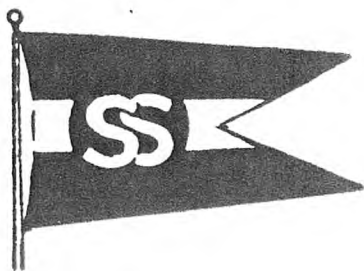


Nor-Avis

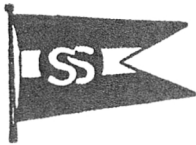
SIGURD B. SVERDRUP

OSLO



Vinteren står for døren

NR. 4 · 1973
DESEMBER
9. ÅRG.



REDERIAVIS FOR
SIGURD B. SVERDRUPS REDERI
OSLO

REDAKSJONEN AVSLUTTET
15. NOVEMBER

INNLEVERINGSFRIST AV
STOFF OG BILDER TIL
NR. 1 1974 ER 1. FEBRUAR

Ettertrykk uten tillatelse er forbudt

Thronsen & Co. Boktrykkeri
Oslo

INNHOOLD:

Med hilsen	side 3
Sjømannsutdannelsen — en utdanning med perspektiv ..	» 4
«Havfruerabatten»	» 5
Narkotika ombord?	» 6
Exit «Sverdslag»	» 7
Rengjøring av lasterom	» 7
Vi presenterer kontorpersonalet ..	» 8
Pensjonstrygden for sjømenn	» 10
Mannskapsliste	» 12
«Norbu» redder kubanere	» 14
Rapport fra skipene	» 15
Skattefri banksparing	» 16
Hvor er det blitt av kofferten?	» 17
U.S. Coast Guard	» 18
Kongens gull til Magne Graff	» 19
Rateutviklingen i kornfart.....	» 20
Sysselsettingen i handelsflåten ..	» 21
Julekryssord	» 22
Siden sist	» 24

med hilsen . . .

Når dette nummer av NOR-AVIS rekker frem til skipene, står vi nok en gang foran jule- og nytt-årshøytiden.

1973 har vært et nytt år i uro. Ny krig i Midt-Østen og politisk uro mange steder i verden; stadig tilbakevendende kriser innen det internasjonale penge- og valutasystem; perioder med hungersnød såvel i Asia som i Afrika; Water-gateskandalen i USA — for bare å gi stikkord til noen av de mange uromomenter på det internasjonale plan. Her hjemme har bl. a. EF-saken, slik den ble lagt opp til av våre politikere, fremprovosert skarpe og etter mitt skjønn ganske unaturlige motsetninger.

Denne uro og usikkerhet påvirker nær sagt enhver næringsutøvelse, og ikke minst en internasjonal rettet næring som skipsfarten. Derigjennom involveres enkeltindividet, i første omgang økonomisk, dernest i høy grad på det rent personlige trivselsplan.

Det er vel fremdeles slik at Bjørnsons ord om at «Fred er ei det beste, men at man noe vil» har adskillig gyldighet. Utviklingen her hjemme preges imidlertid i stadig økende grad av hvordan våre yrkespolitikere stadig distanserer seg fra menigmanns ønsker og krav til eget livsmønster og samfunnsmiljø. Det heter så smukt at vårt moderne demokrati er en garanti for at det er folkeviljen som bestemmer samfunnsutviklingen. De moderne massemedias påvirkningskraft er stor, og dette sammen med våre yrkespolitikeres hensynsløse løfte- og overbudsbudbruk for å sikre egne politiske posisjoner, tror jeg lett fører menigmann inn i en hverdagssituasjon som er lite i samsvar med folkeviljen.

Jeg tror den tillitskrise som våre politikere idag befinner seg i, representerer et alvorlig problem og et forhold som disse i hele spekteret av politiske partier bør merke seg.

Ovenstående kan synes å være en digresjon for det jeg vil frem til i denne lille «Med hilsen» epistel, nemlig en takk til hver av våre ca. 150 ansatte for overordentlig godt og tillitsfullt sam-

arbeide også i 1973. Jeg tror tillit er en særdeles viktig faktor i alle menneskelige relasjoner, men når det innen en bedrift gjelder å oppnå maksimale resultater såvel økonomisk som trivselsmessig, tror jeg tillitsforholdet er helt avgjørende. I første rekke tillit til at virksomhetens målsetning og policy er i samsvar med samtlige ansattes interesser. Også her ser man imidlertid hvordan enkelte politikere kommer inn, ikke minst når det gjelder skipsfartsnæringen, og forsøker å etablere motsetningsforhold som kan utnyttes til understøttelse av egne politiske ambisjoner.

