gis beskjed om at motoren ble startet kl. 1720. Det er den 11. juni 1971 og motoren startes for første gang etter at rederiet overtok M/S «NORBETH».

Maskinistene kommer og gir beskjed om at alt er normalt på toppen og i maskinrommet forøvrig.

Omdreiningene økes sakte til 90 og trykkene for brokontroll og maskinkontroll sammenlignes, og spaken føres frem ett hakk til.

«Ja, hallo broen, vi er klar til å overføre til brokontroll. Står KMW spaken der i 0 stilling og velgerknappen på «Auto?»

«Ja, alt i orden her», lyder det i høytaleren.

Velgerknappen vrides over på brokontroll og den blå lampen som viser «Bridge stand connected» lyser opp, og knappen for «Bridge control» på telegrafan trykkes inn. Motoren er kontrollert fra broen og vi maskinister er fritatt for all manøvrering, det er bare å følge med på instrumentene at alt går som det skal.

Knappe 24 timer etter avgang fra Pula kom den store smellen. Det var aktre turboblower som havarte. Dette er det skrevet om tidligere i NOR-AVIS, så jeg skal ikke tygge drøv på den saken. Men det kan

kanskje være av interesse å høre at den antatte årsak til havariet av representant for Brown Boveri ble antatt å være at blåserne hadde stått lagret 1½ år etter levering, derav et halvt år etter prøvekjøringen, uten at noen forholdsregler var tatt. Teorien ble bekreftet da den andre blåseren ble demontert i Vado for kontroll av lagrene, og disse var omtrent som en nålepute, både kuller og rullebaner. Det var bare et tidsspørsmål om hvor mange timer de hadde tålt til før havari. Det som var merkelig var at det ikke kunne høres noen ulyd eller risting fra turbinene. Alt gikk nå stort sett normalt over Atlanteren, men dog var vi endel plaget med brennstoffventilene på hovedmotoren, idet det lekket tungolje over i kjølesystemet. Ved kontroll viste det seg også at dysene og nålene var innslipt med feil vinkel, og alle dyser måtte senere skiftes ut med nye, og dette problem var løst.

I Baltimore, som var lossehavnen i USA, ble EO vakt innført under land og hele maskinbesetningen var dermed til disposisjon for nødvendig arbeid i maskinen eller på dekk hele dagen. Dette har det vist seg å ha stor betydning på en så vidt rasjonalisert båt som M/S «NORBETH».

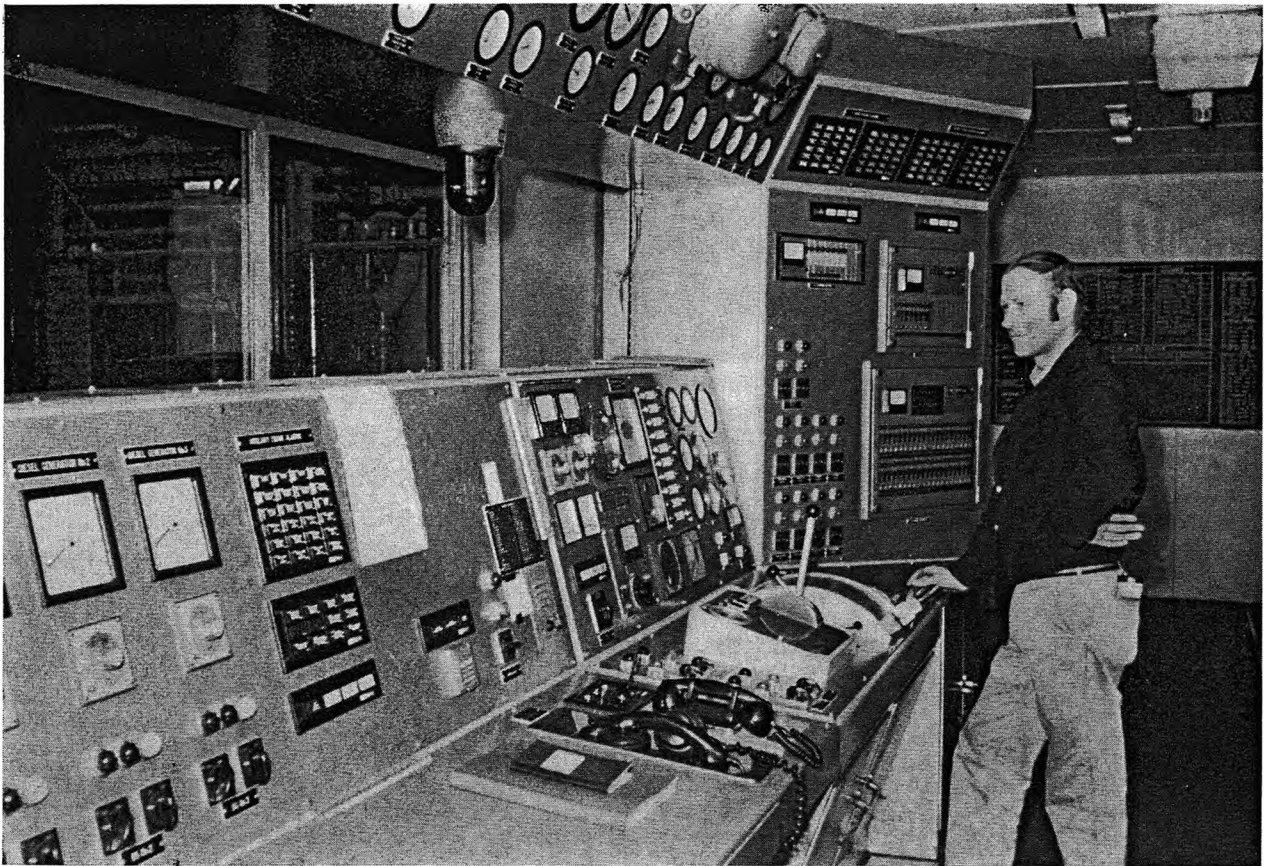
For de som nu tenker at vi gikk over til EO vakt ulovlig siden det har vært vanlig at slik klasse ikke kan oppnås før etter 3 måneders drift, kan det opplyses at denne regelen nu er forandret slik at EO klasse allerede kan fåes ved levering, under forutsetning av litt smidighet fra byggeverftet. For oss var det nødvendig å ha med en representant fra EO avdelingen ved Veritas, og etter diverse prøver og

kontroller fikk vi utstedt EO klasse fra avgang Split den 14. juni.

Vi fikk også noe tull med generatorene kort tid etter levering, da vi ikke fikk noe spenning på ett av settene. Det viste seg at feilen lå i likeretteren, og når denne ble skiftet var alt i orden. Gleden varte imidlertid ikke lenge, da situasjonen oppsto igjen. Senere ble det av servicefolk fra Siemens funnet ut at årsaken var for små likerettere. Ikke før var ny likeretter av den nye typen skiftet inn på ett sett for sett nr. 2 streiket, og siden vi var i havn ble også likeretter på dette sett skiftet samt også på det tredje, da det var regnet med feil på dette også ganske snart. Selve hjelpemotorene har vært meget bra, og en stor fordel er at de kan kjøres fra 4000—6000 timer uten overhaling.

Ved kontroll av det ene sett på 1500 timer og det andre på 3200 timer viste det seg at det ikke var nødvendig å foreta noen sliping av ventiler, de var som nye. Dette må nok tilskrives at vi kjører vesentlig bare én motor, slik at de får liten anledning til å sote. Hjelpemotorene som er B & W type 6T 22 HH og på 720 HP, er derfor å betrakte som et godt valg på en rasjonalisert båt. At de imidlertid er ca. 50 HP for små, slik at 2 motorer må kjøres når air condition er igang er noe rederiet absolutt ikke kan belastes for.

Separatorene er Alfa-Laval med 2 stk. PX for tungolje og av den helautomatiske typen. Videre er det 3 stk. MAB for diesel og smøreolje. Her kunne det med fordel bare ha vært 3 stk. PX, en for tungolje, en som kunne kjøres med diesel og den siste for smøreolje. Dette ville redusert rengjøringsarbeidet av separa-



Utsnitt av «NORBETH» kontrollrom med ex-1. maskinist Eivind Magnussen ved spaken.

ratorer til nærmere 0, og det ville også redusert reservedelsbeholdningen med en ikke ubetydelig sum..

Kompressorene er Hamworthy for startluft, og her har vi 3 stk., hvorav den ene er for topping opp. Disse og instrumentluft-kompressorene har virket meget bra og har ikke skapt ekstra arbeid.

Atlas evaporatoren må en også gi mange lovord, og denne er tilstrekkelig stor, så noe vannmangel har det ikke vært. Produksjonen har vært helt oppe i 32 tonn/døgn, og vi bruker vanligvis 8—10 tonn/døgn, selv om klosettene bruker ferskvann. Også hydrofropumperne er tilstrekkelig store så en slipper å telle dråpene som kommer ut av kranene.

For ikke bare å skryte må en beklage at ballastpumpene bare har en kapasitet på 300 tonn hver, så det tar lang tid å lense ut ca. 12.000 tonn, men gode ejektorer løser vanskene med strippingen, noe som ellers tar lang tid på enkelte båter.

Air cond. kompressorer samt frysekompressorer er Carrier, og disse har virket meget bra. Det er ikke noe problem å holde ønsket temperatur i fryserommene og også i lugarene kan temperaturen holdes

Av maskinsjef Olav Westby

ganske lav. Her er det imidlertid noe kjedelig at lufthastigheten er så stor at den river med seg kondens fra kjølebatteriet, så enkelte ganger kommer det noen vanndråper fra ventilasjonsenhetene oppe i taket.

