

Nor- Avis

NR. 2 * 1972



SIGURD B. SVERDRUP
OSLO



Ombordværende offiserer

M/S «NORBROTT»

Kaptein	Norvald Høylandskjær
Overstyrmann	Audun Foss
1. styrmann	Oddmund Edvardsen
1. styrmann jr.	Arne Nilsen
Telegrafist	Karin Hamre
Maskinsjef	Odd Dalland
1. maskinist	Trygve J. Larsen
2. maskinist	Egil Larsen
Maskinassistent	Ragnar Berg
Elektriker	Leif Lihaug
Stuert	Mannfred Breistein

M/S «NORBELLA»

Kaptein	Trygve Thomassen
Overstyrmann	Ove Bjurstrøm
1. styrmann	Roald Pedersen
2. styrmann	Vidar Valvik
Telegrafist	David Laugharne
Maskinsjef	Erling Halvorsen
1. maskinist	Gunnar Gyberg
2. maskinist	Egil Helle
Maskinassistent	Bjørn Østgård
Elektriker	John Bøhn
Stuert	Knut Skjelland

M/S «NORBEGA»

Kaptein	Agnar Hanssen
Overstyrmann	Jens Løvli
1. styrmann	Bjørn Ness
2. styrmann	Sigurd Hop
Telegrafist	Gunnar Kjøk
Maskinsjef	Jens Vedvik
1. maskinist	Truls Tvedt
2. maskinist	Odd Gatevold
Elektriker	Thor Traaholt
Stuert	Leo Hovda

M/S «NORBU»

Kaptein	Audun Hervig
---------	--------------

Overstyrmann

1. styrmann	Oddmund Gjertsen
1. styrmann jr.	Sverre Johansen
Telegrafist	Olav Birkeland
Maskinsjef	Alf Paulsen
1. maskinist	Håkon Bergersen
2. maskinist	Nils Jakobsen
Maskinassistent	Kåre Hjetland
Elektriker	Carl Edvardsen
	Torbjørn Pedersen

M/S «NORBETH»

Kaptein	Håkon Grønnesby
Overstyrmann	Kåre Frekhaug
1. styrmann	Reidar Johansen
2. styrmann	Ole Gjerstad
Telegrafist	Christian Bugge
Maskinsjef	Ferd. Bøe
1. maskinist	Odd Vabø
2. maskinist	Tore Holm
Elektriker	Fleming Herold

FOLKEAVSTEMNINGEN OM EF.

Avstemningen for sjøfolks vedkommende.

Folkeavstemningen om norsk medlemskap i EF finner som kjent sted mandag 25. september. I de kommuner som vedtar det, vil avstemningen også kunne finne sted søndag 24. september.

Det nødvendige materiale for å kunne avlegge forhåndsstemme er nå sendt til alle skip og utenriksstasjonene. En minner i denne forbindelse om at forhåndsavstemningen må være avsluttet på skipene og utenriksstasjonene på et tidspunkt hvor forhåndsstemmene kan nå valgstyrene senest på det tidspunkt hvor stemmeavgivningen i land avsluttes den 25. september.

med hilsen . . .

Diskusjonen omkring EF problematikken fortsetter med uforminsket styrke.

En fornuftig meningstaken for den enkelte krever informasjon. Naturlig nok blir informasjonstilgangen ombord sterkt redusert mot det vi her hjemme daglig mottar gjennom radio, TV og presse m. m.

Vi har derfor sett det som en oppgave for NOR-AVIS å gi en så grundig orientering om saken som plassen tillater. I forrige nummer av NOR-AVIS hadde konsulent i Utenriksdepartementet Torolf Raa en artikkel som særlig tok for seg den historiske utvikling i Europa som har ført oss frem til dagens Europeiske Fellesskap som en organisert enhet med detaljert traktat og regelverk. I dette nummer følger konsulent Raa opp med en ny artikkel som omfatter sakens behandling i regjering og storting og dernest analyserer nærmere den betydning en tilslutning til Fellesskapet, basert på det oppnådde forhandlingsresultat, vil ha for viktige sektorer innen vårt norske samfunn.

Vi skal ikke her gjenta eller kommentere de vurderinger artikkelen gir uttrykk for. Vi vil imidlertid gjerne trekke frem to aktuelle begivenheter i løpet av de siste dager som etter undertegnedes oppfatning tydelig illustrerer det fullstendig urealistiske i å tro på, enn si innrette seg etter en filosofi som skulle begrunne at vi her på berget skulle stille oss utenfor det samarbeidet mellom de viktigste stater i Vest-Europa som nu er etablert og stadig videre utvikles gjennom det Europeiske Fellesskap.

Jeg tenker på den nylig avholdte miljøkonferanse i Stockholm og på de seneste valutaforviklinger frembragt av den engelske regjeringens beslutning om å la pundkursen flyte. Begge disse begivenheter av vesensforskjellig art innen samfunnsmaskineriet synes jeg tydelig understreker betydningen av internasjonal kontakt og motivert vilje til forpliktende samarbeide over landegrensene om man skal ha håp om å løse de mangeartede problemer som truer vår livsstandard såvel på det økonomiske som på det helse- og trivselsmessige plan. Etter undertegnedes oppfatning betyr et norsk JA til det Europeiske Fellesskap at vi går aktivt inn i et samarbeide som øker vår nasjonale sikkerhet, øker og styrer den økonomiske utvikling på en måte som betyr velstandsutvikling for den enkelte og samtidig gir samfunnet økonomiske muligheter til å møte de stadig økende sosiale forpliktelser og endelig stiller oss i en bedre posisjon til å løse problemer som eksempelvis miljøvernproblemer som etter sin natur kun kan løses ad internasjonal vei.

Når neste nummer av NOR-AVIS kommer ut, er EF saken avgjort forhåpentligvis med et norsk JA. Denne spalte vil da igjen bli viet mer rederimessige betraktninger. EF sakens betydning for oss alle må være vår unnskyldning for å ha gått noe utenfor rammen av det stoff NOR-AVIS vanligvis bringer.

Med dette ønsker vi samtlige ansatte og deres pårørende en fortsatt god sommer.

VENNLIG HILSEN

SIGURD SVERDRUP.

Betydningen av norsk medlemskap i De Europeiske Fellesskap

Av Torolf Raa

I løpet av tre måneder må det norske folk ha gjort seg opp en mening om en vanskelig sak — nemlig om vi skal bli medlem av De Europeiske Fellesskap eller ikke. Den 25. september skal vi som kjent ha folkeavstemning hvor vi skal gi vårt syn til kjenne. Selv om den formelle avgjørelse ligger i Stortinget, må vi på bakgrunn av det som kom frem under Stortingets behandling av Norges forhold til EF 6.—8. juni, gå ut fra at i realiteten vil folkeflertallet avgjøre saken. Statsministeren uttalte således at «en kan ikke vedta rådgivende folkeavstemning og deretter holde det samme folk for narr».

Argumentene om De Europeiske Fellesskap og Norge er mange og innviklede. Innenfor de fleste saksområder er det imidlertid ikke slik at vi står overfor et helt ukjent valg.

Behandling i Regjering og Storting.

Regjeringen anbefaler i St.-meld. nr. 50 at Norge slutter seg til De Europeiske Fellesskap, et fellesskap som blir utvidet til å omfatte også Storbritannia, Danmark og Irland.

Flertallet i Stortingets utenrikskomité — 10 av dens 12 medlemmer — sluttet seg til denne anbefaling. De sluttet seg også til Regjeringens vurdering at et medlemskap i et utvidet europeisk fellesskap gir Norge klare fordeler, fordeler som ikke bare er økonomiske, men også av sosial og politisk art.

I sitt innlegg under Stortingets behandling av EF-saken i juni understreket stortingsrepresentanten Knut Frydenlund på vegne av Utenrikskomitéens flertall at det hadde tatt lang tid å komme frem til denne konklusjon. Det var da heller ingen sak vedrørende Norges forhold til omverdenen som Storting og Regjering hadde arbeidet mer med enn denne. Allerede i 1962 anbefalte Regjeringen Gerhardsen at det ble tatt opp forhandlinger med De Europeiske Fellesskap om medlemskap. Den samme konklusjon kom Regjeringen Borten frem til både i 1967 og i 1970. Regjeringen Bratteli sluttførte disse forhandlinger. Alle

disse regjeringer har fra 1962 og frem til i dag lagt frem for Stortinget omfattende dokumentasjon om EF-saken. Av denne dokumentasjon går det frem at vårt land ikke uten skadevirkninger kan stå utenfor det utvidede europeiske fellesskap, fremholdt Knut Frydenlund.

Flertallet i Utenrikskomitéen understreket at å stille seg utenfor dette vest-europeiske samarbeid ville bety et brudd i den samarbeidspolitikken landet vårt inntil nå har ført. Bygget vi da på de erfaringer vi inntil nå har høstet fra dette samarbeid, ville det å si nei til medlemskap bety mindre trygghet, mindre velstand, færre kunnskaper, svekket innflytelse. Derfor mente flertallet at medlemskap i et utvidet fellesskap historisk sett var den riktige beslutning.

Mindretallet i komitéen, Per Borten og Lars Korvald, derimot mente at medlemskap ikke er en naturlig videreføring av norsk utenrikspolitikk, fordi samarbeidet i EF er langt mer omfattende og forpliktende enn noe vi inntil nå har vært med i. Mindretallet mente at en handelsavtale tar bedre vare på Norges interesser — ikke minst på lengre sikt.

Stortinget har med overveldende flertall — ialt fire ganger — helt

fra 1962 vedtatt at vi skulle forhandle om medlemskap. Det trenes 3/4 flertall i Stortinget når saken skal endelig avgjøres.

Av Stortingsdebatten gikk det frem at en god del av de representanter som i dag er motstandere av EF-medlemskap, vil bøye seg for folkeviljen slik den kommer til uttrykk ved folkeavstemningen.

Forhandlingene.

Forhandlingene omfattet områder hvor vi enten ikke kunne anvende EF-reglene fullt ut også etter en overgangsperiode, eller hvor vi hadde behov for en overgangsperiode for å kunne tilpasse oss til Fellesskapets politikk.

Det er viktig å være oppmerksom på dette, da vi som følge herav i de halvannet år forhandlingene pågikk i meget stor utstrekning konsentrerte vår oppmerksomhet om våre problemområder. De fordeler som mange venter å få av medlemskap og de muligheter som måtte åpne seg, er — naturlig nok — hos svært mange gått tapt av syne.

Når dette er sagt, bør det imidlertid understrekes at i denne sak som i alle andre, er det både fordeler og ulemper. Medlemskap i De Europeiske Fellesskap vil også stille oss overfor utfordringer på mange områder og reise til dels store problemer for oss.

Siden våre to største forhandlingsoppgaver gjaldt forholdene for norsk jordbruk og fiske, har dette medført at disse to næringer, som tilsammen representerer vel 5% av vårt nasjonalprodukt og 12% av sysselsettingen, har fått en meget fremtredende plass i den problematikk som medlemskapet i Fellesskapet reiser. Jeg ønsker imidlertid ikke å bli misforstått. Viktigheten av disse to næringer kan selvsagt ikke bare måles i prosent av nasjonalprodukt og sysselsetting. De har meget stor betydning for distriktspolitikken, og denne spiller igjen en meget stor rolle i Norge.

Andre forhold i en totalvurdering.

Denne problemstilling må få følger for vår vurdering av Norges forhold til EF. Vi må i en totalvurdering av Norges stilling også ta med de andre sektorer av vårt samfunn, herunder den kjennsgjering at Norge er en moderne industristat. Industrien bidrar i

dag med ca. 35% av vårt nasjonalprodukt. En utadventt næring som skipsfarten dekker ca. 10%.

Vi må med andre ord vurdere også de områder som ikke var gjenstand for forhandlinger. Like viktig er det imidlertid å være oppmerksom på to andre forhold.

For det første må vi vurdere den situasjon som følger av at EFTA-samarbeidet vil bli radikalt endret når Storbritannia og eventuelt Danmark forlater organisasjonen.

EFTA-samarbeidet utgjør i dag hovedhjørnesteinen for norsk handelspolitikk. Det er viktig å ha klart for seg at vi ikke kan vende tilbake til 1960-årenes situasjon med et EFTA av 9 land. Dermed vil en av de viktigste forutsetninger for Norges økonomiske fremgang det siste tiår ikke lenger være tilstede.