Et lite eksempel av mange på tillit og samarbeidsvilje innen vår egen lille organisasjon og spesielt for dette året, synes jeg er den innstilling vi har møtt omkring vårt reviderte budsjettopplegg for skipene. Vi har valgt vårt eget opplegg, og ikke prosjektskipsformen som introdusert gjennom Rederforbundet. Dette ikke egentlig fordi vi tror den ene form er bedre enn den annen, men fordi det passer bedre i vår nåværende organisasjon med et eget tilpasset opplegg. Samtlige impliserte har gått inn for opplegget både ved kursvirksomhet her hjemme og praktisering ombord med en positiv interesse som vi mener allerede har gitt resultater i form av en bedre og mer effektiv drift av skipene.

Som man forstår er jeg ganske spesielt imponert over og takknemlig for den positive samarbeidssinnstilling som preger alle ledd innen vår virksomhet, og da ikke minst på bakgrunn av alle de ytre forstyrrende og uroskapende faktorer som så desidert er tilstede. Kanskje har det noe å gjøre med sjømannsyrkets tradisjonelle sans for sikker og stø styring.

Samtlige her ved kontoret vil gjerne sammen med meg ved nok et årsskifte takke hver enkelt ombord for hyggelig og inspirerende samarbeide og ønsker hver enkelt med sine familier en

GLEDELIG JUL OG
ET RIKTIG GODT NYTT ÅR

Sigurd Sverdrup

Sjømannsutdannelsen - en utdanning med perspektiv

Sjømannsutdannelsen må — som all annen yrkesutdanning — ta utgangspunkt i de krav som selve yrkesutøvelsen stiller. Kravet til kunnskaper understrekes ved at handelsflåten stadig tilføres flere store og spesialiserte skip med høy automasjonsgrad og moderne teknologi. Det er derfor innlysende at begreper som avansert og komplisert maskineri, elektronisk apparatur og reguleringsteknikk kommer mer i fokus, sammen med begreper som arbeidsorganisasjon og arbeidsledelse.

Like innlysende er det imidlertid at sjømannsutdannelsen og sjømannskarieren ikke sees isolert fra resten av vårt skoleverk og yrkesliv. Ungdommens stigende søkning til de generelle videregående skoler — gymnas, yrkesskoler, tekniske skoleslag osv., må få innvirkning både på opplegget av rekrutteringen til skipsfarten og på utformingen av den maritime spesialisering. Det samme gjelder kravet om mobilitet hos arbeidskraften, et krav som stilles av den enkelte arbeidstager like mye som av næringslivet.

Dette er bakgrunnen for at den maritime utdanning for tiden er under sterk utvikling og forvandling. Hovedmålet for reformene — som det er full enighet om mellom næringene, myndighetene og organisasjonene — er å utforme et utdannelsessystem som best mulig tjener både skipsfartens og de ansattes interesser. Dette forutsetter at man styrker det generelle kunnskapsgrunnlag i fag som matematikk, naturfag, teknologi og administrasjon, for derved å skape basis for en avansert spesialutdanning med sterk beredskap for videreutvikling. En slik utdanning vil sikre næringen intim kontakt med den alminnelige utvikling i skoleverket, og den vil gi personalet faglig sikkerhet og adgang til beslektede yrkesområder på landsiden.

Rederierorganisasjonene har satset betydelige beløp og engasjert seg sterkt i den pågående utdannelsesreform, blant annet gjennom om-

fattende utredninger, bistand til myndighetene og skoler, igangsettelse av etterutdanning og prøvekurser, utarbeidelse av læremidler og materiell for lærere.

En integrert utdanning.