Mens vi er i nærheten av byssa må det nevnes at kokken er meget begeistret for gyro stekepannen som er installert. Den stiller seg alltid vannrett uansett hvordan båten snur og vender på seg.

ASEA 12½ tonns tandemkraner har vi ikke hatt noe tull med siden alle vaiere for toppingen ble skiftet, og de er meget anvendelige. Sist med kornlast i Pusan hvor det var spørsmål om å lette skuten mest akterut for å komme til kai, ble ett sett brukt i luke 6 og løst i lektere på hver side, og i løpet av 2 døgn var så mye tatt ut at vi kunne gå til kai.

Når en ser bort fra sprekkene som er oppstått på propellerhodet

har KMW anlegget virket meget bra og losene er meget begeistret for det.

I Portland skulle vi forhale til kai for lasting, men det blåste endel så havnekontoret regnet med at det ikke var mulig å forhale. En av losene hadde da sagt at «NORBETH» skulle han ta inn, for den hadde KMW, og han hadde fått akkurat den fart han ønsket da vi kom dit med last, så det var ingen problemer. Vi kom da også inn til kai uten vansker.

Nu er anlegget slik at belastningen på motoren reguleres etter hva den er innstilt på. Vanligvis går vi med 100 % belastning etter 120 omdreininger, men da det ved disse omdreininger rister endel kjører vi med fra 122—123, og da går det uten vibrasjoner. Siden belastningskontrolleren bestemmer stigningen på propelleren etter motstanden i skuten, holder motoren konstante omdreininger og varierer bare med tiendedeler over døgnet, men som oftest ligger den på samme omdreininger flere døgn på rad. Normalt er pitchen K-10 på den fullfart vi kjører og avlest IHK har da vært ca. 11.800 som er litt over 100 % grunnet nevnte høyere omdreinin-

ger. Så høy belastning er det ingen fare å gå med da den ikke som på vanlige båter varierer, men er konstant. Blir det motvind og større motstand i skuten reguleres pitchen ned til f. eks. K-20 ved sterk kuling. Farten blir jo da selvfølgelig mindre, men også bunkersforbruket går ned, så brensel-økonomisk er det meget bra. Med vanlige propellere står skuta bare og stamper i motvær og holder samme forbruk som i stilla, noe som elektronikken her sørger for ikke skjer.

Selve hovedmotoren som er en B & W 6 K 74 EF har gått meget bra, men dog har det vært noen små problemer. Tidligere er det nevnt at brennstoffventilene ikke var helt bra, men vi har også hatt problemer med støtstengene, idet de har sprukket i sveisene. Dette har skyldtes at de ikke har vært sveiset ifølge instruksene, og nå regnes alle vansker å være løst, da vi i Japan har fått nye støtstenger.

Etter de stempelsjauer vi har foretatt har slitasjonen vært minimal, pr. 1000 timer fra 0,04—0,06 mm. Krysstappene som ble innslippt til under 2 mikro i finhet er naturligvis kontrollert og funnet så blanke og fine at de godt kan brukes til speil om nødvendig.

Som en ser ovenfor kjøres motoren med over 100 % belastning, og det er den beregnet for på normalt kjøring. Den kan også kjøres kontinuerlig over flere døgn med 110 %, tilsvarende 125 RPM, og 120 RPM i inntil 5 timer ad gangen, dette tilsvarende 126 RPM og 12.240 IHK. På prøveturen gjorde vi 17,648 knop med tilsvarende uttak på motoren.

Nå kan det vel diskuteres om motorene skal kjøres så hardt når de er nye og lagrene ikke er inngått. Her har vi kjørt med 100 % etter at 1,5 million omdreininger var passert, noe som ansees full tilstrekkelig. Å vente 3—4 år med fullfartskjøring anser jeg for helt forkastelig, for da er foringene ganske mye slitt og det blir lett gjennomslag og spylekanalbrann. Når så foringene er skiftet er det på'n igjen med noen års innkjøring.

Det kan også være verdt å nevne at denne motortypen med små modifikasjoner kan kjøres med inntil 139 PRM. Dette tilsvarende en økning av HK med ca. 6,5 %, da propellstigningen må justeres noe.

*

I maskindagboken for søndag 19. september 1971 står det å lese:

«Kontrollert maskinrom ifølge instruks og overført alarmkontroll til brovakt kl. 0005.» — «1. maskinist beredskapsvakt 0000—1200.»

Hvordan har det så gått med ubemannet maskinrom?

Ganske bra vil jeg si, selv om vi i begynnelsen hadde ganske mange alarmer. Dette skyldtes tildels at alarmene ikke var helt riktig innstilt og også tildels en god del rulling. I september hadde vi således 11 stk. alarmer i EO periode, derav var kun én for annet enn høy/lav stand på en eller annen plass. Oktober frembrakte hele 30 alarmer, men kun én var alvorlig, idet en av eksosventilene hadde hengt seg noe, som også utløste brannalarmer. I desember var vi i fart bare i 12 døgn og hadde 13 alarmer. En av disse var alvorlig, idet beskyttelsesplaten inne i en av ekspansjonsbelgene hadde løsnet og tettet for gassrister foran turboblåseren slik at høy temperaturalarm for sylinderguppen gikk.

I januar var det 14 alarmer, derav ingen av betydning for driften, og hittil i februar har det vært 2 alarmer, begge uten betydning.

Alarmsystemet har virket meget bra og jeg har ingen betenkeligheter med å overlate maskinvakten til teknikken. Automatregulering av trykk og temperatur har heller ikke vist noen svikt, men her følges den oppsatte rutine meget nøye, dette gjelder selvsagt også for alarmsystemet. Fra ankomst San Francisco i november har vi seilt uten assistent etter eget ønske, og ved ankomst Europa nu blir også en motormann kuttet ut da vi ikke direkte har bruk for ham i maskinelt sammenheng.

Hvordan er så fortjenesten for maskinister og maskinbesetningen med EO?

Ikke dårligere enn før for maskinistenes del, men 1. og 2. maskinisten har omtrent samme fortjeneste, om nå det er riktig?

Kompensasjon for vaktgående mannskaper mister de riktignok, men på den annen side er det bare to å dele stopptørnene under land på, så det blir omtrent det samme timetall kompensasjon, om ikke mere. Her kan en jo si at det ikke er fritid under land, men da må en nå spørre om ikke annen hver dag er nok tid for landgang. Dette får nå hver enkelt ha sin egen mening

om. Fortjenesten for øvrig maskinbesetning er nok noe redusert.

Hvordan føles det å ha ansvar for ubemannet maskinrom?

Ikke bra de første døgnene, men en blir vant til det som alt annet. Vakthavende maskinist sover nok fremdeles med en viss uro den perioden han har ansvar for og som regel sover de lange middagshviler (etter 1800) den dagen de går av vakt. Men én ting tror jeg ganske sikkert jeg kan si: de ønsker ikke å gå tilbake til den gamle ordningen med 4 timer vakt og 8 timer fri, for de anser den vaktfrie ordningen mye bedre.

Nå har vi det slik her ombord at vakthavende maskinist på hverdag har inspeksjon og kontrollrunde i maskinrommet kl. 2000 og 2350 og på helligdager kl. 0800, 1200, 1600, 2000 og 2350, — dette som en ekstra betryggelse.

Hva med skifte av maskinister og opplæring?

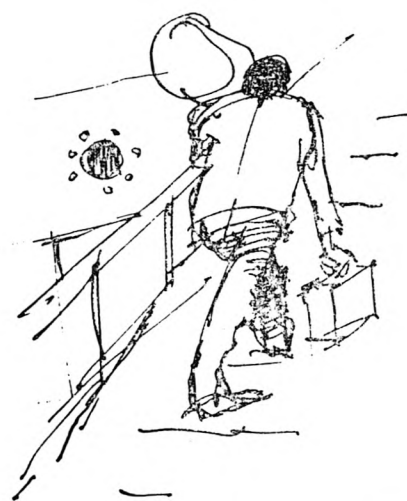
Ingen store problemer, men de som skal overta må nok ha noen dager ombord før de kan overta selvstendig vakt. Dette vil gjelde for maskinister og elektrikere, for motormenn og smører er det ingen vanskeligheter. 1. maskinist Magnussen mønstret forøvrig av i Japan for ferie og 1. maskinist Vabø som overtok har allerede funnet seg godt til rette og han sier også at EO er å foretrekke etter som han er blitt kjent.

Men det er vel blitt mye mere arbeid med EO?

Tvertimot vil jeg si, men det kommer av at en har hele maskinbesetningen til rådighet hele dagen så en får gjort så mye mer enn før. Det kan nok være mere å holde rede på og mere skriving for chiefen, men han får bare overlate til de andre noe av arbeidet i maskinrommet. Han behøver heller ikke å stå og tviholde i manøverspaken for at det bare er han alene som kan starte en motor. Får en slike idéer er det bare å søke seg førtidspensjonert og sette seg i «bestefarstolen» med ei sur gammel pipe, om ønskelig.

Nå kan det vel være mange kommentarer til det jeg har skrevet, og da vil jeg bare oppfordre de som er uenig til å skrive noen ord i NOR-AVIS i stedet for å sitte og ergre seg. Redaktøren finner sikkert plass, også for andre innlegg om turer og vanskelige problemer som er løst på en snedig måte.

Mottagelse og introduksjon av nyansatte ombord



Av Svein Bjorvand

Når rederiet ansetter en ny mann til en av båtene er det for å vedlikeholde arbeidsstyrken ombord og skape effektivitet i arbeidet. Vi ønsker også at vedkommende skal gli hurtig inn i miljøet ombord og bli en stabil medarbeider.