Endelig må vi spørre oss selv om hvilke oppgaver det norske samfunn vil bli stående overfor i årene som kommer, og i denne forbindelse foreta en vurdering om løsningen av disse oppgaver lettere vil kunne skje ved at Norge blir medlem av EF.

Industriens forhold til EF.

Forhandlingsresultatet går som nevnt i forrige artikkel, ut på at i løpet av en overgangsperiode på 4 1/2 år skal all toll avvikles, slik at etter 1. juli 1977 vil norsk industri ha full adgang til det kontinental-europeiske marked, samtidig som det norske marked står åpent for industrien fra disse land.

For de aller fleste norske industrigrener vil norsk medlemskap gi nye vekstmuligheter. Fordelene for de enkelte industrigrener vil variere i omfang og betydning. For noen bransjer vil utviklingen av tollbeskyttelsen være av størst interesse. Andre legger større vekt på de muligheter som et forpliktende samarbeid innen EF kan gi. Viktig i denne sammenheng er konkurransereglene, samarbeid om forskning og utvikling, tekniske standarder, osv. .

For de typiske eksportindustrier som treforedling, elektrokjemisk og elektrometallurgisk industri og fiskeforedling vil tilslutning til EF selv på kort sikt gi betydelige fordeler. For verkstedindustrien, som er landets største industrigren, vil EF også gi store fordeler. De her nevnte industrier, med unntak kanskje av treforedling, hører til

de bransjer som i 1960-årene hadde den største vekst. De svarer alene for nær 80% av den samlede norske vareeksport.

Medlemskap innebærer at våre typiske eksportnæringer kan planlegge på lengre sikt siden de vet at de i løpet av kort tid vil ha en full og sikker tollfri adgang til det store kontinental-europeiske marked. Bortfallet av EF's forholdsvis høye toll på varer fra disse industrier vil bety meget for deres inntjeningssevne, lønnssevne og eksportmuligheter.

Våre mer tradisjonelle hjemmeindustrier får et tilstrekkelig tidsrom for tilpasning. For øvrig er hjemmeindustri i dag et avlegs begrep siden all norsk industri som følge av EFTA-samarbeidet arbeider under full internasjonal konkurranse.

I en total avveining av forhandlingsresultatet må man ikke tape av syne at situasjonen for industrien vil være av helt sentral betydning for det norske samfunns vekst i fremtiden. Videre må vi ha for øye at ekspansjonen i norsk industri i årene fremover bare i beskjeden grad kan finne sted i den kraftkrevende industri som vi hittil har satset meget sterkt på. Norske naturressurser som vannkraft begynner å bli uttømt, samtidig som andre hensyn som miljøvern o. l. begynner å gjøre seg stadig sterkere gjeldende. Ekspansjonen må med andre ord finne sted i retning av større videreføring med de problemer dette reiser.

De teknisk avanserte industrier — de såkalte kunnskaps- eller intellingensindustrier — hører til de mest ekspansive bransjer i verden. Også for Norge vil en rask utvikling av disse industrier være av uvurderlig betydning for det fremtidige intellektuelle og forskningsmessige miljø i vårt land.

Med den voksende tilgang på høyt kvalifisert ungdom som det norske undervisningsvesen nå skaffer frem, er det nødvendig å utbygge industrielle virksomheter som kan gi ungdom meningsfylte og interessante arbeidsoppgaver. Utviklingen av de teknisk avanserte industrier henger ofte nøye sammen med løsningen av store samfunnsmessige behov, f. eks. innen helse- og skolevesen, kommunikasjoner, havforskning, miljøvern o. l. Et nært internasjonalt samarbeid er i mange tilfelle en

forutsetning for å finne frem til snarlige og akseptable løsninger på disse problemer. Et utvidet EF, hvor også Storbritannia er med, vil komme til å spille en voksende rolle i utviklingen av disse aktivitetene. Ved en aktiv deltakelse i EF vil Norge lettere kunne finne frem til industrielle virksomheter som ligger til rette for det norske miljø.

Alle disse oppgaver lar seg lettere løse med en nasjonal økonomi i vekst enn i en økonomi med svak vekst eller stagnasjon.

Olje og gass.

Våre muligheter til selv å kunne utnytte mulige olje- og gassforekomster på vår sokkel er sterkt avhengig av medlemskap. Industriminister Finn Lied uttalte det så sterkt under stortingsdebatten at den reservasjon som EF har inn tatt i sitt forslag til handelsavtale med de ikke-medlemskapsøkende land, vil romme så mange usikkerheter og muligheter for handelsrestriksjoner at utbyggingen av en kapitalkrevende petrokjemisk industri i Norge under en slik tilknytningsform er uaktuell.

Skipsfarten.

Sett under ett er det utvidede EF vår viktigste skipsfartsforbindelse. På skipsfartens område har Norge posisjon som et større land. De Seks EF-landene har 12% av verdenstonnasjen, Storbritannia har 11%, Norge 8% og med Danmark vil et utvidet EF få ca. 35% av verdenstonnasjen.

Det er klart at denne gruppe land vil komme til å øve en avgjørende innflytelse på den fremtidige skipsfartspolitikk i verden. Her har Norge store interesser å varet. Norge går inn for å opprettholde størst mulig adgang til å konkurrere om fraktene på verdenshavene og at en så langt det er mulig, håndhever prinsippet om brukernes frie valg av skip uansett flagg.

Skipsfarten er riktignok ennå ikke trukket inn i EF-samarbeidet, men det er klare tegn på at en etterhvert vil få en mer aktiv politikk fra EF's side på skipsfartsområdet.

Blir skipsfarten trukket inn, med Norge stående utenfor dette samarbeid, vil vi ikke ha særlige store muligheter for å kunne hevde våre interesser. På skipsfartens område er vi nå med overalt hvor

IDRETT OG FEST I 25 ÅR

«Nansenfield» ved San Pedro jubilerer i 1973

Ja, så ung og så gammel er altså idrettsplassen «Nansenfield» blitt, og derfor har vi bedt tidligere generalkonsul i Los Angeles, Oddvar Aas, gi et lite glimt av

denne California-idyllen foran 25 års-jubiléet neste år.

Neste år kan Norges største idrettsplass i utlandet «Nansenfield» i Los Angeles området feire sitt

25 års jubileum. Det blir sikkert en ordentlig fest, for det har vært noe festlig over «Nansenfield» fra den ble kjøpt i 1948 og fram til i dag.



det foregår noe av betydning. Det ville være høyst utilfredsstillende for Norge som sjøfartsnasjon om en skulle bli stående «på gangen» der den fremtidige politikk blir trukket opp.

Distriktspolitikk, sosialpolitikk og arbeidsmarked.

Distriktspolitikken har stått meget sentralt i den hjemlige EF-debatt. Alle er intressert i en balansert utbygging av våre nærings-svake distrikter.

Distriktspolitikken er medlemsstatens eget ansvarsområde. Norsk distriktspolitikk strider ikke på noen punkter mot regler og retningslinjer i EF. Norge regner med vesentlige fordeler ved medlemskap i form av bidrag fra Fellesskapets ulike fonds til distriktsutbyggingen.

EF's sosialpolitikk har først og fremst hatt som mål å sikre vandrerearbeidernes kår, slik at de får samme sosiale ytelser som landets egne borgere. Utover dette er sosialpolitikken hvert enkelt lands eget ansvar. Det står fritt for landene å utvikle selv sitt sosiale system slik de selv finner det best. Norsk medlemskap vil følgelig ikke innebære noen endringer hverken i selve folketrygd-systemet eller i folketrygdens ytelser. Vi vil også fortsatt kunne opprettholde eller endre alle de andre trygdeordninger — altså fortsatt fullt ut føre en aktiv nasjonal politikk på dette området.

Innen Fellesskapet kan det enkelte land fritt føre den arbeidsmarkedspolitikken det ønsker, men det kan ikke nekte en borger fra et annet medlemsland å ta arbeid i landet. Norge har i mange år ført en liberal innvandringspolitikk som går ut på at alle som skaffer seg arbeid her, som hovedregel får arbeids- og oppholdstillatelse. Bare 2.700 av de 19.500 uten-

landske statsborgere som var sys-selsatt i Norge pr. 1. september 1971, kom fra nåværende EF-land.

Fra norsk side regner en ikke med at en tilknytning til det felles europeiske arbeidsmarked vil få noen betydning for innvadringer av borgere fra andre EF-land.

Folkeavstemningens betydning.

Spørsmålet om andre løsninger får aktualitet dersom folkeavstemningen og Stortingsbehandlingen går mot medlemskap. Med hensyn til å stå helt utenfor det utvidede EF, så er det enkelte som mener at dette ville være den beste løsning. I praksis vil det si en radikal kursendring i forhold til den politikk vi har fulgt i hele etterkrigstiden gjennom Marshall-planen og EFTA-samarbeidet. Vi ville også velge en annen linje enn både Sverige og Finland overfor EF. Både Sverige og Finland forhandler om en handelsavtale. Mange mener at Norge bør gjøre det samme. Disse land ønsker imidlertid denne tilknytningsform av nøytralitetsmessige hensyn, hensyn som Norge ikke har.

Det valg vi står overfor i september vil få stor betydning for oss. Det som alle bør ha for øye, er hvorledes man mener Norge best kan løse 1970- og 80-årenes problemer — problemer som vi til dels ikke kan løse alene. Det gjelder spørsmål som jeg ikke har gått inn på her, bl. a. kontrollen med valutaspesulasjonene, forurensningene, demokratisk kontroll med de multinasjonale konserner osv.. Det gjelder også sikringen av en tilstrekkelig økonomisk vekst slik at vi kan løse de problemer vi står overfor i f. eks. den sosiale sektor og distriktspolitikken. Det er dette man må ha i erindring ved valg av alternativ.

Samarbeidsbestrebelsene i Europa dreier seg imidlertid om noe

mer enn bare handel og økonomi.

Det er grunn til å minne om at den sterkeste drivkraften som lå til grunn for samarbeidets begynnelse etter siste verdenskrig, var tidligere arvefienders bestemte vilje til å treffe tiltak med sikte på å forhindre lignende konflikter i fremtiden. Det hersker i dag allminnelig enighet om at fred, trygghet og samarbeid må være de sentrale mål for alt fremskrittssvennlig internasjonalt samarbeid. Dette er også det grunnleggende mål for samarbeidsbestrebelsene i Europa.

Det var ikke minst mot denne bakgrunn at statsminister Bratteli uttalte seg så klinkende klart under markedsdebatten om EF i juni. Han sa:

«Regjeringen ville svikte sin politiske og konstitusjonelle plikt om den i en nasjonal sak som denne, ikke gav et klart råd til Stortinget og til hele folket.

Vi ønsker det skal være ganske klart i hvert eneste hjem og hos hvert eneste menneske hva Regjeringens råd er.

Vi tilrår at vårt folk godtar forslaget om medlemskap i De Europeiske Fellesskap. Regjeringen rår folket til å stemme *ja* ved folkeavstemningen i september.»



Men prøv å ta et fotografi av en idrettsplass som er 35 mål i størrelse! En kan like godt for-evige et flatt gulv, — bildet forteller ikke noe. Sportsfotografene tar da også bare nærbilder av de aktive på banen. Derfor velger jeg et bilde med mennesker, — og hvilke? Jo, russiske forskere, enten dere tror det eller ei. De holder på med starten på 100 meter, og starteren er den norske velferdssekretær Knut Vognstølen som nå er stasjonert i Singapore. Forklaringen på dette fenomenet er — jeg holdt på å skrive naturligvis — en historie om «Hjallis».

Hjalmar Andersen med idretts-gjeng herjer som alle sjøfolk vet, rundt på alle hav og arrangerer idrettskonkurranser og øvelser på land. Hans gjeng soper over alle skip i havna — uansett deres nasjonalitet.

Så kom da disse vikingene til Los Angeles - Long Beach (det er jo to byer og to forskjellige havner, men vi omtaler dem ofte sammen og kaller dem for San Pedro). I Long Beach havn lå et sovjetisk forskningsfartøy for bunkring. Det var et sjeldent syn i en amerikansk havn, og godt bevoktet. Men Hjallis hadde ingen hemninger, entret fartøyet og fikk kapteinens tillatelse til at en god del av mannskapet skulle komme på «Nansenfield» for å delta i de internasjonale idrettsleker. Og de kom, og på bildet ser vi dem. Da jeg siden fortalte dette til en redaktør i «Los Angeles Times», sa han at dette egentlig burde ha vært førstesidestoff i hans kjempeavis, om han hadde visst det i tide.