Rent praktisk innebærer den nye giv at sjømannsutdannelsen baseres på eller tar opp i seg generelle utdannelsesnivåer som yrkesskole, teknikerskole, ingeniørskole, gymnas og visse linjer ved distriktshøyskolene. Dermed kan sjømannsutdannelsen fullt ut komme med i den pedagogiske utvikling, og næringen kan sikres en rimelig andel av de store elevkategorier. Sjøfolkene får på sin side en utdanning som gir dem et bredt kompetanseområde med maksimale yrkesvalgmuligheter.

Viktig er det også at en sjømannsutdanning av denne typen vil gi større fleksibilitet i arbeidsorganisasjonen ombord. En solid almenteknisk grunnutdanning vil kunne utvide den enkeltes funksjonsområde og viske ut de formelle grensene mellom departementer og personalkategorier. Dermed vil veien ligge åpen for en mer hensiktsmessig arbeidsdeling og nye måter å utforme stillingene på. Nøkkelord i denne forbindelse er «jobbutvidelse», «mer engasjerende arbeid», «variasjon i jobben» etc. Utdannelsesreformene vil på denne måten også legge forholdene til rette for økt delegering av myndighet til skip og for reelt medarbeiderskap på alle nivåer ombord.

Nye utdannelsesstilbud.

Hittil har selve skolereformene for det meste tatt sikte på å tilrettelegge gode maritime tilleggsutdanninger for ungdom som på forhånd har gjennomgått en generell videregående utdanning. Man har blant annet fått:

— Maskinistutdanning for ingeniører, teknikere og artianere.

- Styrermannsutdanning for ingeniører, teknikere og artianere.
- Matros- og motormanns- og reparatørutdanning for personell fra yrkesskoler.
- Kokkutdanning for personell fra yrkesskoler og grunnkurs ved kokkskoler.

For maskinsjefer er det utarbeidet en tilleggsgutdanning til ingeniør, og styrmenn kan på visse vilkår få en forkortet teknikerutdanning.

Det foreligger også tilbud der det generelle utdanningsnivå er bygd inn i sjømannsutdannelsen:

- Utdanning til radio-offiser inneholder nå 1. klasse av teknisk fagskole.
- Skipsførerutdannelsen kan omfatte en vesentlig del av det økonomisk/administrative studium ved distriktshøgskole.

Den neste hovedoppgaven blir å revidere grunnutdannelsen for dem som allerede fra 16—17-årsalderen tar fatt på sin maritime karriere innenfor et tradisjonelt mønster. Utdannelsen må ordnes slik at sjømannen får med seg — direkte uttrykt på vitnemål — den generelle kompetanse han på ethvert trinn av sin utdanning har rett til, enten det gjelder mekaniker-, tekniker-, ingeniørnivå eller andre kompetansenivåer. Et skritt i denne retning er de planlagte pensumrevisjoner, som går ut på at de maritime skoler samkjører undervisningen i almenfag med undervisning i gymnas, tekniske fagskoler o. a.

Vi venter at myndighetene i forbindelse med utviklingen av det nye gymnaset skal legge vekt på å gi sjømannsutdannelsen en riktig plassering i helhetsbildet, slik at handelsflåten vil kunne skape brede yrkesmønstre med et maksimum av smidighet og tilpasningsevne overfor andre yrkesområder.

”Havfruerabatten,,

I Nor-Avis nr. 1/73 ga vi en kort orientering om den populært kalte «Havfruerabatten» som ble iverksatt fra 1. januar d. å. Det viser seg imidlertid at det oppstår diverse misforståelser når ordningen skal praktiseres og vi skal derfor få opplyse følgende:

1. Rabatten gjelder for ektefelle med barn mellom 12 og fylte 21 år.
2. Rabatten er mellom Norge og øvrige land i Europa 40 %.
Rabatten er mellom Norge og øvrige land i verden 25 %.
Gjelder på turist/økonomiklasse.
3. Frivekt fra Norge 20 kg.
Frivekt til Norge 40 kg.
Frivekt innen Skandinavia 40 kg.