Ser man på disse ønskemålene i forhold til en del trekk ved vårt arbeidskraftmarked, så ser man at disse ønskene ikke harmonerer særlig godt med de utviklingstendenser som kan øynes. Tendensene går nemlig mot mindre stabilitet, noe som er uheldig både for rederiet og de ombordværende. Mindre stabile forhold ombord skaper større opplæringsproblemer, og da særlig på bakgrunn av at omkring 40 % av de norske mannskaper i dag er ute på sjøen for første gang. Videre skaper det problemer for skipsledelsen som til enhver tid har mannskaper ombord som ikke er kjent med de krav som yrket stiller, og må opplæres. Dette til stadighet å skulle lære opp nye mennesker, som bare er ombord en kort stund, stiller offiserene og underoffiserene overfor en kontinuerlig press-situasjon. Likeledes er det en annen negativ virkning av ustabile medarbeidere, og det er at vi får et opprevet miljø ombord, og dermed vanskeligheter med gruppedannelse. Mennesker i en organisasjon vil og er nødt til å forme kontakter med de mennesker de skal samarbeide med. Det å knytte kontakter med andre mennesker tar en viss tid. Den situasjon som er ombord er at man til enhver tid, så å si, må skaffe seg kontakter med andre, både i arbeidet og i fritiden. Men når man så har knyttet kontakten så skifter halvparten av besetningen, og så må man begynne på nytt igjen med nye

gruppedannelser. Det betyr at man får et opprevet miljø og vanskeligheter med å danne disse gruppene som er viktige for effektiviteten og trivselen ombord. En annen konsekvens er dette at vi kan risikere å få liten samfølelse, og liten lojalitet mellom folkene ombord, og mellom folkene og ledelsen.

Det viser seg i vårt rederi, som i de fleste andre, at de nyansatte er de minst stabile, og det viser seg ofte at sluttårsakene henger sammen med forhold som kan føres tilbake til den første tiden ombord. Det kan altså tyde på at det førsteinntrykk man danner seg av forholdene ombord har betydning for stabiliteten. Det har vist seg at når man innfører et systematisk introduksjonsprogram så virker det til å skape mer stabile medarbeidere og særlig i skipsfartssammenheng anser vi det veldig viktig på bakgrunn av de særegne forhold en nyansatt til sjøs kommer inn i. En nyansatt som begynner i en bedrift i land vil nok ha endel problemer med å bli kjent med miljøet og satt inn i arbeidet, men de skuffelser han måtte møte i løpet av den første tiden kan han tross alt ha anledning til å avregere utenfor arbeidsplassen. Ombord er forholdet anderledes. Der kan man, ved siden av å oppleve skuffelser i arbeidet, også oppleve skuffelser i mer sosial sammenheng utenfor arbeidstiden, og man finner det vanskelig å avregere da man til stadighet omgås de samme mennesker i et «24-timers samfunn».

Et mottagelsesprogram for nyansatte kan skisseres som følger:

1) Den nyansatte tas imot idet vedkommende kommer ombord og følges til sin lugar. Vedkommende bør da, hvis forholdene tilsier det, få anledning til å komme i orden og få skifte i arbeidstøy.

2) Ved anledning tas vedkommende med på en kort runde under le og orienteres hvor badet ligger, hvor messe og dagrom ligger osv. Samtidig kan vedkommende få en kort orientering om rutinen ombord og om alminnelig style. Når er det utskjei? Hvordan er det med arbeidstiden og spisetider? Hva med messe- og dagromsstyle? Kort sagt en liten orientering om hvordan man ønsker å ha det ombord.

3) Selv på de travleste dager går vi ut fra at både departementsjefer og kapteinen har tid til å avse fem minutter til å hilse på vedkommende og ønske velkommen ombord. Det er ikke meget som skal til, men det betyr ganske meget for f. eks. en førstereisgutt å få det inntrykk at han er velkommen ombord. Selv om det kanskje ikke er så mange som kan ta seg av ham den første tiden, så har han i hvert fall hilst på sine overordnede.

4) Til slutt tas han med til sin arbeidsleder og presenteres for denne og blir satt til arbeid. Her er det kanskje viktig at en av hans arbeidskamerater får i oppdrag å ta seg spesielt av ham og sette ham inn i forholdet omkring selve arbeidet.

Følger man disse punkter skulle det være tilstrekkelig til at mottagelsesdagen ikke fortoner seg slik som den gjør for mange førstereisgutter, nemlig med endeløs venting, med følelsen av at man ikke er velkommen, at man er overflødig osv.

For å holde oss til førstereisgutt, så bør han etter en tid ombord få en orientering om rederiet og dets

skip, last, fartsområde etc. Det sies ofte at folk til sjøs ikke er kostnadsbevisste, men det er heller ikke rart hvis de ikke på et tidlig tidspunkt gis anledning til å vite litt om kostnader og utgifter, slik at han kan se sitt eget bidrag i sammenheng med det totale resultat. Man kan kanskje si at dette ikke vil interessere en unggutt, og det er godt mulig at det umiddelbart ikke gjør det. Ikke desto mindre mener vi det er meget viktig å skape den fornødne forståelse hos førstereisguttene. Et annet punkt som også er meget viktig er at han får en innføring i sikkerhet og verneutstyr.

Det er tidligere nevnt dette med gruppedannelser, og en viktig form for gruppedannelse er den som skjer i fritiden via slike ting som idrett, hobbyvirksomhet osv. Jo tidligere førstereisguttene blir oppmerksom på de muligheter han har i så henseende ombord og blir oppfordret til å delta i disse aktiviteter, jo bedre vil det være for en gruppedannende virksomhet. Når det gjelder fritiden under land er det viktig at vedkommende får en orientering om de muligheter han har til å utnytte sin fritid på en positiv måte. I samme forbindelse vil det også falle naturlig å orientere om hva som vil skje ved et eventuelt disiplinærbrudd, f. eks. ved akterutseiling.

En god egenskap har alltid vært å holde styr på sine penger. En førstereisgutt som kommer hjem med noen kroner på boka vil jo også føle at han har hatt noe igjen for sin tur til sjøs. Hvorfor da ikke prøve å påvirke nymønstrede til å bli sparebevisste. Han bør derfor få en forklaring på hyreavregningen, hvordan han ordner med trekk og anvisninger etc.

Dette er ikke skrevet for «vår syke mor», da vi mener at et gjennomført introduksjonsprogram også vil ha stor innvirkning for forholdene ombord som jo berører hver enkelt. Videre er våre betraktninger kun ment som et rammeprogram man kan diskutere ut i fra, og vi er sikre på at det ombord i skipene hersker forskjellige meninger om et slikt opplegg, og vi håper det vil bli gitt uttrykk for disse meninger her i NOR-AVIS.



NOBETH feirer bryllup

Sjølivet er ikke rikt på begivenheter det er verd å skrive om, men et bryllup ombord fortjener unektelig spalteplass i NOR-AVIS.

Messepike Ingrid Lunde og motormann Tore Hansen gikk inn i den hellige ektestand 26. november 1971 under skipets opphold i Benecia ved San Francisco.

Kirkebussen hentet bryllupsgjestene med kapteinen i spissen, for å kjøre oss den lange veien til Sjømannskirken i San Francisco. Sjømannspresten selv fungerte som sjåfør og guide. Bryllupskakene ble av sturten overlatt på fanget til sine mest betrodde menn, og så kunne brudefølget sette seg i bevegelse.

Sjømannspresten, lommekjent som har var på veien til San Francisco, var hverken sparsom på farten eller informasjonen langs reiseruten.

Vielsen i Sjømannskirken var dagens høydepunkt for brudeparet, men også for de mange av oss som kunne være til stede.

Etter vielsen var vi samlet i hyggelig lag inntil vi ved midnattstider igjen satte oss i kirkebussen som brakte oss tilbake til «Norbeth».

Vi GRATULERER og ønsker brudeparet alt godt i årene som kommer.



Husk TRIM ombord!

NRK-

hvor er du?

Å befinne seg i Stillehavet under en vinterolympiade kan by på mange vidervedigheter, men når man samtidig stoler på NRK og resultatservice derfra, da blir det hele et mare-ritt.

Det er utrolig hvor mange sportsinteresserte det finnes ombord i et skip. De stikker seg ikke frem i den grå hverdag, men når Norges ære står på spill, som denne gang i Sapporo, da krever de nyheter nesten før konkurransene er avsluttet, og det mangler ikke mye på at de følger med klokken og regner ut når hver konkurranse er over.

Den første konkurransedagen var den verste. Kortbølgesendingen fra NRK var til ingen nytte. Der pratet damen om det kommende verdensmesterskap i fotball som eneste sportsnyhet. Akkurat som slikt går an når landets utvalgte kjemper om laurbær i vår nasjonal-sport. Hva det ble sagt om dette verdensmesterskap gikk hus forbi, dels på grunn av vrede og ikke minst å måtte lytte med ørene stive for å sile ut Fredrikstadsenderen innimellom utviklingslandenes kraftige sendere. Opprørt og vred søkte vi skalaen gjennom for om mulig å finne en behjelpelig stasjon som kanskje fulgte med tiden. Våre utbrudd i den forbindelse lar seg ikke gjengi på trykk.

Søkeren fór over frekvensbåndet og ga et sammensurium av tungemål. Det var da vi tok psykologien i bruk, og vi må si at vi er veldig stolt av oss selv.