Men det er ikke sensasjonene som trer fram når «Nansenfield» runder sine 25 år, det er enkelt-personers utrettelige innsats. Initiativtakeren og den drivende kraft fra starten av var konsul Kaare Ingstad som fikk ordnet kjøpet av den svære tomten dels ved innsamling av midler fra norskåttede i området, dels ved at Velferdsrådet bevilget 190.000 kroner til dette formål eller ca. \$ 40.000 etter daværende kurs. Nå er skattetaksten ca. \$ 264.000 eller mer enn 1,6 millioner kroner. Den formelle eier har hele tiden vært «Norwegian Seamen Inc» — som jo ikke har noe profittformål og som derfor slipper å betale eiendomsskatt, som i motsatt fall ville blitt uhyggelig stor. Den opprinnelige eier av tomten var Mr.

Calvin Vanderlip som nå er død, men hans enke, Mrs. Elin Vanderlip, født Brekke, har hele tiden vist interesse for anlegget.

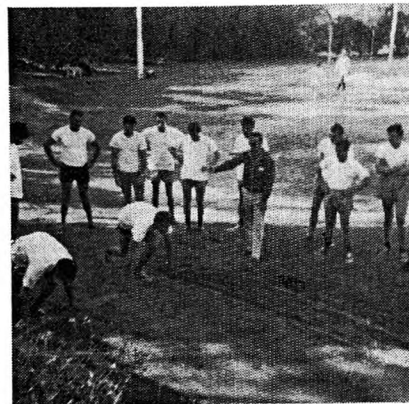
Nå er det klart at det ikke ligger så mange båter med ledige mannskaper inne at det kan foregå idrettsøvelser på «Nansenfield» til enhver tid. Til daglig er det derfor mest den norsk-amerikanske idrettsklubben «Fram» som er å finne på banen, og det er blant denne klubbens medlemmer man finner slike dugnadshelter som Truman Mickelsen og Knut Weiberg — for å nevne to spesielt — som faktisk har nedlagt et livsverk der oppe for å gjøre et velferdssenter ut av en fotballbane med ulende og ugras omkring.

Og så en ting som vi ikke ofrer en tanke her i Norge: Det varme og solrike Sør-California er jo et paradiset på jord. Derfor kom filmindustrien til Hollywood fordi man kunne filme trygt med pent vær hele året. Men solen svir av gresset, hvis det ikke blir vannet daglig. Så bare det å holde gressmaten frisk og grønn til alle fotballkampene er en jobb. Kommer det da vann nok i denne solvarmen, gror det så en kan nesten se det uten briller. Ugresset må derfor stadig bekjempes.

Og nå har klubbhuset som i sin tid ble tegnet av arkitekt Wessel-Klausen og bygget av Truman Mickelsen, fått et anneks og dertil eget garderobehus med dusjbad etc.. Og vakkert omkranses denne husklyngen nå av blomstrende trær og busker. Ja, det er både barinnretning og åpen peis og grill, så en skjønner kanskje bedre at «Nansenfield» i dag ikke bare er for idrett men også for fest. Skulle enda en person nevnes i samband med forskjønnelsen av stedet, må det bli Per Fronth, en velferdsssekretær som både er fotballentusiast og hagearkitekt.

Inne i klubbhuset — der det kan dekkes til middag for opp til 60 personer — er det en vakker peis, kjøkken som nok kunne være litt mere romslig og anretning. En rekke dekorasjoner og minner pryder veggene sammen med en innrammet hilsen fra arkitekt Odd Nansen som har døpt anlegget.

«Nansenfeild» bekrefter det gamle ordtak: «Det er intet som skaper slik suksess som suksess». De første årene førte stedet en varierende tilværelse som fotballbane med klubben «Fram» som det



faste punkt. (Tenk hvilken flaks å ha et stedlig fotballag å sparke mot, når de ombord bare kunne stille opp et eneste lag i farten.) Nå er det ikke et variert velferdssenter for sjøfolkene, men også et senter for alle norske og norsk-åttede. Det finnes i Los Angeles-området 16 «Sons of Norway»-lo-sjer, og den norske koloni teller ca. 1500 norske statsborgere.

Til daglig er naturligvis sjømannskirken i San Pedro og generalkonsulatet som ligger i havneområdet de naturlige tilknytningspunkter. Men når det er internasjonale idrettskonkurranser eller 17. mai-fest, så tyr de norske til «Nansenfield» i stadig større utstrekning. Ja, på nasjonaldagen er det både barnetog og potetløp, fotballkamper og pølseboder med ballonger. Når dagen faller på én helligdag, har det også vært arrangert gudstjeneste i det fri der oppe. Og sannelig — de idylliske omgivelser kan også stemme sinnet til andakt, såvel som til fest.

Men så kjent er «Nansenfield» blitt blant sjøfolk i Stillehavet og så mange nasjonaliteter har allerede besøkt banene, at det nok kan bli behov for flere nasjonalflagg enn det norske, når det første kvart hundreår skal rundes i 1973.



Sir, if you don't mind I'll steer this time.»

Punch.

Økonomisk styring av skip gjennom driftsbudsjettering

Skipsoffiserer får økonomisk ansvar

Da rederiet for noen år siden startet med driftsbudsjettering var det bl. a. med sikte på å gi skipsledelsen et ansvar utover det som har vært praktisert tidligere. Skipsledelsen ble derved pålagt medansvar for at rederiets ressurser blir benyttet på en optimal måte.

På de kommende rederikonferanser vil vi diskutere og utdype dette emne ytterligere og i denne forbindelse har vi konsultert firma Hartmark & Co — IRAS ved Tom R. Opsahl som har skrevet følgende artikkel for NOR-AVIS, og som forøvrig vil forelese ved rederikonferansene.

For bare noen få år siden var driftsbudsjettering et ganske ukjent begrep i shipping. Det er imidlertid nå et anerkjent hjelpemiddel som en rekke rederier anvender i planlegging av skipenes drift og vedlikehold. Det er åpenbart at rederiene ser driftsbudsjettering som et nytt virkemiddel i kampen mot de sterkt stigende driftsutgifter.

For å kunne hevde oss i konkurransen med lavtkostlandene er vi nødt til å utnytte de hjelpemidler og muligheter som står til rådighet. Først og fremst må vi søke å utnytte den menneskelige dyktighet og ekspertise som norsk skipsfart rår over.

Budsjettering som ledd i planlegging og økonomisk kontroll er et av de mest virkningsfulle administrative hjelpemidler vi kjenner til. Moderne budsjetteringsteknikk bygger på den filosofi at det gjelder å trenge så langt ned i organisasjonen at man får trukket inn i budsjettutarbeidelsen nettopp de personer som i sin daglige virksomhet har mulighet for å påvirke utgifter og inntekter ved de beslutninger som de tar. I rederisammenheng betyr dette å trekke ledelsen på de enkelte skip aktivt inn i budsjettarbeidet.

Formålet med budsjettering er å fremme økonomisk tenkning i alle ledd i rederiet. Jo bedre kjenn-

skap vi har til de økonomiske konsekvenser som knytter seg til de forskjellige alternative måter å løse oppgavene på, jo større sikkerhet har man for å ta riktige beslutninger.

De store beslutninger med hensyn til kontrakter, kjøp og salg av tonnasje m.v., blir tatt i toppen i rederiet, og det er slike beslutninger som blir lagt merke til. Imidlertid er det et meget stort antall beslutninger som blir tatt nedover i rederiorganisasjonen og ombord på de enkelte skip, som til sammen dreier seg om betydelige beløp og som på sikt er helt avgjørende for rederiets vekst og utvikling. Det er på dette området at driftsbudsjettering kommer inn i bildet. Driftsbudsjettering skal stimuleres til systematisk økonomisk tenkning i alle de avgjørelser som til daglig tas i rederiet.

Hvorfor starter rederiene med driftsbudsjettering ?

Det fins en rekke gode grunner til at rederiene starter driftsbudsjettering.

— Man starter med driftsbudsjettering fordi den tvinger en til å legge planer som gir oversikt — derigjennom reduserer man uvissheten for hva fremtiden vil gi. Den bedre oversikt setter oss i stand til å foreta riktige disposisjoner. Dette gjelder såvel den økonomiske

som driftsmessige planlegging — både ombord i skipene og på rederikontoret.

— Man får en plan å arbeide etter, hvilket betyr at man får et mål å vurdere resultatene mot. Dette muliggjør en nærmere analyse av årsaker til avvik fra de opptrukne planer.

— Departementssjefene ombord trekkes med i den økonomiske planlegging av skipenes drift. Man kan på denne måten bedre dra nytte av den erfaring, viten og kjennskap til skipet som offiserene har.

— Driftsbudsjettering vil gi en bedre og mer interessant meningsutveksling mellom skip og rederikontor i driftsspørsmål. På denne måten vil kontakten skip—kontor bedres.

Konklusjonen på alle ovenstående punkter er at man mener driftsbudsjetteringen er et hjelpemiddel for såvel rederikontorets folk som offiserene ombord til å drive skipene bedre enn tidligere.

Hva er egentlig driftsbudsjettering?

Å driftsbudsjettere et skip vil si å fastsette hva man mener det vil koste å drive skipet i en bestemt tidsperiode, vanligvis ett år. Året kan igjen være oppdelt i kortere perioder.

Som underlag for budsjettene har de budsjettansvarlige ombord og på rederikontoret trukket opp konkrete planer for driften. Man har fastsatt hva det vil koste å gjennomføre planen, og de tall som da fremkommer, blir selve budsjettet. Budsjett-tallene er delt opp slik at man får naturlige budsjettområder. Med dette mener vi at man innen mannskapsutgifter, rekvisita, reparasjon og vedlikehold, reservedeler etc., finner frem til områder som naturlig hører sammen og derfor bør budsjetteres under ett. Vanligvis fordeles ansvar for å budsjettere, analysere og følge opp hvert enkelt budsjettområde til bestemte personer i rederiorganisasjonen. Kapteinen har følgelig sine områder som skal budsjetteres, maskinsjefen og overstyrmannen sine, stuerten andre, osv.

Vi skal ikke her gå i detalj, men kun trekke frem at det er alminnelig enighet om at kriteriet for effektiv drift av skip er å oppfylle følgende betingelser: God service

Enkelte trekk ved norske konsulators arbeid

Utenriktjenesten har til oppgave å ivareta og fremme Norges interesser i forholdet til utlandet og yte nordmenn råd, hjelp og beskyttelse overfor utenlandske myndigheter, personer og institusjoner.

Utenriktjenestens organer består av diplomatiske og konsulære stasjoner i utlandet og av Utenriksdepartementet som sammen utgjør en enhet. Jeg vil i denne orientering ikke gå nærmere inn på utenriktjenestens ambassader og delegasjoner ved de internasjonale organisasjoner som Nato, FN, OECD etc., men begrense meg til å omtale konsulattjenesten.

Historikk:

Utnevnelse av konsuler er av betydelig eldre dato enn utnevnelse av permanente diplomatiske representanter. Det har vært hevdet at opprinnelsen til konsulater daterer seg tilbake til det 8. århundre f.K. da grekere som bodde i Egypt ble oppnevnt til dommere for å dømme landsmenn etter gresk lov. I Hellas i det 6. århundre f.K. fantes det i enkelte byer fremmede borgere som var utsett til å hjelpe sine landsmenn som kom tilreisende. Opprettelsen av konsulater slik som det gjøres i dag, går tilbake til tidlig middelalder. På den tid var det i flere havnebyer langs Middelhavet, først i Italia, senere i Frankrike

og Spania, magistrater, ofte kalt handelskonsuler — «consuls marchands» eller sjøfartskonsuler — «consuls de mer», oppnevnt av handelslaugene med oppdrag å megle i tvister som måtte oppstå mellom medlemmene av disse laug. I tiden etter korstogene da kjøpmenn fra Middelhavslanene opprettet kontorer i Mellom-Asia, fortsatte man med å utnevne konsuler, som litt etter litt ble pålagt adskillige oppdrag på samme tid som de nøt utstrakte rettigheter. I de viktigste byer finner man på den tid konsuler som øvet fullstendig sivil og strafferettslig jurisdiksjon over sine landsmenn. Slik myndighet forsvant imidlertid ved opprettelsen av nasjonalstater i Europa, og det som gjensto var retten for disse stater til å utnevne konsuler som fikk i oppdrag å beskytte og ivareta landsmenns interesser i andre nasjonalstater.