For å oppnå rabatten må man fylle ut et søknadsskjema — Anmodning om Familie-rabatt — som fåes på alle sjømanns- og arbeidskontorer i Norge og ved konsulater i utlandet, samt på alle SAS-kontorer ute og hjemme. Skjemaet er delt i to og den øverste del skal nøyaktig utfylles av søkeren og underskrives av denne. Når det er gjort går man til sjømanns- eller arbeidskontor, eventuelt konsulat som skal godkjenne søknaden på skjemaets nedre del. Når dette er klart kan man henvende seg til et SAS-kontor eller reisebyrå som bestiller plass og vil sørge for billettutstedelse med den aktuelle rabatt.

Alle reiser til og fra Norge skal foretas i forbindelse med flyvning på en internasjonal strekning. Vi skal belyse dette litt nærmere:

Rabatten gjelder *ikke* for rene innenlandsreiser. Man kan altså ikke få rabatt for å reise med fly fra f. eks. Tromsø til Oslo, seile med båten i utenriksfart, gå iland i Drammen og fly hjem til Tromsø.

Reiser man med fly fra f. eks. Trondheim til Oslo for å gå ombord og være med i utenriksfart og det ikke er kjent om båten kommer tilbake til norsk eller utenlandsk havn, betales normal pris til Oslo, men får eventuelt rabatt for hele hjemreisen med fly hvis den foretas fra utlandet.

Rederiet besvarer gjerne spørsmål i forbindelse med «Havfruerabatten».

Narkotika ombord?

Av maskinsjef Olav K. Westby

I NOR-AVIS nr. 3 er det sakset en artikkel fra «NORBEGA»'s skipsavis «SVERDSLAG», signert TT.

Av artikkelen fremgår det at nordmenn er så bra folk at de ikke trenger «barnepike» av noe slag da de selvfølgelig ikke kommer bort i noe galt og spesielt ikke narkotika.

Dette er nok dessverre feil, noe også norske myndigheter for ett femår siden fikk erfare, da det selv fra Stortingets talerstol ble sagt at narkotika ikke var noe for norske nordmenn. — Vi vet nå at problemet er større enn hva myndighetene makter å overkomme.

TT skriver at han og alle de han har snakket med, ikke har hørt om noen nordmenn som er blitt sendt hjem på grunn av narkotika. Er da de syv stykkene som ble tatt på to forskjellige båter i Panamakanalen tildligere i år utelatt eller allerede glemt? Når en kan si at en aldri har sett noen som har brukt narkotika, så skal en tenke på den gamle regelen om bondegården og rottene og som sier: «Ser en ingen rotter kan en regne med at det er fra 0 til 10 stk. Ser man 1 er det fra 10 til 50 og ser man 2 er det over 100.»

Selv har jeg arbeidet sammen med en som brukte narkotika og som til slutt var helt ferdig. Jeg kan betro TT at det var ikke noe gledelig syn å se ham de dager han ikke hadde fått sin dose. Dette var i 1959 og hjemme i Norge. Slike personer er utsøkt slø og gir ofte inntrykk av at de er avhengig av alkohol, noe som kanskje ikke blir regnet som farlig, men muligens er begynnelsen til narkotika. Ingen av oss som arbeidet sammen med ovennevnte person nesten dagstøtt i ett år, ante noe som helst om at han var avhengig av narkotika før noen dager før han ble arrestert for tyveri av narkotika fra livbåter.

Det neste tilfellet var tilsjøs i '66 og også da en nordmann i ganske høy stilling. Vi trodde

han hadde vanskeligheter med alkohol, men det var nok narkotika som var årsaken. Jeg så han igjen i '68 og da var han avansert nedover og ett blikk på øynene sa mer enn nok om hvor hans problem lå.

Jeg bør kanskje nevne at det ikke er så lett å få se en narkoman i øynene, for de er nok selv klar over hva som røper dem.

I '67 møtte jeg på nytt en nordmann som var avhengig av stoff, men ingen ombord fikk noe å vite før etter at han var mønstret av. De siste to år har jeg fått høre at jeg har seilt sammen med to som har brukt narkotika. Jeg kan forstå det nå av den uforklarlige glede og lykke den ene viste til sine tider og fortvilelsen andre ganger. Den andre skulle ha brukt stoff i 7 — syv — år etter hva han selv har fortalt til sine kamerater.

Hvordan kan så slike tilfeller gå upåaktet hen?