Det hele var ganske enkelt. «Hvilke land driver vintersport?» var det eneste spørsmålet vi stilte oss. Ifølge olympiokomiteéns formann, M. Brundage, er det ikke altfor mange, så her hadde vi «bort-eliminert-vekk» en hel bråte. Så måtte vi ta et kritisk overblikk på våre språkkunnskaper. Resultatet var at engelsk var det mest ønskelige, men at tysk også kunne brukes i nødsfall.

Da søkeren stoppet på et tungemål som etter alle solemerker måtte være hollandsk, tok vi sjansen på å stoppe der i forvissning om at en herre ved navn Ard Schenk var deltaker i Sapporo. Dette skulle bli vår redningsplanke. Det denne stasjonen ikke serverte av nyheter fra de olympiske vinterleker er ikke verd å vite. Du reagerer vel på hvordan vi med vårt, la oss si, brukbare engelsk og mikroskopiske tysk-kunnskaper kunne ha glede av en reportasje på hollandsk, så er det kun å si at navnene låter omtrent like på alle språk og at vi etter hvert fikk en viss trening med tall. Knappt var imidlertid olympiamesteren kåret før vi hadde resultatet nedskrevet langt her ute på Stillehavet. Kommentarene fikk vi heller få fra sjøfolkene egen stasjon neste dag, hvis den lot seg høre da. Den lot seg nok høre av og til, men det var så sørgelig sent, så sent at vi allerede var i gang med å planlegge lytterpostene for dagens resultater. Radio Holland kan jo ikke sende i ett strekk, så da måtte vi ty til andre stasjoner i pausene. Vi fikk en god trening her også. Når vi midt i en flom av uforståelige ord oppfanget at norsk hadde tatt en bronsemedalje, ja, da var det faktisk en halv seier for Norge, ihvertfall for oss her ombord. Deretter var det en bekreftelse fra Hilversum og så med kryssede fingre håpe på at Norge neste dag kunne fortelle hvorfor vi ikke vant.

Vi vet ikke om det er tillatt med reklame i denne avis. Skulle vi bli arrestert for ulovligheter i denne forbindelse så velger vi å bli anklaget for dårlig reklame mot norsk kortbølgeservice, da skal vi ihvertfall kunne forsvare oss.

I dag er de olympiske leker over for denne gang. Norge har hentet bra med medaljer i Sapporo, men i konkurransen i eteren er vi redd Norge ville endt som jumbo.

Stillehavet, 13. februar 1972.

Telegrafist Harald Hansen.

PROSJEKTSKIP- SELVSTYRENDE SKIP

Av Per Hauan

Konkurransen innen skipsfarten har stadig øket samtidig med at også driftsutgiftene har hatt en sterk stigning. Disse forhold samt det faktum at sjørket frembringer et familiesavn som landyrkene ikke kjenner til, har gjort at rederiene/rederiorganisasjonene har vært opptatt av å gjøre sjømannsyirket mer attraktivt og interessant.

Det ovennevnte gjorde at idéen til prosjektskip så dagens lys. Navnet prosjektskip er nå skiftet til selvstyrte skip som bedre dekker disse skips styringsmåte.

De forskjellige rederier som i dag opererer selvstyrte skip har sikkert alle forskjellige grader av selvstyring, men har alle like sikkert den samme målsetting. Denne målsetting går ut på:

1. Yte best mulig service overfor befrakteren.
2. Oppnå best mulig sikkerhet for besetning, skip og last.
3. Skape et best mulig miljø ombord hvor mennesker føler seg trygge, trives og utvikler seg på hensiktsmessig måte såvel menneskelig som faglig.
4. Operere med lavest mulig kostnader for kapital, arbeid, driftsmidler og materialer.

Denne målsetting er selvfølgelig felles for skipet og rederiet.

Hensikten med selvstyrte skip er at meget av den myndighet og ansvar som i seilskutetiden ble tatt vare på av kapteinen ombord, etterhvert har blitt tatt hånd om av rederikontoret, og at det nå er på tide å delegere noe av denne myndighet/ansvar tilbake til skipene. Dette vedrører særlig de større rederier med en stor administrasjon og utstrakt sentralisert drift, men også til en viss grad de mindre rederier.

Som nevnt innledningsvis er graden av den myndighet som er gitt skipene til selv å bestemme driften, varierende fra rederi til rederi. Det burde være logisk at skal et selvstyrt skip innebære noe nytt, må skipene få så stor grad av selvstendighet som det er praktisk mulig å gjennomføre om resultatet skal bli positivt. Alle områder hvor skipet selv (hele besetningen) har innflytelse med hensyn til kostnader bør ligge under det selvstyrte skips myndighet og ansvar, og hvor dette er praktisk gjennomførbart.

Budsjettering er et meget viktig ledd ved selvstyrte skip og det er skipsledelsens oppgave å sette opp budsjettet. Dette krever kunnskaper og erfaringsmateriale som de fleste skipsledelser ikke har, og rederiene arrangerer kurser for å rette på dette forhold.

Det er ingen faste regler for selvstyrte skip og det er derfor opp til det enkelte rederi å lage opplegg som man finner formålstjenlig. Dette opplegg bør settes opp i samråd og forståelse med skipsledelsen.

Vi for vår del er meget positivt innstillet til idéen med selvstyrte skip og tror at skipet og de enkelte stillinger ombord vil bli mere interessante med øket myndighet og ansvar. Det er vår hensikt, i første omgang, å prøve denne nye driftsform på «Norbeth» for således å høste erfaringer før vi eventuelt går over til dette system på de øvrige skip.

Hvor langt vi vil gå med hensyn til delegering er ennå ikke klarlagt og vil først bli fastlagt etter konferanse med skipsledelsen.

Vi ser gjerne at våre ansatte sender oss sin oppfatning om denne sak, slik at flest mulig sider ved prosjektet kan bli belyst.

Cristobal's molo ble passert med rolige, verdige bevegelser. Overbygget var nymalt og skutesiden hadde vel fått en tanke mere rustvann enn siden sist. Det første losen sa da han sto trygt på dekk, var at vi skulle rett til kai, og humøret på samtlige kom på topp. Aktiviteten ble stor, både forut og akterut, for denne gangen skulle «Norbega» bli for- tøyd på rekordtid.

Om det var noe spesielt i gjære? Nei, ikke noe annet enn når gamle «Norbega» skulle ha seg en skvett bunkers, var det god anledning for de som hadde fri, til å ta seg en tur på land, for å avreagere og samle opp de nødvendige krefter for overfar- ten til Japan.

Da vi var ferdig fortøyd, kom det forsiktige spørsmål om «Store'isen» fra Norge var kommet, og ikke lenge etter sto den på kaien. Aldri har vel ombord- taking av stories gått så greit, som nettopp denne gangen, og det hadde sine naturlige årsaker. Hele 17 av besetningen hadde nemlig bestilt READICUT tepper fra Norge, og det var stor stas da det ble pakket ut og avlevert til de respektive personer. En del nysjerrige var også kommet frem, for å se hva dette egentlig dreide seg om.

Da fuglesang og kvadder ble avløst av tropenattens mange rare lyder, skulle man også tro at de fleste var gått en tur på land. Men nei, etter alle de velkjente ord (finnes ikke i norsk ordliste) som sivet ut fra en rekke lugar- rer, var det visse tegn som tydet på at de stiftet bekjentskap med sin nyervervede hobby.

Tiden måtte gå sin vante gang, så Panamakanalen, likeså jule- og nyttårsdagene var forsvunnet i horisonten.

Forøvrig gikk høytidsdagene stille og rolig for seg. Julaften var samtlige samlet i mannska- pets døgligrom for å høre kap-

tein Hanssen lese Juleevangeliet for oss. Innimellom alle jule- sangene ble det også tid til ut- deling av julepresanger og jule- telegrammer. Umiddelbart etter dette inntok vi julemiddagen i mannskapets messe, som for an- ledningen var pyntet opp med all slags julestas. Ellers kunne vi forbinde med at det var jul om- bord, ved at det luktet rent over hele innredningen, samt den go- de maten som stuert Ohrvik og

Norbega har teppe dilla . . .

kokk Olsen skal ha all honnør for. (Spesielt pinnekjøtt som falt i alles smak.)

Da høytidsdagene som sagt var passert, hadde samtlige kommet godt i gang med teppeknyt- ingens kunster. De fleste hadde nesten gått vitenskapelig til verks for å knyte så effektivt som mulig. De hadde tatt i betraktning nesten alt som hadde med teppe- knytningen å gjøre. Hvilken meto- de som egnet seg for hver enkelt, måten teppet ble holdt på, etc. etc. Det viste seg da teknikken

var skikkelig innøvd, at dette var en kjærkommen hobby for oss sjøfolk.

Dette er en hobby som må ha tiden til hjelp, og det blir sikkert mange av oss som legger knytin- gen til side, for så å bli tatt frem igjen med iver og kampglød. Et teppe på 1,05 x 2,13 meter be- står av ca. 55.000 knuter. Med to timers arbeid vil man klare ca. 600 knuter, og dersom man kny- ter hver dag i to timer, vil det ovenfor nevnte teppe ta tre må- der før det er ferdig. Totalt er samtlige tepper på en million knuter, og når vi kommer til Ja- pan, er det blitt knyttet ca. 150.000 knuter her ombord.

Det må innrømmes at teppe- knytningen kanskje fører én ulem- pe meg seg, nemlig at det vil bli en del isolasjon for knyteren. Men en del av mannskapet har funnet en måte å nøytralisere den isolasjon som måtte oppstå. De tar ganske enkelt teppet, en del bunter med tråd under armen og så går de på vitsett til sine like- stilte arbeidskamerater. Så slik kan det også gjøres.