Konsuler utnevnes eller beskikkes i dag av sine respektive lands regjeringer.

Man skiller mellom to grupper av konsuler, nemlig (a) fagkonsuler — utsendte konsuler og (b) valgkonsuler — honorære konsuler.

Som følge av sin utstrakte handel og skipsfart trenger Norge konsulær representasjon på langt flere steder enn det er økonomisk mulig å opprette fagstasjoner.

Norge har derfor i større grad enn de fleste andre land måttet basere sin konsulattjeneste på valgkonsuler. Valgkonsulen er normalt en fremtredende forretningsmann på stedet som uten lønnsgodtgjørelse utfører de konsulære gjøremål, ivaretar og fremmer de norske interesser innenfor sitt tjenesteområde.

I norsk utenriktjeneste sondres mellom generalkonsuler, konsuler og visekonsuler. De kan være både fagkonsuler og valgkonsuler.

Konsulatenes hovedoppgave er i første rekke knyttet til handelsflåtens og sjømennenes behov, kommersielle spørsmål og bistand til norske borgere. Dessuten drives informasjonsarbeid om Norge. *Den konsulære tjeneste og praktiske spørsmål i forbindelse med vår skipsfart:*

Den gruppe landsmenn som de fleste utenriksstasjoner har hatt og fortsatt har sterkest kontakt med, er våre sjømenn.

Den sterke vekst i skipsfarten har ført til økt arbeid ved konsulatene, ikke bare når det gjelder bistand, f. eks. ved sykdom, men også ved utførelse av påbudte tjenestehandlinger, i første rekke mønstringsforretninger.

Etter at den såkalte «Government Request»-ordningen, sjømannsrabatt på reiser til Norge ble innført for noen år siden, har stasjonene fått adskillig arbeid i

overfor befrakterne, sikkerhet av mannskap, skip og last, trivsel for den som har skipet som arbeidsplass og god driftsøkonomi. Disse betingelser er gjensidig avhengig av hverandre. Når man derfor går inn for å bedre planlegging gjennom systematisk budsjettering, er

det klart at man ikke ensidig vil se på god driftsøkonomi som hovedmålsettingen. Når et rederi starter med driftsbudsjettering, ønsker det å gi skipsledelsen et ansvar utover det de har hatt tidligere, nemlig ansvaret for at rederiets ressurser blir brukt på en

optimal måte. Offiserene gis dermed et mer aktivt ansvar for en økonomisk drift av skipene. Rederiet vil få samlet verdifull viten og erfaring fra dets nøkkelfolk, og skipsledelsen vil på denne måten bli trukket med i rederiets økonomiske planlegging.

forbindelse med sjømenns hjemreise. Sjømenn bosatt i Norge er i dag berettiget til fri hjemreise for Statens og rederens regning etter 9 måneders tjenestegjøring. Også sjømenn som selv betaler sin reise, benytter seg av hjemreiseordningen. Det kan nevnes at en norsk utenriksstasjon også tar seg av syke og skadede utlendinger som etter tjenestegjøring på norske skip overlates til deres omsorg. Antall syke sjømenn viser heldigvis nedgang og så sant sykeavmønstrede kan reise hjem for behandling, foretrekkes dette fremfor sykebehandling i utlandet.

I enkelte større havnebyer har det i etterkrigstiden vært omfattende forhyringsvirksomhet ved våre konsulater eller ved særlige forhyringskontorer. I dag forhyres imidlertid storparten av mannskapene hjemme i Norge for tiltredelse i utenlandsk havn. Ved de stasjoner hvor det fortsatt foregår en viss forhyringsvirksomhet, besørger ofte mannskapene sendt til andre havner. Storparten av de mannskaper som i dag forhyres i utlandet er utlendinger eller nordmenn som har bosatt seg i vedkommende land.

Etter instruksjonen for utenriks-tjenesten øver utenriksstasjon videre kontroll med norske skip, deres sjødyktighet, bemanning, dokumenter m.v. i samsvar med gjeldende forskrifter, m.v.. Disse oppgaver blir vesentlig av administrativ art. Kontrollen skjer ved uanmeldte tilsynsbesøk og periodiske besiktigelses.

Norske skip er utstyrt med en rekke dokumenter, som nasjonalitetsbevis, målebrev, fartssertifikat, sikkerhetsattest for utstyr, radiotelegraf og radiotelefon, som må fornyes etter bestemte regler. Skipet må da vanligvis gjennomgå en besiktigelse, og det er utenriksstasjonenes oppgave å ordne med besiktigelsene. I enkelte havner har Sjøfartsdirektoratet/Skipskontrollen knyttet egne besiktigelsesmenn til utenriksstasjonene.

Enkelte sertifikater kan forlenges av stasjonene, som også kan utstede visse midlertidige sertifikater. De protokoller — de såkalte dagbøker — som føres kontinuerlig ombord på våre skip, skal være «autorisert» av en utenriksstasjon. En slik autorisasjon tar sikte på å sikre at blad ikke skal kunne fjernes. En snor trekkes gjennom

samtlig av de numererte sider og forsegles av stasjonen som gir dagboken behørig påtegnning om denne forretning. Slik autorisering baserer seg på lang tradisjon, og førere av våre skip søker alltid å få sine dagbøker behørig forsegle under anløp i en havn med norsk utenriksstasjon.

I enkelte land ønsker skipsførere å oppta såkalt *sjøprotest* ved en utenriksstasjon. Dette er et dokument hvori skipsføreren reserverer seg mot eventuelle krav fra lasteiere for skader på grunn av uvær. Avgivelse av sjøprotest er ikke påbudt etter norsk sjøfartslovgivning, men kan være påbudt i henhold til skipets befrakningsavtale. På enkelte steder må sjøprotest avgis for kompetent myndighet på stedet.

Fagstasjoner og enkelte honorære stasjoner har fullmakt til å oppta *sjøforklaring* ved skader på skip eller last, kollisjoner, ved dødsfall ombord eller når en sjømann er forsvunnet mens skipet er i sjøen eller ved sykdom ombord som antas å stå i forbindelse med kostholdet på skipet. Opptagelse av slike forklaringer må skje ved en såkalt «*konsulrett*» som er administrert av en utenriksstasjon med sakkyndige bisitter eller domsmenn som de nå kalles.

En annen slags forklaringer som også opptas på våre utenriksstasjoner, er bevisopptak. Dette gjelder særlig i familiesaker som farskapsaker, bidragssaker og skilsmisssaker.

Men hensyn til familiesaker har et fåtall av våre utenriksstasjoner *vigselsmyndighet*. Forutsetningen for at stasjonen er bemyndiget til å foreta vigsel er at mottakerstatens myndigheter godkjenner en ekteskapsinngåelse for et fremmed lands representasjon. I så fall kan utenriksstasjonen stifte ekteskap både når begge og når bare den ene av partene er norske statsborgere eller bosatt i Norge, men aldri dersom en av partene er borger av det land hvor vigselen skal finne sted. I Storbritannia må begge brudefolkene være norske borgere.

De stasjoner som har vigselsrett kan også utferdige lysning. Som hovedregel skal lysningen være kunngjort i samsvar med gjeldende bestemmelse minst fjorten dager før ekteskap inngås. Samtykke til at lysningsfristen forkortes eller dispensasjon kan i visse

tilfelle gis av utenriksstasjon. I en del land forlanger myndighetene *ekteskapsattest*, dvs. attest om at det etter norsk lov ikke vites å være noe til hinder for at ekteskapet inngås for landets egne myndigheter. Ekteskapsattest utstedes vanligvis av det norske Justisdepartement, men kan også utstedes ved utenriksstasjon.

Det kan videre nevnes at utenriksstasjonene nylig er blitt bemyndiget til å foreta mekling i *separasjons- og skilsmisssaker*.

Konsulatene mottar *forhåndsstemmer* foran hvert valg. Forhåndsstemmene kan også avgis ombord.

Som det vil fremgå av foranstående, har enkelte stasjoner større fullmakter enn andre. Det er klart at det kan ikke stilles like store krav til en honorær konsul som til dels ikke er norsk språkyndig, som til en fagstasjon. Men hvilken som helst stasjon kan foreta *bekreftelser eller legaliseringer*, dvs. bekrefte at en bestemt person har undertegnet et dokument, f. eks. fullmakt, i tjenestemannens nærvær eller at en bestemt offentlig funksjonær i tjenestelandet har påtegnet et dokument, f. eks. en patentsøknad.

Alle stasjoner kan også utstede såkalt *identitetsbevis* for sjømenn, mens det derimot bare er fagstasjoner og visse honorære stasjoner som kan utstede *påss*.

I forbindelse med passutstedelse kan det bli spørsmål om søknad om bibehold av norsk statsborgerrett. En norsk borger som er født i utlandet og som aldri har bodd i Norge eller oppholdt seg her under forhold som tyder på samhörighet med Norge, taper sin norske statsborgerrett ved fylte 22 år med mindre vedkommende har fått bevilling fra Justisdepartementet til å beholde statsborgerretten. Fagstasjoner har myndighet til å utstede attest om gjenerverv av norsk statsborgerrett til utvandrere som etter den gamle statsborgerlov hadde mistet sitt norske statsborgerskap «ved å forlate landet for godt».

Konsulattjenesten omfatter også optakelse av forklaringer i straffe- og sivilsaker, avgjørelse av tvister mellom skipsførere og mannskap, assistanse til arresterede og fengslede norske borgere, fremmøte i rettsmøter, formidling

av rettsanmodninger til fremmede domstoler etc..

Norske borgere i utlandet er ikke pålagt noen plikt til å registrere seg på en norsk utenriksstasjon ved et lengre utenlandsopphold, som f. eks. mange andre lands borgere. I enkelte land forlanger imidlertid myndighetene at når en utlending søker om forlenget oppholdstillatelse, skal han fremlegge attest på at han eller hun er registrert ved sitt lands utenriksstasjon i landet. En del av våre stasjoner fører fortsatt en såkalt «nasjonalitetsmatrikkel». I enkelte land, særlig i de oversjøiske utviklingsland, registrer norske borgere seg ved den utenrikske stasjon med sikte på eventuelle krisesituasjoner. Det er alltid vanskelig for stasjonene å holde åjourført kartotek over norske borgere, da disse ofte forlater landet eller flytter til en annen adresse uten å varsle stasjonen.

Som det vil forstås er det mange oppgaver som således melder seg for våre konsulater, naturligvis med ulik tyngde. I større havnebyer får stasjonene flere maritime saker enn i innlandsbyer. I land som har hatt en sterk immigrasjon fra Norge, i første rekke De Forente Stater og Canada, utgjør arvesaker en betydelig del av arbeidsmengden. I et land som Japan kommer kommersielle saker sterkt inn i bildet. I typiske turistland — f. eks. Spania — søker tilreisende nordmenn ofte bistand. Saker som er nevnt ovenfor, melder seg for stasjonene i posten, over telefonen, via telex-apparat eller ved skranken.

Rapporteringsplikt:

Den konsulære stasjon skal i tillegg til ovennevnte oppgaver rapportere hjem om de økonomiske forhold — herunder forhold av betydning for skipsfarten og luftfarten — innenfor sitt tjenestedistrikt, i den utstrekning disse saksområder ikke antas dekket av overordnet diplomatisk stasjons rapportvirksomhet. I sin rapportvirksomhet er den konsulære stasjon således pålagt som særlig oppgave å behandle skipsfartspolitiske spørsmål og andre forhold som kan virke inn på norsk skipsfart og dens konkurransemessige stilling.

T. R.

Januar-weekendtur i Texas

Av overstyrmann Audun Foss

Fartøyet forlot Antwerpen julekvelden, og etter en stormfull jule- og nyttårshelg, fikk vi losset 2000 europeiske biler i Baltimore og Jacksonville.

Like før utlossing av bilene, kom agenten ombord og fortalte at fartøyet skulle gå til Houston i Texas for kornlastning, bestemt for Japan.

Det var knappe 3 døgns kjøring fra Jacksonville til Houston, så nå ble det et svare strev for å få vekk bildekk og få spylt ned lasterommene, slik at inspeksjon av lasterommene var klart ved ankomst.