Jo, her kommer det misforståtte kameratskap inn, hvor ingen ombord skal «sladre» til de ansvarlige ombord hva de andre driver på med. Når så vedkommende er mønstret av, kommer de og forteller at han brukte narkotika, han kastet reservedeler overbord, han kastet juletreet, og så videre.

Ett eksempel til på at de ansvarlige ombord ikke får kjennskap til hva som foregår, kan følgende vise: En av vårt mannskap var for noen år siden ombord i en norsk båt i japansk havn for å snakke med en kollega. Da han kom inn i lugaren lå det fem unge nordmenn i narkotikarus på benk og dørk. Vedkommende ble også budt, men takket nei. Senere har jeg snakket med en ansvarlig fra samme båt og han kunne si at de hadde ingen anelse om at noe slikt foregikk ombord.

Hvordan kan vi stoppe misbruket av narkotika til sjøs og hjemme også for den saks skyld?

Foreldrene må i første rekke ikke tro at deres barn har så bra oppdragelse at de ikke kan bli narkomane. Hold derfor et skarpt øye med hva ditt barn driver med om kvelden og gjerne også om dagen. Til dem ute som oppdager at kameraten er falt av lasset og bruker narkotika: «Vær ikke lojal mot ham, men gå til de ansvarlige ombord og gi beskjed, slik at vedkommende kan bli sendt hjem for behandling». Han bør ikke få lokket noen av sine kamerater i fellen. En skal også her være oppmerksom på hvilke vanskeligheter skipet kan komme i om noen blir tatt for narkotikamisbruk i utlandet.

Vi trenger også all den støtten vi kan få av de norske myndigheter og det vil jeg ikke kalle å være «barnepike», men å være sitt ansvar bevisst. La oss derfor alle være med og bekjempe narkotikaondet før byllen sprekker og sprer fordervelse til mange flere enn nødvendig.

Exit "Sverdslag"?

«Dette er ingen gravskrift for skipsavisen «SVERDSLAG», men en takk og farvel fra alle oss som gjennom disse syv månedene avisen foreløbig har eksistert, har båret den frem på våre «diktervinger» og gjort det hele mulig. En takk og farvel fra alle de personer som i stort og smått, i arbeid som i fritid, har vært med på å etablere «SVERDSLAG» som noe mere enn en døgnflueavis, og en takk til dere som med sin leserinteresse har gitt oss moralsk støtte. Vi forlater herved redaksjonslokalene og etterlater de i håp om at våre etterkommere vil ta vare på denne arv og føre den videre i pennen og på skrivemaskinen, til forargelse for noen, til glede for de mange.»

Ja, så sto det å lese i det foreløbig siste nummer av «NORBEGA»'s skipsavis «SVERDSLAG» som ble utgitt i september like før hele redaksjonsstaben (og vel så det) mønstret av. Vi slutter oss til håpet om at noen av de som nå er ombord vil fortsette arbeidet med avisen som vi forstår har vært til stor underholdning og glede ombord.

Grunnlaget for å forhindre en «avisdød» skulle være til stede og vi håper noen tar opp utfordringen fra den avmønstrede redaksjonsstab.

Rengjøring av lasterom

Det tverrfaglige forskningsprosjekt System for Drift av Skip går i disse dager i gang med et nytt delprosjekt om rengjøring av lasterom på bulkskip. Siktepunktet er å finne frem til såvel nye metoder som nytt utstyr, slik at tidsfaktoren kan reduseres samtidig med at denne arbeidsoperasjon kan bli enklere og triveligere for mannskapet.

— Men det har foregått en rivende teknisk utvikling på en rekke felter ombord i handelsskip, har det skjedd svært lite når det gjelder rengjøringsprosessen av lasterom på skip. Det er derfor all grunn til å tro at vi vil kunne komme frem til mindre arbeidskrevende metoder enn vi har i dag, sier sjøkaptein Birger Wøhni i SDS.

— Hvorfor er dette prosjektet så viktig?