Da det her ombord, som i de fleste skip, er et skille mellom offiserer og mannskap, er det vanskelig å lage noe effektivt velferdsarbeid. (? - Reds. anm.)

Bingokveldene har vist seg å være populære, og nettopp her forsøker vi å knyte sammen det- te skille. Ellers er det bare å nevne at de som ikke har teppe- dilla, har golfdilla, så samtlige skulle være mer eller mindre ak- tivisert på sin fritid ombord.

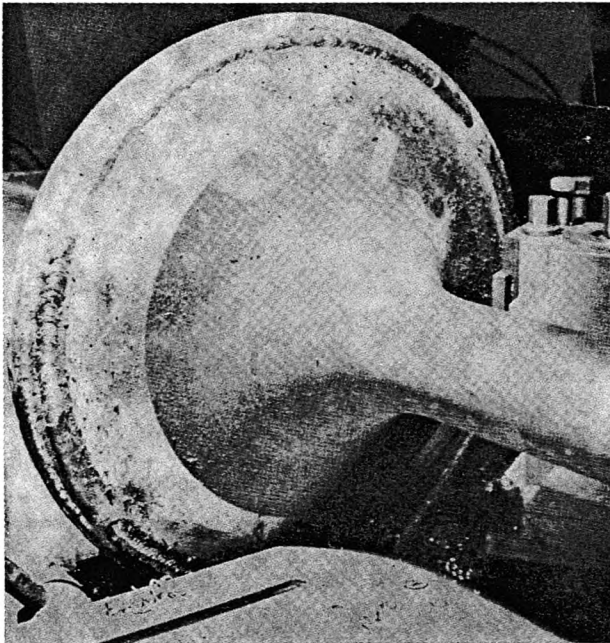
Jeg vil til slutt, på vegne av samtlige som blir ferdig med tep- pene, få lov til å takke Sigurd B. Sverdrup's Rederi for den inter- esse de viser for sine seilende medarbeidere ved at de har sagt seg villig til å betale de ferdig- knyttede tepper.

Med hilsen
Velferdsklubben «Norbega».

Fra Unitor Ships Service har vi på oppfordring fått oversendt en artikkel om sveisereparasjoner ombord. Artikkelen behandler betydningen av et tidsmessig svei-
seutstyr, sveise- og loddemetoder for saltvannsførende rørledninger, hardpålegging med Eutalloy-Microflo-metoden og påleggs-sveising av eksosventilspindler. Vi håper artikkelen vil være av interesse og nyttig i forbindelse med reparasjoner ombord i våre skip.

Sveisereparasjoner ombord i skip

Av undervisningsleder Fagerholt



Eksosventilspindelen er ferdig sveiset og spent opp i dreiebenk for bearbeidelse.

Fra 1960-årene og frem til i dag har det foregått en rivende utvikling på sveisingens område ombord i skip. Sveisekunnskapene blant offiserer og mannskap er høynet betraktelig. På grunnlag av innsendte rapporter, samtaler med inspektører, maskinsjefer og kapteiner går det tydelig frem at såvel små som til dels store, kompliserte sveisereparasjoner blir utført av skipets egne folk.

Gass og elektriske sveiseapparater har blitt et obligatorisk utstyr ombord, og anvendelsen av dette utstyr på reparasjonssektoren har utviklet seg i positiv retning.

Sveiseutstyret blir i dag tatt bedre vare på enn tidligere, det gjelder både kontroll og selve bruken av utstyret. De aller fleste som utfører sveisereparasjoner har blitt mer og mer klar over at sveiseutstyret må være i tidsmessig orden, både av sikkerhetsmessige og bruksmessige hensyn.

Gassveiseapparatet skal være av godkjent type da

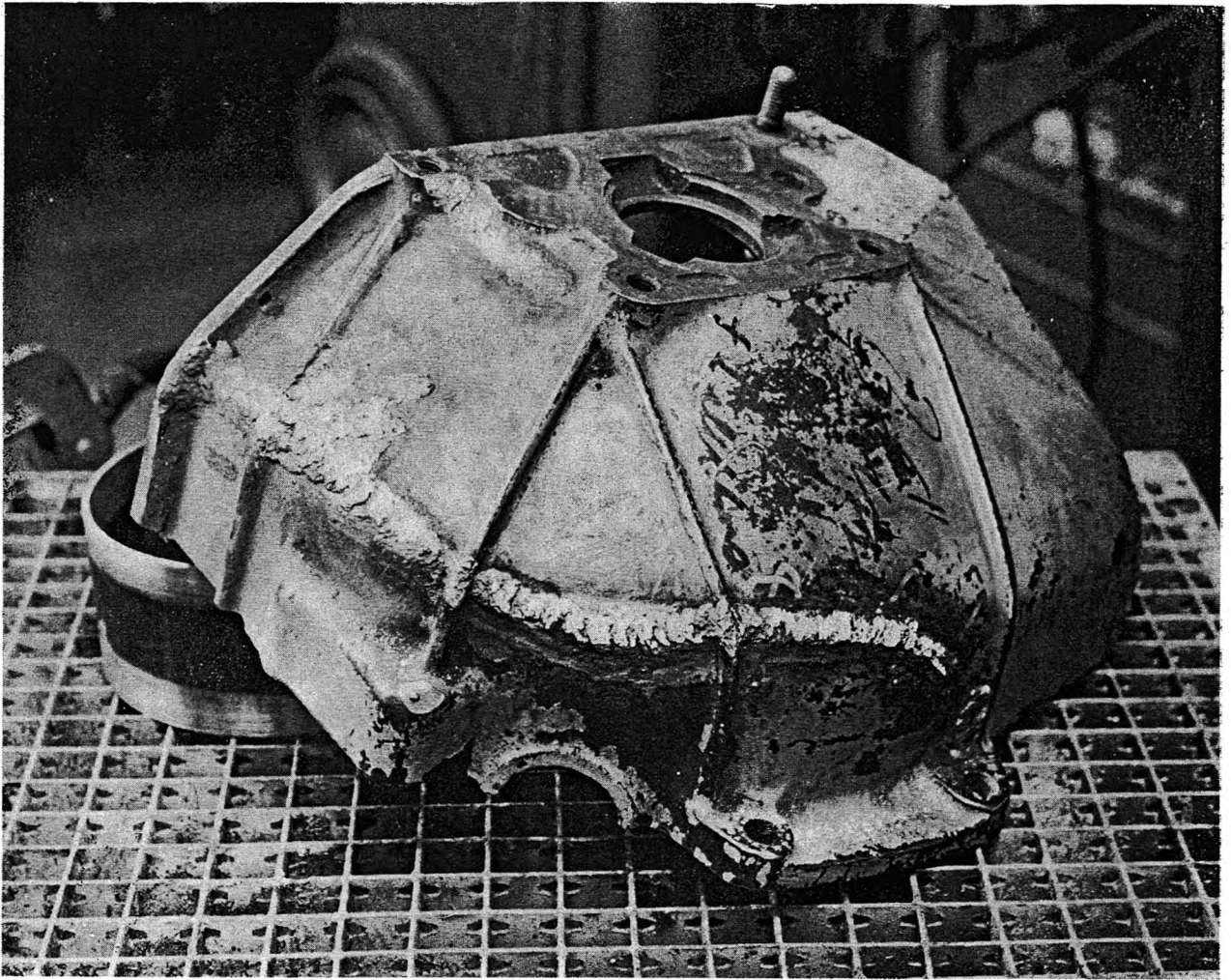
man her arbeider med gasser under trykk. Et skritt i riktig retning for å redusere risikomomentene ved bruken av dette utstyr er de nye bestemmelser fra Sjøfartsdirektoratet. Her heter det bl. a. at alle skip som har mer enn 1 beholder og 1 reservebeholder for henholdsvis acetylen og oxygen skal installere sentralanlegg. Forskriftene sier også klart og tydelig at acetylen- og oxygenbeholdere ikke tillates oppbevart i maskinrom.

Generelt om sveiseutstyrenes anvendelse ombord. Gassveising.

Utstyr for gassveising og -skjæring har et stort anvendelsesområde når det gjelder reparasjonsarbeider. Ved siden av sveising og loddning, kan utstyret bl.a. benyttes for oxygenskjæring av bløtt stål, fugebrenning i forbindelse med tillaging av sveisefuger og fjerning av gamle sveiselarver, samt forvarming for oppretting og bøyning av rør. I tilfeller hvor det skal utføres et mer spesielt arbeide kan utstyret kompletteres med spesialutstyr slik at bruksområdet kan utvides betraktelig.

Elektrisk sveising.

I de senere år har sveiseundervisningen for sjøfolk blitt mer intensivert ved maskinistkolene, videre stimulerer rederiene sjøfolkene til aktivt å høyne sine sveisekunnskaper ved å delta i dag- og kveldskurser i sveising. Etterhvert som sveisekunnskapene hos sjøfolkene høynes vil behovet for et mer avansert svei-
seutstyr gjøre seg gjeldende. For å kunne løse de ulike sveiseoperasjoner må den riktige svei-
sestrømkilde forefinnes ombord (vekselstrøm og/eller likestrøm). At man fritt kan velge strømkilde vil i praksis bety et større utvalg av forskjellige typer elektroder. Lysbuesveising med veksel- og likestrøm har et omfattende anvendelsesområde. De aller fleste skip har vekselstrøm ombord og som en naturlig følge av



Fotografiet viser en maskindel av støpejern som er reparert etter kaldsveisemetoden med Monel elektrode, 3,25 mm. Strømsstyrke 90—120 A.

dette har sveisetransformatoren fått sin berettigede plass i verkstedene. Transformatorer har i de fleste tilfeller dekket behovet for elektrisk sveising ombord i skip, men på enkelte felter har vekselstrømsapparatet ikke klart å dekke hele feltet av de mer spesielle sveisereparasjoner.