Så kom fredagen, da fartøyet entret opp elva til Houston. Dekkmannskapene var lovet fridag, hvis lasterommene ble godkjent. Over telefon fikk vi beskjed at vi måtte gå til ventekai fordi flere fartøyer skulle laste korn før oss — stor glede blant de fleste.

Skipet var ikke engang ferdig fortøyd før inspeksjonen begynte. Heldigvis hadde guttene gjort godt arbeid og hele inspeksjonen varte bare 1/2 time, mange glade ansikter var å se. Skipets agent fortalte at det ikke ble forhaling til lastekai før natt til tirsdag, det var da en liten plan begynte å gnage i et par stykker av oss, — Skulle vi leie bil og så reise innover i Texas? Folk fra National Cargo Bureau kom ombord, nå skulle det regnes ut stabilitetsmomenter og hellningsgrader av kornlasten. Midt under utregningen kunne man ikke dy seg, men la den lille planen fram for Captain Anderson fra National Cargo Bureau. Vi fortalte at vi hadde tenkt oss en weekendtur til Dallas med leiet bil. Nei, vi måtte ikke reise dit. Kjøretiden til Dallas var 4 1/2

time på freewayen (autostrada). Dallas var lik alle andre større byer i U.S.A. Sist helg hadde han og familien vært i San Antonio, og det var en interessant by, fortalte han. Byen og tilstøtende landsbyer hadde 60% mexikanere og 40% tyskere som innbyggere. All right, vi bestemte oss for San Antonio og det var bare 120 miles dit, ble vi fortalt.

Etter at fartøyet var ferdig innklarert og vi hadde fått roet oss ned, ringte vi så til Hertz Bilutleie i Houston. Joda, vi kunne bare komme med en gang, og «special weekendprice» kunne vi få bilen for.

Etter ferdig utfylte papirer, fikk vi da beskue gliset, jo, det var litt av et glis, Ford Galaxie, 1972 modell, med 389 gamper, bilen manglet bare isboks og radar. Så var det å sette seg bak rattet og kjøre til ventekaien via den norske sjømannskirken, hvor vi fikk en masse gode tips om hvordan vi måtte «navigere» ut av Houston neste dag, da ferden skulle begynne.

Lørdagen kom og avgangen var satt til like etter lunch. Etter mange formanende ord om å kjøre forsiktig, ja, den gamle gode lekse, fikk vi så endelig startet opp og til «gaten» (vaktporten) bar det for å få sjekket oss ut. Her var de alt blitt informert om turen, snart visste vel halve Amerika om turen vår.

Ytterligere masse råd ble innprentet i skallene våre, og så de vanlige ordene i U.S.A. når du spør etter en adresse — Kjør 50 blocks, turn right, drive 5 more blocks, turn left o.s.v., o.s.v. og du

kan være sikker på at du aldri kommer fram til den riktige adressen. «Well, vi thanksa plenty», men vi hadde fått tak i både Texaskart og bykart, så vi lot blocks være blocks.

Fra ventekaien Adams Terminal valgte vi å kjøre Red Bluff Road til ende, derfra i tunnel under Houston Shipchannel til vi traff Freeway East, men vi skulle kjøre vest. Etter en liten avvikler før tunnelen (kompasset i uorden) kom vi velberget gjennom tunnelen som var meget lang. Ikke før var vi kommet opp i dagslys igjen, før en masse skilt fortalte oss at nå var vi kommet til et område med bare supermarkeder. (De fleste amerikanske supermarkedene ligger på utsiden av byene).

På et stort skilt sto det 1 dollar stores (1 dollar butikk). Her valgte vi å stoppe for å se om vi kunne få kjøpt noe rimelige (dollaren står jo nå bare i 6,70). Varehuset inneholdt mest varer for husmødrene, masser av billige sommerkjoler, ned til 3 dollar stykket, skjorter, undertøy i svære hauger (akkurat som på salg hjemme), og høye stabler med skjønne bade-håndklær i alle regnbuens farger, for ned til 1 dollar pr. stk. Vi innvilget oss å kjøpe noe småtteri og det ble til at vi startet opp igjen etter 1/2 times shopping.

Etter ca. 5 miles kjøring dukket så skiltene opp, at East Freeway 10 var i nærheten. Og ganske riktig, den krysset vår kjørevei, men gikk i bru over. Nå gjaldt det å holde tunga rett i munnen for å finne den riktige «entrancen» til Freewayen. Men stadig sto det på skiltene East Freeway 10 — og vi skulle vestover i Texas. Riktignok var vi navigatører, men det får da være måte på — det var ikke godt å si om veien gikk nord-syd. Så etter en del snikk snakk og feilkjøring, kom vi endelig på rett kurs etter å ha kjørt under og over en del bruer.

Joda, freewayen var skjønn, i 5 kjørefelt på hver side av midtribbatten. Dette var nok begynnelsen på den salige vei, speed limit 70 miles (tillatt hastighet ca. 115 km/time). Det var stor trafikk, for det var jo lørdags ettermiddag, og det var sikkert mange andre weekendturister også utenom oss.

Vi valgte venstre kjørefelt, her var farten størst. Så dukket de første skiltene opp om bestemmelsesmålet vårt, byen San Antonio,

som ligger nær den mexikanske grensen. Avstanden var 220 miles. Våre amerikanske venner hadde fortalt oss at det bare var 110 miles. Det er jo så rart med disse amerikanske øyemålene.

Etter ca. fem kvarters kjøring, begynte tørsten å gjøre seg gjeldende, og da et veiskilt fortalte oss at en drive in snackbar lå 1/2 mile lenger framme på venstre side av veien, tok vi av ved første og beste exit (utkjørsel fra freewayen). På snackbaren ble det bestilt cola og iskrem. Innehaveren av snackbaren, var en dame i 50 årene. Hun satt lenge og så på oss, men dessverre får en si, så tok nysjerrigheten overhånd. Hun kom bort til oss og begynte å grave og spørre, hun synes at vi gikk så rart kledd. Vi gikk nemlig i Kakidress og fanakofte. Vel, vi måtte nå fortelle henne vår historie, men det skulle vi så menn ikke ha gjort, for snart var hun i gang med å fortelle alle spisegjestene og alle folk som kom og gikk om oss.

Snackbaren lå i utkanten av en landsby som heter Brookshire som er en tsjekkisk koloni. Vi hadde ikke lyst til å være sirkusklovnere, så vi forlot stedet etter en 1/2 time.

Etter ytterligere 1 1/2 times kjøring, var det slutt på freewayen. Vi kjørte nå på en mellomting av bygdevei og highway. Her ble naturen noe mer interessant. Trær, busker og store kaktus vokste langs veikanten. Snart dukket det opp en liten landsby, det var som å se en typisk cowboyfilm. Stort sett de samme husene og barene. Etter å ha kjørt opp og ned de få smale gatene som var i landsbyen, fortsatte vi kjøringen igjen.

Solen var nå kommet lavt ned, og den sjenerte oss mye, da det var veldig lange og flate strekninger vi kjørt over.

Vi stoppet i en by som heter Harwood. Her kom vi i prat med to eldre cowboyer. De fortalte at de begge var født i Texas, men hadde tyske besteforeldre. Gubbene kom riktig på gli, da vi fortalte dem at det var bare 3 1/2 uke siden vi hadde lastet biler i Bremerhaven, det mente de lå i Tyskland.

Etter en del filming og godprat med texanerne, ble det litt tid for souvenirshopping. Flere gamle hus i typisk western style var ombygd innvendig til supermarkeder, men flere av søylene som støttet

galleriet sto tilbake. Her hadde det ganske sikkert vært bar, spille- og dansesal. Vi drømte oss rent bort der vi sto.

Nå var klokken blitt nærmere 6 om kvelden, og det var like før solen gikk ned, skulle vi rekke fram til San Antonio før mørkets frambrudd, så gjaldt det å starte opp igjen.

Vi var nå kjørende på freewayen igjen, med flott western musikk lydende på bilradioen, bare avbrutt hvert 5te minutt av reklamen over Past Blue Ribbon, Falstaff, Budweiser o.l.

Så plutselig en kraftig dytt av sidekameraten. Highway patrol, ble det ropt. Joda, en flott politibil sto parkert litt til «babord» for motgående kjørefelter. En liten titt på speedometeret, men nei og nei — farten var nok dessverre noen desimeter over speedlimit 70 miles. Det var synd vi ikke tok med oss S.A.L.-loggen og Deccaradaren fra skipet, dette speedometeret var sikkert i ustand.

En rask titt i speilet fortalte oss at nå startet politibilen opp. Nå ble det ubehagelig i magen, mange ville idéer dukket opp inne i hodet på en, men fornuften tok overhånd, lysten fikk dra andre veier. Nå gjaldt det å minske trykket på gasspedalen millimeter for millimeter. Heldigvis lå det to biler mellom oss og politibilen, og vi fikk lurt vår bil stadig et kjørefelt inn mot «styrbord», slik at de to andre bilene hindret utsikten fra politibilen.

Men highwaypatrolen kom nærmere og nærmere. Det ble nå diskutert ganske mye og høyrøstet i vår bil, i tilfelle ulykken skulle være ute. Vi fikk gjøre som utlendingene som kjører i Norge. Vi ble til slutt enige om at vi ikke kunne snakke et eneste ord engelsk. Endelig var farten nede i marsjfart på 70, men så lå patrolen like bak oss også.

Etter ytterligere 15 minutters kjøring, gjorde highwaypatrolen plutselig U-sving, og borte var den. Normal pust vendte ganske langsomt tilbake til oss, men vi hadde fått et lite varsko om å holde beina fra fatet.

Nå nærmet San Antonio seg, stadig flere og flere skilter fortalte oss om at tyske og mexikanske byer ble passert. Mørket falt på, men lysene fra San Antonio kunne vi se i det fjerne.

Kl. 20.00 entret vi byen, nå måt-

te vi først finne et sted å overnatte. Vi hadde blitt anbefalt Holiday Inn før vi dro fra Houston. Holiday Inn er et av de største amerikanske kjedene i hotell- og motellbransjen.

Etter å ha kjørt gate opp og gate ned i henimot en time uten resultat, fikk vi et par karer til å kjøre foran oss. Det viste seg at Holiday Inn var representert med ikke mindre enn sju steder bare i San Antonio og omegn. Det var veldig hyggelige folk som hjalp oss, og da vi fortalte at vi var norske sjøfolk som var på biltur i Texas, ville de nesten ikke tro oss.

Det motellet som vi var kommet fram til, var helt fantastisk. Det var på omtrent samme størrelse som Caledonien hjemme. Så var det å vise vognkort, det var rimeligere å få leiet værelser for motoriserte gjester.

Det var litt av noen værelser. Eget bad, kaffekoker, T.V., tykke tepper på alle gulvene etc. Motellet lå midt i sentrum av San Antonio, med flott utsikt over byen, for vi hadde alle fått rom i 4. etasje.

Etter en rask dusj og diverse utpakninger, besluttet vi å shoppe litt før butikkene stengte. På nytt ble bilen startet opp. Gate opp og gate ned ble kjørt, men det så ut som forretningene var stengt for natten. Langt om lenge fant vi endelig et supermarked utenfor San Antonio som var åpent, det var mexikansk. Heldigvis forsto betjeningen engelsk, for det var det heller skralt med i denne byen.

Etter en masse «Mucho gracias amigos» og skuling fra mexikanerne i supermarkedet — det var visst ikke vanlig at hvite mennesker handlet der — var det på tide å få seg noe varmt i livet.

Vi valgte en mexikansk restaurant. Noen bestilte flybårne, frityrstekte reker fra den Mexikanske Gulf og andre T-bone steak. Sistnevnte var foreferdelig seig, måtte ha vært en eldgammel ku, eller kanskje ei geit, hvem vet. Etter et godt/mindre godt måltid, besluttet vi oss til å kripe til køys på motellet.

Søndagen opprant med 5 minusgrader. Etter en del vanskeligheter med barberingen p.g.a. 110 volt strøm — motellet var visst ikke beregnet på utenlandske turister — måtte vi spørre om hjelp. Vi fikk låne hovmesterens barbermaskin.

Over en herlig frokost planla vi så kjøreturen for dagen. Vi kom til at vi måtte bort fra freewayen for å se noe mer av Texas.

Etter å ha gjort opp for oss på motellet, kjøre vi bort til et fantastisk Hilton-hotell. Her fikk vi mange gode opplysninger om kjøreturen vår. Først måtte vi besøke The Alamo i selve San Antonio. Det lå like i nærheten. Deretter skulle vi kjøre et stykke på freeway 35 som forøvrig går gjennom hovedstaden i Texas, nemlig Austin, ikke Dallas som så mange tror.