I den senere tid har det vært en klar tendens fra rederienes side til å gå til anskaffelse av en tilleggslikeretter som tilkobles transformatorer, og man skulle tro at denne utvikling vil fortsette i tiden fremover. Tilleggslikeretteren vil også komme inn i bildet ved sveising av kjelerør etc., noe som vi forøvrig skal komme inn på litt senere. Av interesse kan det være å tilføye at det blant de ulike typer tilleggslikerettere er konstruert en spesiell som også dekker behovet for sveising og skjæring under vann. Ved disse to metodene er det påbudt at dykkeren har telefonforbindelse med den som skal betjene sveiseapparatet, slik at sveisestrømmen på en hurtig og effektiv måte kan

brytes ved utskifting og montering av ny elektrode. For at dette skal kunne skje på en forsvarlig måte, må apparatet være utstyrt med en ekstra bryter eller spesialkobling.

Lodde- og sveise-reparasjoner av saltvannsførende rørledninger.

Kobberrør.

Turbulenskorrosjon i saltvannsførende røropplegg av kobber har alltid vært et problem ombord i skip og har medført store omkostninger for rederiene på vedlikeholdssektoren.

Tæring på saltvannsførende kobberrør som så fører til lekkasje kan forekomme meget hyppig, og det er ikke sjelden at det kan oppstå hull i rørveggen etter 5—6 måneders drift.

Rent kobber har vist seg å være mer ømfintlig for turbulenskorrosjon enn kobberlegeringer. Det beste alternativ av materialer man i dag kjenner til for salt-

vannsførende rørledninger er Yorcalbro (messinglegeringer).

Yorcalbro inneholder 76 % CU., 2 % Al., 0,05 % As. og resten Zn. Det anvendes også andre legeringer for saltvannsførende rør med bl. a. innhold av kobber og nikkel.

Yorcalbro-rør.

Ombord i skip har det i de senere år foregått en gradvis utskifting av kobberør til fordel for yorcalbrorør. Rør av denne legering kan tillate en gjennomstrømningshastighet opptil 3,5 m/s mens kobberør ikke bør utsettes for høyere hastighet enn 1,5—2 m/s. Ombord i et moderne tankskip vil brorparten av røropplegget for kjølevann, kjølere, hete-kveiler, kondensatorer etc. være av yorcalbro.

Selv om yorcalbro har en lengre driftstid enn kobberør, er det naturlig at også disse rør etter en bestemt tid vil kreve vedlikehold p.g.a. korrosjon og sprekkdannelse. Utbedringer av lekkasjer på disse rør har i mange tilfeller skapt problemer, da spesielt på de større rørdimensjoner.

Som en gledelig nyhet kan det nevnes at det er foretatt eksperimenter med TIG-sveising av yorcalbrorør med et vellykket resultat. (Henviser i denne forbindelse til en artikkel i NORGAS-tidsskriftet nr. 1, 1971.) Etter de prøver som er foretatt kom man til følgende konklusjon:

Rør under 4" i diameter bør sølvloddes.

Rør over 4" anbefales TIG-sveiset.

Ved TIG-sveising av buttskjøter på mindre rørdimensjoner er det en fare for overheting, slik at man ikke får den ønskede kontroll over smeltebadet. Ved større rørdimensjoner ligger alt til rette for å legge en pen sveis.

Som kjent er det foretatt flere eksperimenter i forbindelse med utbedring av lekkasjer på yorcalbrorør i håp om å løse problemet. Fra skipene er det kommet inn rapporter hvor det er gjort forsøk med elektrisk sveising med bronseelektroder, gassveising med bronsetråd og loddning med tilsettstråd som har lavt sølvinnhold, men alle med de samme negative resultater.

Ved sølvlodding må tilsettstråden ha et høyt sølvinnhold (45—50 %). Ved TIG-sveising benyttes en tilsettstråd som har den samme legering som grunnmaterialet. Føringen av holderen og tilføring av tilsettstråd til smeltebadet har meget til felles med vanlig gassveising. Metoden kan benyttes i alle sveistillinger.

Yorcalbro er bare en av de mange legeringer som med fordel kan TIG-sveises (vekselstrøm). Også aluminium (vekselstrøm), rustfritt og syrefritt stål (likestrøm) og bløtt-stål (likestrøm) kan sveises meget

lett med denne metoden. Strømkilden, veksel- eller likestrøm, velges etter hvilke metaller som skal sveises, og skal man ha et riktig utbytte ved bruk av TIG-utstyret, som nå etterhvert begynner å finne sin plass i verkstedet ombord i skip, er det nødvendig å satse på opplæring i bruken av utstyret.

Påleggsveising med Eutalloy-Microflo-metoden.

Det finnes utallige sveise- og loddemetoder for oppbygging av slitelater. Eutalloy-metoden er relativt ny. Tilsett materialet er i pulverform og dette tilføres og smeltes uten at grunnmaterialet smelter. Pulveret leveres i plastbokser, og det har forskjellige hardhetsgrader. Pulverboksen monteres direkte på en spesiell brenner hvor blandgassen (acetylen og oxygen) transporterer legeringspulveret ut i flammen og til arbeidsstykket hvor pulveret smelter og binder seg til grunnmaterialet. Påleggingen kan utføres med stor presisjon. Overflaten får en glatt og jevn profil slik at etterarbeidet blir minimalt. Metoden anvendes på stål, rustfritt stål, støpegods, støpestål, bronse og messing.

Eutalloy-metoden har med hell blitt benyttet i forbindelse med oppbygging av akslinger (vannpumpe-akslinger), nedslitte maskindeler, tenner i drev, reparasjon av verktøy osv.

Påleggsveising av eksosventilspindler.

Oppbygging av nedslitte ventilspindler er en sveiseoperasjon som ofte blir utført av skipets egne folk. Sveisemetoden ved verksteder i land kan variere fra sted til sted. Automatsveising og gassveising med stellet er helt vanlige sveisemetoder, men disse operasjoner krever et mer avansert utstyr, større forberedelser og stiller tildels store krav til operatørens kvalifikasjoner.

Som kjent blir denne sveiseoperasjon ombord i skip utført ved vanlig lysbuesveising med dekkede elektroder. Erfaringen har vist at kromnikkelelektrode gir et meget tilfredsstillende resultat. Elektroder med opptil 25 % krom og 20 % nikkel har vist seg å gi et avsett som er meget slitesterkt. Rustfrie elektroder gir som kjent et avsett som bl. a. har den egenskap at hardheten vil øke med 30—40 H.B. ved støt og slagpåkjenning. Elektrodetyper er forholdsvis lett å sveise med og gir en porefri og glatt overflate.

Ved hjelp av krom-nikkel-elektroder er tusener av reparasjoner på eksosventilspindler utført av skipets egne folk.



ÅRSREGNSKAPENE

1971

Som vanlig vil vi i årets første nummer av NOR-AVIS presentere regnskapene for våre seilende skip for det år som er gått. Siden NORBETH's driftstid har vært såvidt kort som et halvt år, og regnskapstallene således er lite representative for et normalt års drift, har vi valgt å utelate dette skips regnskap. Årets presentasjon omfatter således NORBU, NORBELLA, NORBROTT og NORBEGA.

Av tabell I vil det fremgå at driftsutgiftene totalt sett ligger på et vesentlig høyere nivå enn i 1970, dog med unntak for NORBU som kan fremvise en reduksjon i driftsutgiftene på 2,7 % i forhold til 1970. Dette må imidlertid sees i sammenheng med de spesielle utgifter bildekkinstallasjonen i 1970 medførte, og reelt sett hadde vi en stigning i driftsutgiftene også for NORBU's vedkommende med ca. 3,7 % i 1971. NORBELLA og NORBROTT har imidlertid en utgiftsstigning på 11,1 % og 31,5 % i forhold til 1970. Tabellen viser ellers at det først og fremst er mannskapsutgiftene som viser en markert stigning i 1971, men også reparasjons- og vedlikeholdskontoen samt tildels forsikringspremier er steget merkbart.

Figur I viser driftsutgiftene pr. dag fordelt på hovedgrupper. Av denne fremgår at de totale mannskapsutgiftene har steget sterkt fra 1970. Man vil også se at NORBEGA har særlig store mannskapsutgifter, og dette henger sammen med utsendelse av et helt mannskap til Japan hvor skipet ble overtatt. Rekvizita-utgiftene viser ingen spesiell tendens og NORBU og NORBELLA har således mindre utgifter

i denne sektor i 1971 enn i 1970, mens NORBROTT har stigende rekvizita-utgifter i 1971. NORBEGA har i 1971 foretatt meget store innkjøp av rekvizita, og dette har sammenheng med at det etter skipets overtagelse har vært nødvendig å foreta kraftige oppfyllinger/kompletteringer av skipets beholdninger. Samtlige skip har stigning i sine assuranseutgifter, hvilket skyldes de tilstrammede forhold på forsikringsmarkedet. At det er NORBEGA som har de største forsikringspremiene er en følge av skipets høye innkjøpspris.

I posten reparasjon og vedlikehold er også inkludert innkjøp av reservedeler. For NORBU og NORBELLA er det da også disse innkjøp som svarer for brorparten av utgiftene i denne sektor da skipene ikke har dokket i 1971. NORBROTT dokket som kjent i mai og foruten ordinære dokkingsutgifter er for dette skip også utgiftsført klasse-arbeider samt reparasjon av sprekkdannelser på skipets hovedmotor, tidligere omtalt i NOR-AVIS. NORBROTT har også foretatt store reservedelsinnkjøp i 1971. Reparasjons- og vedlikeholdsutgiftene for NORBEGA omfatter hovedsakelig leveringsdokkingen og innkjøp av reservedeler for komplettering av skipets beholdninger. Diverse utgifter som blant annet omfatter havneutgifter og tele-utgifter, viser bare ubetydelige endringer i forhold til 1970.

Tabell II viser at overskuddet før skatter og klassefondsavsetninger for spesielt NORBROTT er vesentlig redusert i forhold til 1970. Årsaken til dette ligger delvis i inntektssvikt grunnet dollardevalueringen samt høyere driftsutgifter. Videre spiller også inn at det påløp

ca. 10 døgn med off-hire i 1971 mer enn i foregående år.

NORBU kan i 1971 vise til en betydelig forbedring av sitt resultat, hvilket er et naturlig resultat av bildekkinstallasjonen som har øket skipets inntjeningssevne betydelig. På den annen side trenges det også høyere inntekter til nedbetaling og forrentning av den kapital bildekkene representerer.

Skipenes inntekter og forpliktelser er illustrert i figur II. Av figuren fremgår det at resultatet for NORBU og NORBELLA kan betegnes som tilfredsstillende selv om inntektene for NORBELLA er blitt noe redusert i forhold til 1970. NORBROTT's inntekter har i 1971 ikke vært tilstrekkelige til å betale avdrag og renter på lån, og det har derfor vært nødvendig for Interessentene å skyte til likvider for å klare skipets forpliktelser. Vår prognose for 1971 gikk ut på at NORBROTT skulle klart seg uten tilskudd, men grunnet de ekstraordinære forhold som inntraff i løpet av året, viste dette seg ikke å holde. NORBEGA's «underskudd» er blitt noe større enn ventet og har delvis sammenheng med inntektsreduksjonen ved dollardevalueringen samt at driftsutgiftene oversteg våre beregninger.

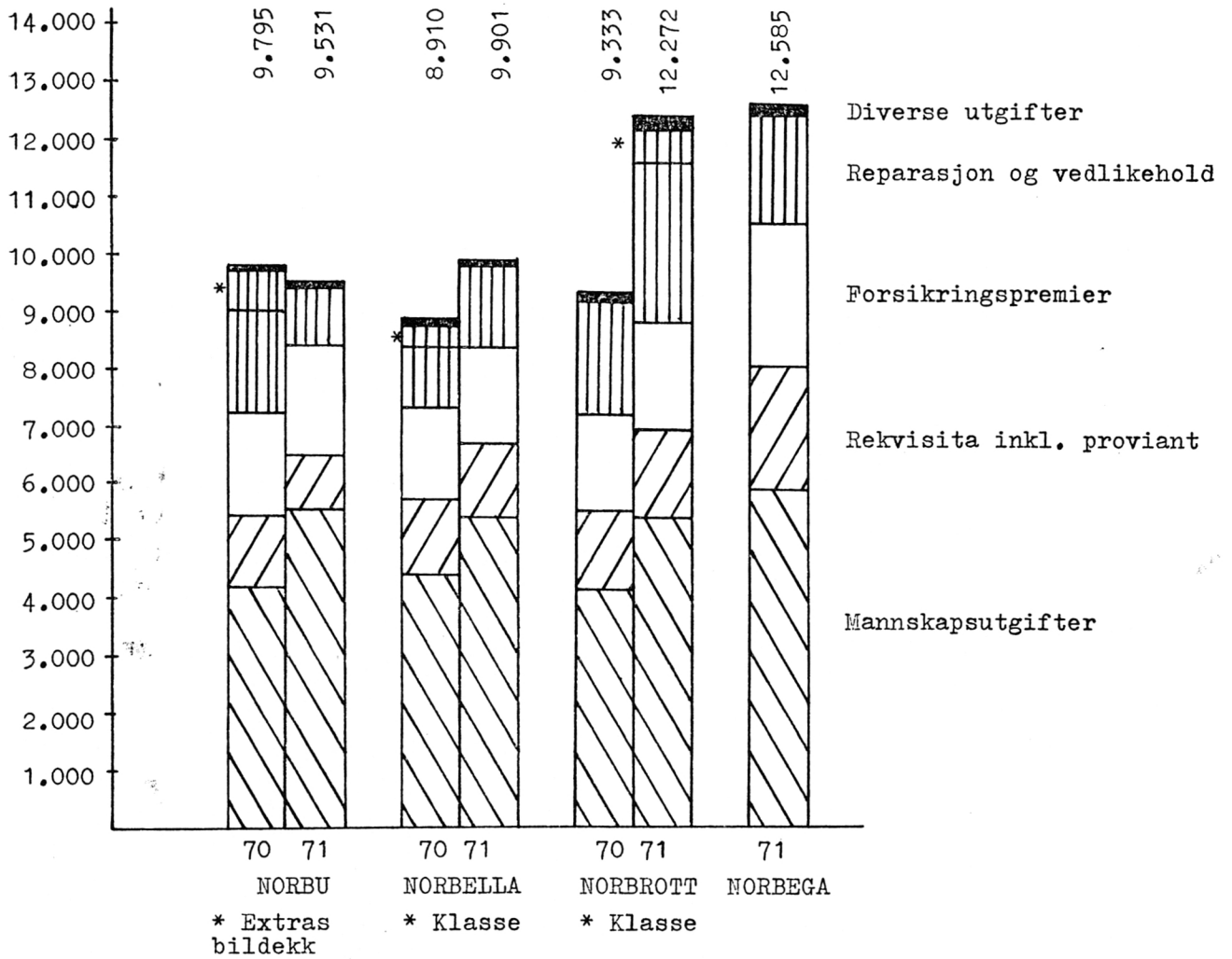
Inntektssiden er fastlagt i og med de langsiktige certepartier vi har inngått for samtlige skip, med unntak av NORBETH som seiler i Pool i HBS-gruppen og som derfor i en viss utstrekning vil bli berørt av dagens svake fraktmarked. NORBELLA vil i sommer bli overlevert på et 5 års timecharter til en gunstig rate og vil ventelig få et betydelig sterkere resultat i årene fremover enn hva som er åpnådd de siste 2 årene.

TABELL I
Skipenes driftsregnskap. (Tallene for 1971 i hele kroner, 1970 i 1.000 kroner.)

	NORBU		NORBELLA		NORBROTT		NORBEGA	
	1971	1970	1971	1970	1971	1970	1971	1970
Netto frakttinntekter	8.210.108	7.183	7.797.143	7.878	8.088.413	8.441	9.138.850	9.138.850
Hyrer	1.426.503	1.143	1.422.849	1.122	1.452.699	1.148	1.391.898	1.391.898
Overtid	211.908	156	234.629	160	208.657	130	198.365	198.365
Trygd, pensjon	241.487	180	238.249	173	254.059	174	243.412	243.412
Forhyring, reiseutgifter	116.657	47	57.063	132	31.044	34	237.662	237.662
Sykeutgifter	5.135	1	6.281	2	1.791	—	3.109	3.109
Andre mannskapsutgifter	22.048	22	18.912	18	18.824	22	30.225	30.225
Proviant	119.284	130	127.583	167	103.239	169	157.954	157.954
Dekksrekvisita	44.023	73	24.959	36	48.789	52	97.882	97.882
Maskinrekvisita	84.102	73	100.914	53	88.398	93	107.573	107.573
Maling og malingsutstyr	13.601	40	52.751	26	91.399	25	66.855	66.855
Bysserekvisita	11.272	14	9.933	16	23.373	24	35.769	35.769
Smøreolje	68.170	96	144.014	185	206.833	158	270.878	270.878
Vann	1.550	4	2.288	1	3.041	2	1.902	1.902
Forsendelses- og spedisjonsutgifter	2.805	6	4.503	3	4.326	6	17.055	17.055
Reparasjon, vedlikehold, reservedeler	423.759	905	504.468	376	853.992	734	595.610	595.610
Forsikringspremier	690.223	659	615.844	594	688.137	598	883.806	883.806
Havneutgifter	23.999	18	23.005	9	28.749	11	32.370	32.370
Representasjon v/kapteinen	1.752	4	—1.230	3	4.250	6	2.522	2.522
Diverse utgifter	2.438	12	8.092	14	11.775	9	16.089	16.089
Havariutgifter — erstatninger	—31.987	—8	18.700	16	148.943	10	76.659	76.659
Klasse	—	—	—	146	207.206	—	—	—
Totale driftsutgifter	3.478.730	3.575	3.613.808	3.252	4.479.513	3.407	4.467.593	4.467.593
Driftsoverskudd	4.731.378	3.608	4.183.335	4.626	3.608.900	5.034	4.671.257	4.671.257

Figur I

Skipenes driftsutgifter i kroner pr. dag.



TABELL II

Overskudd før avskrivninger og klassefondsavsetninger (1971 i hele kroner, 1970 i 1.000 kroner).