The Alamo var meget interessant å besøke. Det var i februar 1836 at det hadde foregått noe stort på dette stedet. Den mexikanske general Antonio Lopez de Santa Anna ga ultimatum til texanerne om å overgi seg, mexikanerne ville ha Texas.

Lederen for forsvarerne, Colonel William Barret Travis, nektet å overgi seg, men oppfordret derimot den mexikanske arméen til å gå over til ham. 32 mann valgte å gå over, fra før hadde Travis bare 188 forsvarere.

Tidlig om morgenen den 6. mars 1836 angrep den mexikanske arméen fra nord, sør, øst og vest med 5000 mann. Alle forsvarerne ble drept etter heltemodig innsats. La oss nevne noen av heltene som døde der, mange av dem har vi sett på film: William Travis, James Bowie, David Crockett og James Bonham. David Crockett hadde alle sine «Tennessee Boys» med seg, og alle ble drept.

21. april — 46 dager etter at The Alamo falt, angrep 800 sinte texanere og amerikanere, under ledelse av general Sam Houston. Den mexikanske arméen bestod av 1300 mann, slaget var ved San Jacinto. 630 mexikanere ble drept, mens texanerne hadde 8 falne. General Santa Anna kapitulerte, Texas var fritt og ble en ny republikk. Siden var Texas selvstendig i nærmere 10 år før republikken ble innlemmet i U.S.A.

Inne i The Alamo var det mye interessant å se. Alle krigsfanene, malerier, en mengde våpen, som var sølv- og gullbeslåtte; krigsdagbøker, uniformer og Colonel Travis lille spartanske kontor.

Vi skulle videre, og ut på freeway 35 med oss. Etter ca. 35 minutters kjøring hadde vi sett så mange skilter som fortalte om en «Snakefarm» (Slangegård), så og

så mange miles «ahead», at vi besluttet å besøke den.

Skal si det var slanger allright, fra den største pytonslange og ned til den aller minste. Mange slanger holdt til i glassbur, men i et rom var det plassert to store runde sementkommer, ca. 1 1/2 meter høye med glatte vegger og uten lokk. I disse kommene var det en mengde forskjellige slanger som krøp om hverandre.

Spesielt var det en klapperslange som hadde lagt sin elsk på undertegnede. Enhver brå bevegelse med armene — kledd med den lyse fanakoften — ble møtt med klapprende lyder fra slangen, den var stadig på vakt.

Der var også mange andre dyr å se, bøfler, longdeer, løver og ikke å forglemme en mengde præriehunder.

Etter en stund bar det så videre, til vi kom til byen New Braunfels, der tok vi av freewayen og inn på riksvei 46, og kjørte vestover. Naturen ble stadig mer interessant, daler, bakker og skogkledde åser, og stadig stigning på veien. Hester kunne sees i innhegninger og en og annen farm kunne vi også se.

Bygdeveien vi kjørte på, var omtrent dobbelt så bred som stamveien, så det gikk raskt unna. Etter å ha kjørt i ca. 1 time, kom vi til et stort veikryss. Her tok vi av til høyre, og kom inn på highway 281, som gikk rett nordover. Lufta ble klarere og klarere, og vi kunne se milevis fra bakketopp til bakketopp. Veiskilter fortalte oss nå stadig om indianske navn, og hvor mange miles det var til nærmeste indianerreservat.

Vi bevilget oss en liten rast, etter å ha kjørt litt ut fra highwayen, stoppet vi på en bakketopp. Det var fantastisk utsikt, kløfter, skar, åser og daler så langt øyet kunne se. Nøyaktig som på en indianerfilm, det var bare røyksignalene som manglet. Men hvem vet, kanskje de var der de også.

Da vi kom til Blancadistriktet, var det på tide å fylle bensin igjen. Vi stoppet ved en tappestasjon og kom i prat med servicemannen. Han fortalte at det ikke var langt igjen til Johnson City. Like i nærheten av tappestasjonen lå der også en kaktusfarm.

Kaktusfarmen hadde meget til felles med et stort drivhus hjemme. Flere hundre forskjellige kaktuser fikk vi se. Fra kjempestore

Litt om fraktmarkedets utvikling i den senere tid

Av befrakter Bjørn Jensen

Etter den søte kløe kommer den sure svie. Så også i shipping, hvilket man til fulle erfarer i disse dager hvor fraktmarkedene ligger på et bunn-nivå og hvor stadig flere ser seg tvunget til å ta den tunge beslutning å legge skip i opplag. Da vi i 1970 opplevet en veritabel «boom» spesielt for tankfarten, gjorde vi i NOR-AVIS oppmerksom på at 70% av den norske flåte var bundet opp på lengre certepartier og derfor ikke hadde noen glede av toppmarkedet. Det er derfor på sin plass idag å trekke frem at det samme for-

hold gjør seg gjeldende idag, dvs. at det er kun ca. 1/3 av den norske flåten som er berørt av markedsdepresjonen vi nå er inne i. De fleste norske rederier utnyttet toppmarkedet i 1970 til å slutte opp sine skip på lengre timecharter til gode rater, selv om disse selvfølgelig lå vesentlig lavere enn de toppfrakter som ble betalt for enkeltreiser eller kortere perioder. Enkelte rederier foretrakk imidlertid å spekulere i løsmarkedet og oppnådde derfor eventyrlige inntekter i 1970, relativt brukbare resultater i 1971, mens

1972 formodentlig vil gi store tap. Således har man i år opplevet at nybygg på 220.000 tonn er gått rett i opplag etter overtagelse fra verksted, mens søsterskip er levert på gode timecharter som fullt ut kan nedbetale skipet på ca. 3 år. Mens det i 1970 praktisk talt ikke forekom skip i opplag i det hele tatt, lå ca. 3,5 mill. tonn i bøyene ved siste årsskifte, tilsvarende 1% av verdensflåten. I løpet av de første månedene i år er imidlertid oppleggene øket meget sterkt, og ved utgangen av mai lå ca. 7,5 mill. tdw opplagt eller ca. 2% av

og ned til en negls størrelse. Noen kaktuser hadde noen forunderlige rare forgreninger. Prisene var høye, og vi besluttet ikke å kjøpe noen, da vi allerede hadde kjøpt kaktuser i Japan til 1/3 pris.

Etter bare et par miles kjøring, tok vi av til venstre på vei 290 og like etter dukket Johnson City opp. Dette var en liten by og besto nesten bare av gamle trehus i western style. Siden fikk vi rede på at Johnson City ligger på eiendommen til ekspresident Lyndon B. Johnson. I denne byen hadde han gått på skole. 20 mintutter senere stoppet vi ved ekspresidentens føde- og barndomshjem. Flere andre biler sto parkert her og vi spaserte opp til huset. Dette var innredet som et slags museum nå.

En kvinnelig guide tok i mot oss og viste oss rundt i de forskjellige rom. Her var Lyndon Baines Johnson født den 27. august 1908. Et lydbånd, innsnakket av Lady Bird fortalte familiens historikk, — det var høytalere i alle rom. Huset var ikke stort, men pent og velholdt, alle møbler og inventar var inntakte.

Da guiden fikk høre vår historie, skulle hun filme oss med våre apparater, sittende på verandaen, og

det ble gjort. Det var forbudt å filme ellers i huset.

Guiden fortalte at L.B.J.-ranchen lå bare 1/2 mile borte. Vi takket for oss, og fortsatte. Bare 5-6 minutter tok det oss, til vi traff på en av portene til L.B.J.-ranchen. Porten var elektrisk lukket og T.V.-kameraer stirret truende på oss. Vi var meget kaffetørste, men det så ikke ut til at de hadde tenkt å invitere oss der i gården.

Vi kunne skimte en del hus mellom trærne. Veien fortsatte til venstre for eiendommen langs et gjerde. Et damanlegg var bygget og vannet fosses over veien — maken til utspekulert måte å holde folk vekke. Høyrøstet protestering da man ville forsøke å forsere vannstrømmen, og ble tvunget til å bakke tilbake for å få land under hjulene igjen.

Vi kjørte et stykke tilbake og så over elven, her stoppet vi og kunne se en del av ranchen. Flyet til ekspresidenten sto like bak hovedbygningen, ellers så var det ikke mye aktivitet, hverken av mennesker eller dyr. I alle fall tok vi en masse bilder.

Vi bestemte oss til å begynne tilbaketuren. Vi hadde tenkt at veien tilbake til Houston, skulle kjøres via hovedstaden Austin. Først

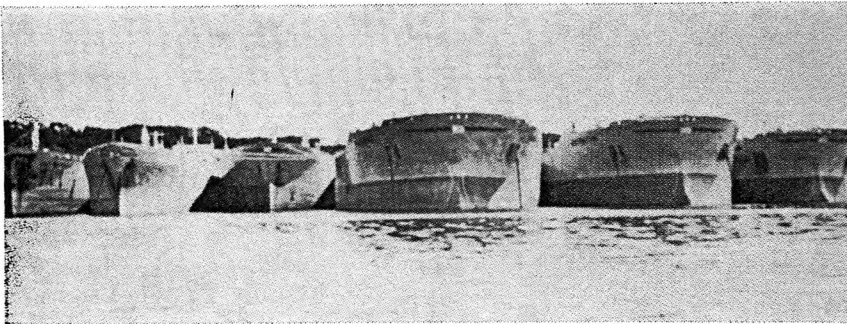
ble kaffe drukket i Johnson City, før vi tok inn på riksvei 220 som førte til Austin. Landskapet som vi kjørte gjennom mellom Johnson City og Austin var meget pent.

Sent på ettermiddagen kjørte vi inn i Austin. Byen var rên og pen med mange pene parkanlegg, universiteter, og mange offentlige bygninger. Middag spiste vi på en koselig restaurant der.

Da skumringen begynte å falle på startet vi opp på korteste veien til Houston og det var freeway east 10. Trafikken ble tettere og tettere etter hvert som vi nærmet oss Houston. Alle weekendturistene skulle hjem. Vi valgte venstre spor, her var det mest flyt. Det var et fantastisk syn å se alle billysene da mørket kom.

Kl. 20.00 var vi framme i sentrum av Houston, hvor Hertz hadde sine kontorer. Vi hadde da kjørt 607 miles på knappe 1 1/2 døgn, men vi var alle enige om at vi hadde hatt en meget fin tur. Det var bare en ting vi ikke likte, nemlig å kvitte oss av med den fine bilen. For litt av en bil, det var det.

Vi skulle nå ut på 27 døgn seilas for å nå Japan, og mange uforglemmelige minner hadde vi fått med oss ombord i skipet. Dette var virkelig en tur å tenke tilbake på.



verdensflåten. Til sammenlikning lå nærmere 5% av den norske flåten, 1,8 mill. tonn i opplag medio juni, hvorav ett rederi svarer for 2/3 parter av opplagstonnasjen.

Hva er så årsaken til dagens situasjon? Kort sagt kan man si at verdenskonjunktorene svikket ifjor og bevirket at verdenshandelen stagnerte, noe som igjen førte til mindre tonnasjebehov enn ventet. Utgangspunktet for tankflåten i begynnelsen av 1971 var et meget stramt marked med gode rater og knapphet på tonnasje, men dette bildet forandret seg fort og større tilgang på tonnasje førte nærmest til et ratesammenbrudd i løpet av vårmånedene. Fra et ratenivå på Worldscale 200 i januar drattet fraktene til W30 midtsommers, men bedret seg noe utover høstparten og lå på rundt W80 for stor tonnasje og ca. W100 for mindre skip ved siste årsskiftet.

Gjennomsnittsraten for tankskip i 1971 var i overkant av W100 eller ca. 90 poeng lavere enn 1970, men likevel godt nok til at selv de minste skip kunne seile med for tjeneste. Etter nyttår har imidlertid markedet falt fullstendig sammen, og det har vært sluttet til så lave rater som W15, som selv ikke de aller største skip kan leve av.

Som en veiledning kan vi gjengi en tabell over «break-even» raten for tankskip i størrelsen fra 20.000 til 300.000 tdw på reisebasis. Med «break-even» forstås her den frakt man trenger til dekning av de daglige driftsutgifter samt reiseutgifter (havne- og bunkersutgifter) men ikke forrentning og amortisering av kapital.

20.000 tdw	W 93	(\$2.100)
40.000 tdw	W 59	(\$2.500)
60.000 tdw	W 48	(\$3.000)
80.000 tdw	W 40	(\$3.400)
100.000 tdw	W 36	(\$3.800)
150.000 tdw	W 29	(\$4.600)

200.000 tdw	W 25	(\$5.300)
250.000 tdw	W 22	(\$5.850)
300.000 tdw	W 20	(\$6.300)

Tallene i parentes angir de daglige driftsutgifter for de respektive skipstyper, og variasjoner her vil selvfølgelig innvirke på «break-even» raten. Utgifter ved eventuelt opplag kommer også inn i bildet når man skal vurdere lønnsomheten ved å seile til minusrater. I den seneste tid har tankmarkedet steget igjen til W70 som en følge av den japanske sjømannsstreiken som har berørt ca. 12 mill. tonn tanktonnasje, og man frykter at når streiken blir avblåst vil ratene falle tilbake til et nivå rundt W30, om ikke lavere. Av ovenstående tabell kan man se at det er kun de største skipene som kan seile til dette nivå, og følgelig er det få skip som har brutt opplaget på grunn av det «kunstige» ratenivå den japanske sjømannsstreiken har ført til.

Når det gjelder dry-cargo hadde man allerede i slutten av 1970 et mindre tonnasjeoverskudd som førte til fall i fraktene. Aktiviteten i 1971 ble også kraftig redusert ettersom japanerne fikk store problemer med å fordøye all den tonnasje de sluttet inn i 1970 for tildels lange perioder i forventning om fortsatt sterk ekspansjon, som imidlertid på ingen måte ble innfridd, snarere tvert imot. Valuta-problemene i 2. halvår som kulminerte med dollardevalueringen i desember, la en ytterligere demper på verdenshandelen og dermed transportbehovet. På toppen av de generelle økonomiske problemer kom så havnestreikene i USA, først på vestkysten fra 1. juli og fra 1. oktober også på østkysten og i Gulfhavnene. De nye lønnsavtalene ble først bragt i orden i forrige måned selv om streikene ble avblåst i mars. Den lavere aktivitet førte raskt til fallende frakt-rater, og ikke minst presset de ja-

panske «relets» fraktene nedover i et aksellerende tempo. Eksempelvis falt kullfrakten Roads/Japan fra \$ 13,- i oktober 1970 via \$ 8,- ved årsskiftet 70/71 til \$ 4,- pr. 1/7 ifjor. I slutten av 1971 svinget ratene rundt \$ 4,- nivået for så i år å falle ytterligere til ca. \$ 3,50. Kornfrakten US Gulf/Kontinentet har i samme periode sunket fra \$ 9,- i oktober 1970 helt ned i \$ 2,25 i juli 1971 for så å pendle rundt \$ 3,- nivået i de siste måneder. Disse lave fraktene kan ingen seile til i det lange løp, og det viser seg da også at opplagstallene også øker for tørrlasteskipene. De siste uker har gitt en mindre oppgang i Pacific-markedet som følge av den japanske sjømannsstreiken som har lagt anslagsvis 12 mill. tdw japansk tørrlast tonnasje uvirksomme.

Sommeren er normalt en stille periode også innen dry-cargo markedet, så utsiktene for de skip som seiler i løsfart kan vel bare betegnes som dårlige for de nærmeste måneder. På litt lengre sikt kan man vel kanskje gjøre seg et visst håp om bedre tider, idet de siste konjunkturoversikter tyder på at stagnasjonsperioden nå er overvunnet og at vi går lysere tider imøte. Dette skulle i sin tid også få innvirkning på transportbehovet og med øket aktivitet må man kunne håpe på en viss rateoppgang. På den annen side vil de stadig større leveranser av nybygg virke som en dempende faktor, og i denne sammenheng kan nevnes at verdensflåten ventes å stige fra 349 mill. tdw pr. 1/1-1972 til 385 mill. tdw ved årets utgang.

Som et eksempel på hvordan man venter markedet vil utvikle seg kan vi nevne en slutning av en 65.000 tonns bulcarrier for 5 års timecharter med levering i juli i år. Frakten for første 6 måneder er \$ 1,15 pr. tdw, for neste 2 1/2 år \$ 2,15, og for siste 2 år \$ 2,20. Et annet eksempel er vår egen NOR-BELLA som Yamashita-Shinnihon har rebefraktet til Lauro for \$ 1,90 for 3 års timecharter med opsjon ytterligere 2 år til \$ 2,40, mens vår egen rate er \$ 2,90 for hele 5 års perioden. Opsjonen på 2 år som Y-S har gitt Lauro, illustrerer også temmelig klart at japanerne ikke har noen tro på at markedet vil bedre seg i vesentlig grad i 5 års perioden.

AMVER - U.S. Coast Guard's internasjonale rednings- og meldesystem

På Governors Island, et par kabbellengder syd for downtown Manhattan skyskraperne, finnes det en bygning fylt med elektronisk sambandsutstyr. Hver time på dagen året rundt summer det her i computere og varsellamper glimter, mens energiske Coast Guard folk mottar og sender meldinger fra og til verdens kanter. I denne bygning ligger hovedkvarteret for det såkalte «Automated Merchant Vessel Report System» (AMVER), det eneste rednings- og meldesystem i sitt slag i hele verden.

AMVER er et gratis og frivillig maritimt rapportsystem som drives av US Coast Guard. Systemet er åpent for skip av alle størrelser fra alle nasjoner, og det dekker reiser på alle hav, uansett om skipet anløper en amerikansk havn eller ikke. AMVER ble i sin nåværende form startet i 1958, og virker på den måte at de skip som deltar sender beskjed om sin posisjon på et gitt tidspunkt og bestemmelsesstedet, samt reiseruten og skipets hastighet. Straks disse opplysningene er mottatt på Governors Island blir de matet inn i computerne som automatisk vil regne ut skipets posisjon til enhver tid under reisen. Det forutsettes at et skip som deltar sender regelmessige meldinger mens det er underveis, i alle fall når det viser seg å bli en forandring i den opprinnelige seilingsplan. Opplysninger om alle skips spesielle utstyr er allerede funnet frem fra forskjellige kilder og ligger vel forvart i computerens enorme hjerne.

Hvilken praktisk nytte kan man så ha av AMVER-systemet?

La oss for eksempel tenke oss at et av våre skip får maskinhavarier midt i Atlanteren. Det er storm i området, og fare for at skipet skal brytes ned. En redningsope-

rasjon av denne art vil vanligvis bli koordinert av redningsorganisasjonen i det land som tradisjonelt har ansvaret for den del av havet skipet befinner seg i. Når skipets nødrops for eksempel er mottatt av den britiske redningstjenesten, sender operasjonens hovedkvarter straks en telexforespørsel til Governors Island. Havaristens posisjon blir oppgitt, og det blir bedt om et «500 miles surface picture», d.v.s. navn, posisjoner og spesielle opplysninger om alle skip innen 500 miles radius fra hvaristen. Det tar bare et øyeblikk for de rutinerte computeroperatørene å stille dette spørsmålet til computeren. Sekunder etterpå hoster maskinen ut en liste med skipsnavn og andre opplysninger i riktig rekkefølge etter som hvor nær havaristen de forskjellige skip er. Computeren lager samtidig et plott som viser skipenes relative posisjoner. Opplysningene går så med telex tilbake til redningsoperasjonens hovedkvarter. Faktisk går det ikke mer enn et par minutter fra spørsmålet er stillet til fullstendige svar er avgitt. Redningsoperasjonens hovedkvarter kan så kalle opp de skip som er i mest fordelaktig posisjon og som har praktiske muligheter for å hjelpe havaristen. De øvrige skip i området kan fortsette sin reise.

Det skjer ikke ofte, men det hender at skip får radio blackouts. Gjentatte ganger har dette medført at et skip er blitt meldt savnet, og at ettersøkning er igangsatt. Ofte vet man bare skipets avgang og forventet ankomsttid. Dreier det seg om en lengere reise, er dette på ingen måte tilstrekkelig. Store unødige utgifter i forbindelse med leting på feil sted har derfor påløpet. Hvis skipet, før radioen ble taut, hadde sendt

meldinger til AMVER, ville man med stor nøyaktighet vite hvilket område som skulle gjennomføres. Skipet ville kunne lokaliseres før, den unødige redningsaksjonen avblåses.

Også i sykdomstilfeller vil AMVER kunne være til uvurderlig hjelp og nytte. Den kaptein som har en skadet eller syk mann ombord vil ved henvendelse til AMVER på et øyeblikk kunne få meddelelse om hvilke skip som befinner seg i nærheten, og hvilke av disse som har lege ombord. I stedet for at han selv returnerer til avgangshavnen med den syke, vil han gjennom AMVER kunne komme i kontakt med et skip på motgående kurs som kan ta pasienten med til land.

Hittil har AMVER-systemet hatt størst betydning, og det er best utbygget i Nord-Atlanteren og Stillehavet. Her finnes de fleste AMVER radiostasjoner, og her er tettheten av deltagende skip størst. U.S. Coast Guard holder på å utbygge nettet av radiostasjoner. Den beste måten å øke effektiviteten og nytten av systemet på er imidlertid å øke deltakerantallet.

AMVER-systemet forhindrer naturligvis ikke at man kan ha problemer med å komme i kontakt med de deltagende skip. Disse sambandsproblemene ville man imidlertid ha uten AMVER også, og de er derfor intet argument mot deltakelse i systemet. Mistenksomme personer har stillet spørsmålsteget ved U.S. Coast Guards motivering for å sette i gang dette store apparat, og stille det gratis til disposisjon for alle lands skip. Til dette er å si at AMVER-systemet opprinnelig ble startet for å dekke farvannet rundt USA, d.v.s. de deler av Atlanteren og Stillehavet som U.S. Coast Guard tradisjonelt har det redningsmessige

TV KASSETTER

*Morgendagens informasjon,
undervisning og underholdning ombord?*

Det har i lengre tid vært arbeidet med innføring av TV-kassetter som hjelpemiddel i undervisning og til underholdning ombord i skip. Både amerikanske, japanske og europeiske firmaer har produsert apparater som passer for dette formål, og det foreligger i dag flere forskjellige systemer. Disse systemene kan imidlertid ikke benyttes om hverandre, og da innføringen av slike systemer krever en betydelig investering, har de impliserte parter her hjemme foreløpig inntatt en avventende holdning før man velger et av systemene. I løpet av året vil Norges Rederforbund foreta en rekke forsøk og prøver ombord i skip slik at man har en rimelig sikkerhet for at det system som velges, virkelig fyller kravene.

Etter at et av systemene er valgt og TV-kassettene forhåpentlig kan fremstilles til et rimelig beløp, åpner det seg flere muligheter for dets anvendelse. For det første til instruksjon og opplæring.

Det kan utarbeides videobånd som oppbevares permanent ombord og som tas frem og vises når det er ønskelig. Dette vil by på langt bedre informasjon enn man kan gi gjennom vanlige bruksanvisninger og håndbøker. Derneft kan det bli på tale med aktuelle norske fjernsynsprogrammer som hurtigst mulig sendes ut til skipene, slik at sjøfolkene også visuelt kan følge med i hva som skjer her hjemme. Velferdskontoret anser det som en av sine oppgaver å få til en avtale om bruk av NRK's programmer. Det er imidlertid vanskeligheter, fordi NRK's nåværende avtaler med rettighetshaverne ikke gir anledning til slik bruk. Det er særlig den økonomiske side med rettighetshaverne som må avklares. Her vil vi ikke unnlate å nevne at vi synes det er ganske urimelig at NRK's programmer ikke *fritt* skulle kunne sendes til norske skip. NRK's fjernsynsprogrammer kringkastes i dag på Svalbard med flysendte videobånd,

og norske skip er da like meget et norsk territorium. Dessuten betaler rederiene vanlig lisensavgift for radioer og fjernsynsapparater som er ombord. Det skulle således ikke være urimelig at sjøfolkene fikk de samme tilbud på like vilkår.

Videre blir det ventelig aktuelt med rene underholdningstilbud av forskjellig art som skipene kan bytte innbyrdes, slik de i dag bytter filmer.

Dette nye medium vil også kunne benyttes som kommunikasjonsmiddel mellom skip og rederi. Med en liten TV-opptager ombord kan man f. eks. filme skader, sikkerhetsmanøvre etc. for senere fremvisning på rederikontoret.