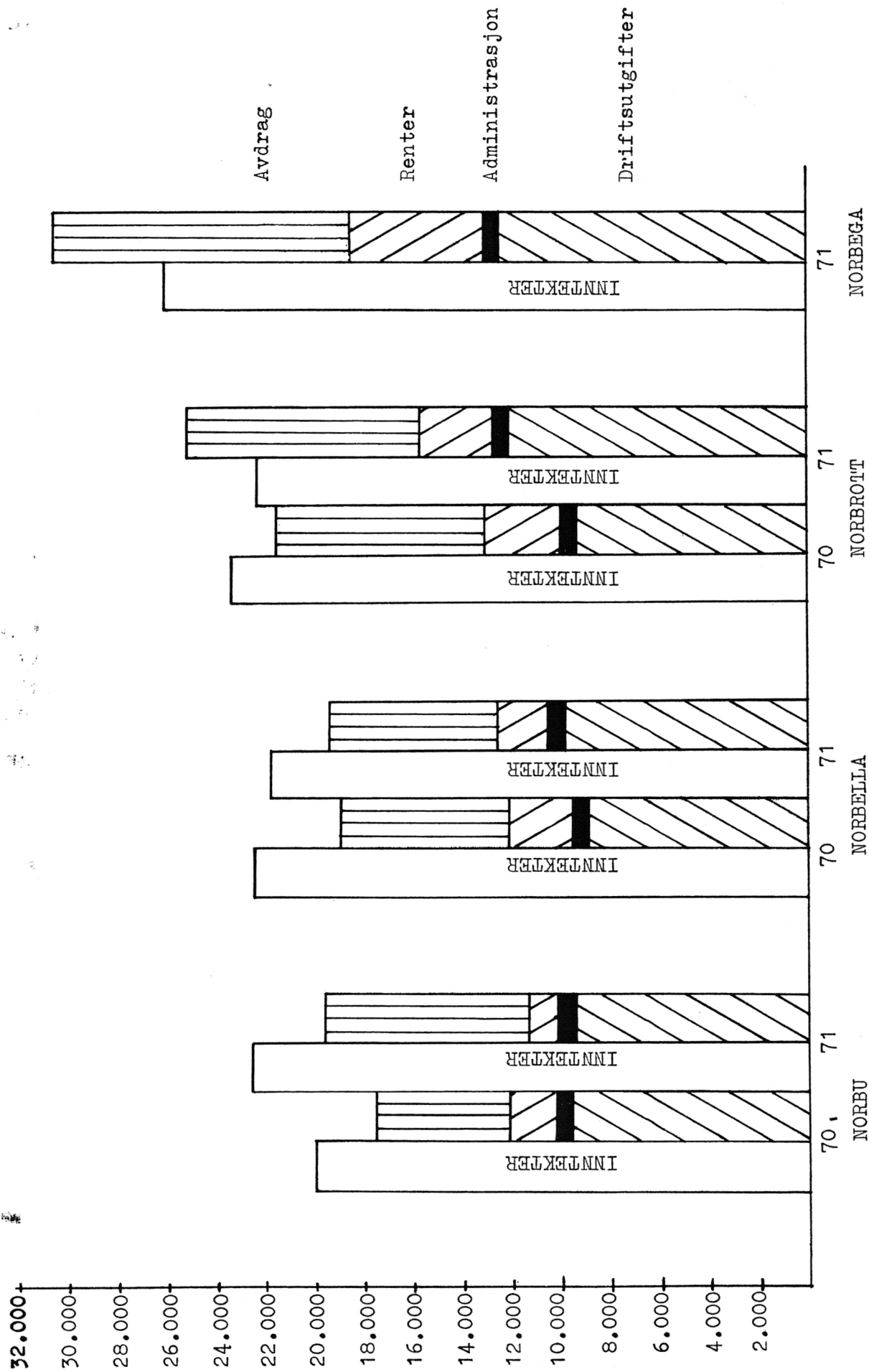
	NORBU		NORBELLA		NORBROTT		NORBEGA	
	1971	1970	1971	1970	1971	1970	1971	1970
Driftsoverskudd	4.731.377	3.608	4.183.335	4.626	3.608.900	5.035	4.671.257	
Renteinntekter	46.328	95	176.483	329	91.743	78	114.880	
Renteutgifter og administrasjon	4.777.705	3.703	4.359.818	4.955	3.700.643	5.113	4.786.137	
Overskudd før avskrivninger og klassefondsavsetninger. . .	708.986	882	1.023.948	1.172	1.274.032	1.373	2.120.682	
	4.068.719	2.821	3.335.870	3.783	2.426.611	3.740	2.665.455	

NOR-skipenes viktigste data:

	Lengde meter	Bredde meter	Dybde meter	Gtt.	Nrt.	DW.	DW m/ bildekk	Service fart	Hovedmotor	Sylinder- diam.	Slag- lengde
NORBELLA	209.0	27.37	15.394	24.011	15.284	40.960	—	14.5	Götaverken 8 cyl. - 11.200 hk	760 mm	1500
NORBEGA	200.23	26.97	15.04	22.337	13.426	36.350	38.600	15.5	Götaverken 7 cyl. - 12.050 hk	750 mm	1600
NORBROTT	199.93	26.974	15.037	22.198	14.032	34.529	36.300	15.5	Götaverken 7 cyl. 12.050 hk	750 mm	1600
NORBU	185.63	24.69	14.94	18.833	11.000	30.315	31.605	14.5	Götaverken 7 cyl. - 8.750 hk	760 mm	1500
NORBETH	179.0	26.0	16.20	20.716	13.188	28.420	30.300	16.0	Burmeister & Wain 6 syl. - 10.600 hk	740 mm	1600

Figur II

Fraktinntekter og forpliktelser i kroner pr. dag



«NORBU»

har siden sist seilt meget tilfredsstillende og uten problemer. Det er muligens ikke helt riktig å si uten problemer, da skipet den siste tiden har gjort dårlig fart grunnet sterk begroing, og dette skapte bekymringer for de ansvarlige ombord. Imidlertid var det befrakterne som ønsket dokkingen noe utsatt da vi opprinnelig hadde tenkt å dokksette skipet noe tidligere. «NORBU» dokket ved Hitachi Chikko-verkstedet i Osaka i tidsrommet 25/2—1/3, hvilket innebar en off-hire på ca. 5½ døgn. Propellakselen ble trukket og roret løftet for klassebesiktelse. En del sprekker i akterpeaktanken ble reparert og videre ble det utført diverse rutinearbeider. Skipet ser meget bra ut og er godt vedlikeholdt. «NORBU» utførte en rundtur med japanske biler til US østkyst/gulf og returnerte med korn til Kobe, før dokkingen i Osaka. Deretter ble det lastet 1983 biler i Hiroshima for Jacksonville/Houston, og det videre program er korn fra US-Gulf tilbake til Japan.

«NORBELLA»

har siden sist trafikkert de samme farvann mellom Kpeme/Ghent/Rouen med en avstikker til Italia i januar. Bortsett fra problemer med ventilasjonshusene i maskinrommet, som var opptæret, og havari på pumper for lukehydraulikken har skipet seilt tilfredsstillende. Montører fra Norcontrol medfølger nå skipet for installasjon av EO-utstyr. Monteringen ventes å ta ca. 1 måned og det er godt håp om at alt er ferdig innen avgang Rouen ca. 17. mars. Deretter skal skipet gjøre sin 3. rundtur dette år til Kpeme før det blir dokking på Kontinentet i slutten av april. Etter det gjenstår det ca. 1 måned av C/P'et med Lauro.

«NORBROTT»

har siden sist seilt uten tidstap og problemer. Skipet har ikke rapportert nye sprekker og vi håper hovedmotorens problemer nå er løst en gang for alle. Første reise med korn under Wallenius-certepartiet er nylig utført og etter utlossing i Chimba/Mizushima i slutten av februar ble det lastet 2.473 biler i Hiroshima bestemt for Drammen, Rotterdam og Antwerpen, men ETA drammen 7. april. Det ser ut til at «NORBROTT» blir vårt eneste skip som besøker hjemlige farvann for tiden.

SIDEN S I S T

«NORBEGA»

har også seilt tilfredsstillende siden sist, men har hatt diverse problemer med sitt fjernmanøversystem. Imidlertid har en spesialist fra Gøtaverken vært ombord og de siste rapporter går ut på at anlegget nå er i orden. Skipet dokket ved Hitachi Kanagawa i Kawasaki i januar. Den første klassebesiktelse ble da påbegynt og dette vil bli fullført «afloat» i januar neste år. Også der ombord holder montører fra Nor-

control på med montering av EO-utstyr som ventes å bli fullført ca. 10. mars. Forøvrig seiler skipet trutt og jevnt mellom Japan og US-østkyst/Gulf med Toyota biler utgående og kull i retur til Japan. Etter lossing av kull primo april står en ny billast og venter i Nagoya for Østkysten.

«NORBETH»

har dessverre ikke seil helt tilfredsstillende siden sist. Det ble oppdaget et forholdsvis stort oljesvinn fra KaMeWa-systemet og vi kom frem til at den sannsynlige årsak var lekkasje fra innfestingen av propellerbladene. Under skipets lossing i Pusan var en serviceingeniør fra KaMeWa til stede og pakningene for bladene ble skiftet. Rent tilfeldig ble da oppdaget ganske mange sprekker ut fra bladlommene i navet, og det ble på denne bakgrunn besluttet at dokking var nødvendig. Skipet gikk fra Pusan og dokket vel IHI i Aioi. Alle sprekkenene gikk fra bladlommene og tverrskips og det ble forarbeidet forsterkninger som ble oppvarmet til ca. 100° C og deretter sveiset i begge ender. Ved avkjøling trakk platestykkene seg sammen og således nesten lukket sprekkenene. Reparasjonen er midlertidig og navet vil bli skiftet ved ankomst Europa. Etter dokkingen i Aioi lastet «NORBETH» biler for Houston etterfulgt av petcoke fra Corpus Christi til Emden. Etter dokking i Antwerpen ca. 25/3 er det videre program ikke fastlagt.

M/T «MAGNA»

disponeres ikke lenger av oss, da hun ble solgt til utenlandske kjøpere i januar måned.