Som man forstår vil introduksjonen av TV-kassettene åpne for nye og store muligheter både innen informasjon, undervisning og underholdning ombord. Vi vil i tiden fremover forsøke å holde våre lesere orientert om utviklingen på dette interessante felt.

ansvaret for. Imidlertid viste det seg at de anskaffede computere hadde en langt større kapasitet enn nødvendig. Ekstraavgiftene ved å dekke alle verdenshav viste seg å bli forholdsvis små, hvorfor systemet ble utvidet.

Meldinger til AMVER er standardiserte og blir relativt korte. Disse kan sendes gratis over 64 radiostasjoner verden over som deltar i AMVER-systemet.

Computerens kapasitet er nær sagt ubegrenset. Selv om antallet AMVER-skip har vært stadig stigende, er det fortsatt for lavt. Man regner med at det daglig er 8—9000 skip underveis verden over. Av disse fører computeren på Governors Island tilsyn med et gjennomsnittlig antall på ca. 2500. Prosenten av deltakende norske skip er imidlertid skuffende lav og

forhåpentlig beror dette snarere på uvitenhet enn motvilje.

NOR-skip som ennå ikke har mottatt U.S. Coast Guards AMVER-folder med norsk tekst kan skrive til:

Commander, Eastern Area,
U.S. Coast Guard,
Governors Island,
New York, N.Y. 10004.

For de som kommer til New York vil et besøk ved AMVER-hovedkvarteret være en både lærerik og imponerende opplevelse. Besøktiden er fra kl. 9 til 19 fra mandag til fredag. Hvis det planlegges å komme i en større gruppe, anbefales det at det gis beskjed på forhånd.



Den 6. Neptuniaden vil finne sted i tiden 1. september til 31. desember 1972. Skipene kan kontakte Velferdskontoret eller rederiet for nærmere opplysninger.

Vi ønsker NOR-skipene lykke til i konkurransen.

Uhell med "NORBETH",

Etter endt garantidokking ved Mercantile i Antwerpen satte «Norbeth» kursen for det åpne hav via Boudewijnslusen. Dette var langfredag ved 9-tiden om morgenen. Ved inngangen til slusen begynte skipet å drive til styrbord og til tross for full fart akterover i maskinen støtte hun mot slusehjørnet og fikk noen hull i skutesiden som medførte at olje fra bunkerstanken sprutet ut.

Dockmasteren, som oppholdt seg i nærheten, ville da at «Norbeth» skulle forlate slusen og inn i havnen igjen da han så oljen som strømmet ut i slusen hans. Dette ville imidlertid ikke kaptein Sørgård gå med på da han mente det eneste rette var å få skipet inn i slusen snarest for å redusere oljesølet til et minst mulig område. Dockmasteren innså fornuften i dette og skipet fikk tillatelse til å gå inn i slusen. Taubåtene trakk «Norbeth» inn mens skipet kjørte akterover med egen propell og propellvannet trakk oljen med seg inn i slusen.

Som bildet viser var det ganske meget olje som rant ut. Peilingen viste at det var ca. 225 tonn, men at oljefilmtykkelsen var hele 6 meter, som en belgisk avis skrev, var nok betydelig overdrevet.

Det ble først forsøkt å oppløse oljen med kjemikalier, men dette ble gitt opp etter en stund. Ved hjelp av skipets propellvann ble så oljen skjøvet ut av slusen og inn i en lense som deretter ble tauet til side og oljen ble i stedet lastet opp i lastebiler på kaien ved hjelp av en flytekran med grabb.

En inspeksjon gjorde det klart at skipet ikke kunne fortsette reisen uten først å bli reparert. Skaden viste seg å være ganske omfattende idet det var skåret hull inn til styrbord dyptank og sidetank nr. 2. Samtidig var også skille-

skottet mellom bunkerstanken og sidetanken revet opp slik at noe av den gjenværende olje rant inn i sidetanken. Før reparasjoner kunne ta til måtte skipet gassfris, men da var tiden kommet for belgiserne til å feire sin påske og det var umulig å få dem til å fullføre jobben. Som så ofte ellers viste skipets egen besetning en sporty innstilling og sa seg villig til selv å rengjøre tankene. Dette ble utført på rekordtid og den tilkalte «chemist», som foretok kontroll av tankene, uttalte at han aldri hadde sett så rene tanker.

3. påskedag skiftet «Norbeth» over til verkstedet igjen for å utføre reparasjonen. Det var vår opprinnelige plan å gjøre dette «afloat», da skadene var over vannlinjen. Ved nærmere ettersyn viste dette seg vanskelig da det ville bli problematisk å få fjernet oljesølet på skutesidene. Det ble derfor bestemt å dølge og det viste seg da at skutesidene, helt ned til slingrekjølen, samt flatbunnen var dek-

ket med et tykt lag olje. Oljen ble fjernet ved hjelp av kjemikalier og dette ødela også malingen og skipet måtte derfor males om igjen.

Reparasjonen var ferdi 6. april og kaptein Sørgård var sikkert noe nervøs da han på utgående påny førte skipet inn i slusen, men denne gang gikk det bra og «Norbeth» kunne fullføre det hun hadde påbegynt langfredag morgen.

Vi kan nevnte at årsaken til at det ble skåret hull i skutesiden synes å være at fenderen ved slusehjørnet var defekt. Treverket på fenderen som var festet ved hjelp av stålbjelker var nemlig ødelagt slik at stålbjelkene stakk ut som skarpe kniver. Dette medførte derfor en fare i stedet for å virke som en forsikring. På denne bakgrunn mener vi at havnemyndighetene må være ansvarlige for det inntrufne, og dermed bære alle utgifter i forbindelse med havariet. Dette er imidlertid noe det vil ta lang tid å få avklart.

P. H.



DE EUROPEISKE FELLESSKAP BLIR TIL

1946

Winston Churchill tar til orde for «et slags Europas forente stater» i en tale ved Universitetet i Zürich.

1947

USA's utenriksminister George Marshall tilbyr Europa gjenreisningshjelp på betingelse av at de europeiske land samarbeider om planlegging og fordeling av gaver og oppgaver. Dermed danner organisasjonen for europeisk økonomisk samarbeid, OEEC, senere OECD. Norge er et av de 14 medlemslandene.

1948

Tanken om en politisk og økonomisk Union fremmes på Europa-bevegelsens kongress i Haag.

1949

Europarådet, som er et resultat av de nye samlingsbestrebelse, opprettes i Strasbourg. Norge har vært med i alle år.

1950

Tanken om en stålunion lanseres.

1951

Traktaten om Det Europeiske Kull- og Stålfellesskap undertegnes av Belgia, Frankrike, Italia, Luxembourg, Nederland og Vest-Tyskland. Hensikten med avtalen er å samstyre landets kull- og stål-

industri, som er de store nøkkelindustrier såvel i fredstid som i krigstid.

1955

Utenriksministrene i Kull- og Stålunionens land blir enige om en videre utbygging av det europeiske økonomiske samarbeide. Initiativet til dannelsen av De Europeiske Fellesskap var dermed tatt.

1956

Traktatene for opprettelsen av et europeisk økonomisk fellesskap og et europeisk atomfellesskap utarbeides. Storbritannia var invitert til å delta i utarbeidelsen av traktatene, men avslo.

1957

Traktatene om EF og EURATOM underskrives i Roma 25. mars for ikrafttreden 1. januar 1958 (Romatraktaten).

1959

Frihandelsforbundet (EFTA) dannes, som et svar på EF, av Danmark, Norge, Portugal, Storbritannia, Sveits, Sverige og Østerrike.

1961

Storbritannia og Danmark søker om medlemskap i EF.

1962

Norge søker om forhandlinger med EF med sikte på fullt medlemskap.

1963

President de Gaulle erklærer at britene ikke er modne for medlemskap og setter derved stopp for en utvidelse.

1966

Sorbritannias statsminister Harold Wilson erklærer at den britiske regjering vil ta et nytt initiativ for å undersøke mulighetene for forhandlinger med sikte på britisk medlemskap i EF.

1967

Storbritannia, Irland, Danmark og Norge fornyer sine ansøkninger om medlemskap. Sverige søker om en tilknytningsform som er forenlig med svensk nøytralitetspolitikk. de Gaulle's holdning til Storbritannias søknad er reservert. Forhandlinger kommer ikke i stand.

1969

President de Gaulle går av etter nederlag ved folkeavstemning.

1970

Forhandlingene med de fire søkerlandene åpnes i Luxembourg 30. juni.

1972

Forhandlingsprotokollen mellom EF og Storbritannia, Irland, Danmark og Norge undertegnes 22. januar. Dette innebærer samtidig oppløsning av EFTA.

«NORBU»

losset 1808 Mazda-biler i Jacksonville og Houston for så å laste en ny kornlast i Gulfen i slutten av juni tilbake til Japan under sitt tids-certeparti med Japan Line som løper frem til årsskiftet 1974/75. Skipet har seilt tilfredsstillende siden sist og etter dokkingen i Osaka er nå farten kommet opp i det normale igjen.

«NORBELLA»

ble tilbakelevert fra sitt 2 års time-charter for Lauro i Piombino den 26/5 etter først å ha losset en malm-last fra Buchanan. Umiddelbart etterpå ble skipet levert på sitt 5 års t/c til de japanske befraktere Yamashita-Shinnihon, som på sin side har rechartret «Norbella» tilbake til Lauro for 3/5 år. I praksis betyr dette at skipet fortsetter i sin gamle trade med jevnlig anløp av Europa. Første last under det nye c/p var malm fra Nouadhibou til Philadelphia, og retur til Kontinentet med kull fra Philadelphia og Norfolk. Skipet har siden sist seilt tilfredsstillende med avbrudd av dokking ved Mercantile i Antwerpen i tiden 20/4–3/5. Under bunnbesiktigelsen ble det oppdaget at den rustfrie stålforingen i roret var løs og roret måtte løftes. Videre måtte propellakselen og aktre lagerforing trekkes. En del sprekker i toppvingtankene ble reparert og skipets mannskap innstallerer nå anoder i disse tankene. Man trodde Norcontrol skulle bli ferdig med EO-innstallasjonen, men Veritas

kunne ikke utstede sertifikat da isolasjonen over eksosrørene ikke var skjermet med metall. Dette vil imidlertid bli utført ved ankomst Europa primo juli. Ellers rapporteres anlegget å fungere meget bra.

«NORBEGA»

har nettopp avsluttet en reise fra Vancouver, B.C., til Sakaide med kull, og opplevet dermed for første gang en ballastreise av flere dagers varighet, idet skipet var utlosset for biler i Baltimore. Man kunne da omsider sette igang med det lenge påkrevde vedlikeholdsarbeide i lasterommene og alle mann som overhode kunne avses til dette satte igang for å få skuta «Ship shape» og en meget god jobb er blitt utført.

SIDEN SIST

«NORBROTT»

er nå underveis til Rotterdam og Antwerpen med 2.324 biler fra Nagoya og Hiroshima, og vil etter utlossing ca. 22/7 gå off-hire ca. 12 dg. for dokking. Det videre program vil bli å laste biler utgående til US-Østkyst, etterfulgt av kull Roads/Japan, for deretter igjen å ta japanske biler tilbake til Nord-Europa. Med andre ord det nå så velkjente fartsmønster under Wallenius-certepartiet hvor nå snart halvparten av 8-års perioden er over.

«NORBETH»

dokket ved Mercantile i Antwerpen i tiden 23/3–30/3. Den midlertidig reparerte KAMEWA propeller ble utskiftet med en ny og vi vil i fremtiden forhåpentligvis unngå lignende havari med sprekkdannelser og lekk pakninger. Døkkingen ble også å betrakte som garantidokking og forskjellige garantireparasjoner og forbedringer ble utført. Etter endt bunkring var skipet utsatt for et uhell i slusen ved utgående og vi viser i denne anledning til egen artikkel. Etter reparasjonen i Antwerpen lastet «Norbeth» biler i Dagenham for Montreal, Los Angeles, Benicia (S.F.) og ble etter utlossing 23/5 levert på et t/c til Canadian Transport for en trip fra B.C. til Australia. Lasten består av papir, pulp og trelast som har blitt lastet i 8 havner hvorav 2 har blitt anløpt 2 ganger, og skal losse i 5 havner. I skrivende stund er skipet foreløpig avsluttet etter lossing.