— Saken har både en økonomisk og en trivselsmessig side. Under et forprosjekt — utført av Norges Skipsforskningsinstitutt — er det registrert at skip på 38.000 t.d.v. benyttet alt tilgjengelig mannskap i 14 døgn for rengjøring fra kull til kornlast. Dette viser at denne operasjon i dag ofte representerer en toppbelastning som våre skip ikke er bemannet for å kunne utføre ved hjelp av konvensjonelt utstyr. Foruten at operasjonen innebærer store ekstrautgifter, kommer bulkskip også ofte off hire på grunn av den tidkrevende rengjøring av lasterommene når det skal lastes annen last i lossehavnene. Med en raskere rengjøringsmetode vil skipene få langt bedre transportkapasitet og større muligheter til å velge mellom aktuelle laster.

— Hva med mannskapet?

— Det er en kjent sak at rengjøring av lasterom er en upopulær jobb. Selv om det ikke foreligger noen undersøkelser, er det vel grunn til å tro at bedre rengjøringsmetoder vil innvirke på trivselen ombord. Et bulkskip på 40.000 tonn bruker jo ofte til rengjøring av lasterom over 50 pst. av den tid som medgår til lasting/lossing og klargjøring — eller opp til fire ganger så lang tid som benyttes til stempelsjau.

Det ideelle vil selvsagt være å komme frem til utstyr som kan overvåkes istedenfor å være manuelt betjent. Prosjektet skal gå ut 1974, og såvidt jeg vet er det første gang noe slikt blir satt i gang. Forøvrig holder vi det for sannsynlig at noen av våre resultater også vil kunne komme kombinasjonsskipene (OBO) til gode, sier sjøkaptein Birger Wøhni til slutt.

Vi presenterer kontorpersonalet

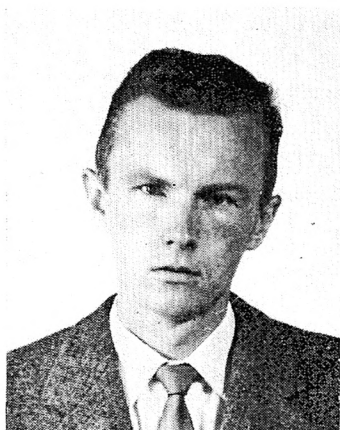
Merkantile avdeling:



Kontorsjef Wilhelm Bolin er leder for rederiets merkantile avdeling, herunder regnskaps- og økonomiavdeling, assuranceavdeling, sekretariat, kontororganisasjon og kontorets personaladministrasjon.



Økonomisekretær Ragnar Winge Kristensen assisterer kontorsjefen i regnskapsarbeid og har som hovedoppgaver rederiets tallmessige kostnadskontroll, investeringsprosjekt-vurderinger og kalkyler samt likvidbudsjettering.

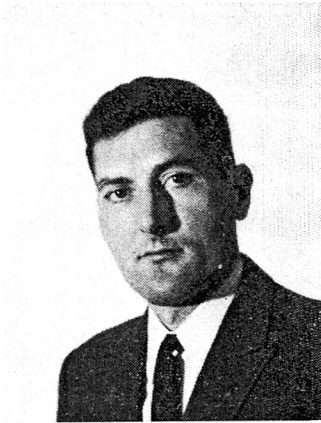


Bokholder Arne Olsen har ansvaret for bokholderiet og den daglige regnskapsførsel samt inkasso og remitteringer.



Bokholderiassistent Gunnar Steen assisterer bokholderen i den daglige regnskapsførsel. Videre foretar han postekspederingen.

Befraktningsavdelingen:

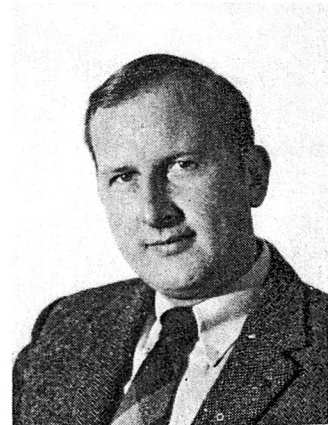


Befrakter Bjørn Jensen har ansvaret for rederiets befraktningsmessige funksjoner, valg av agenter, stevedorer og bunkersinnkjøp. Videre utarbeider han reisekalkyler og seilingsinstrukser.

Sekretær Ruth Woxen er sekretær for den merkantile avdeling og befraktningsavdelingen.



Inspektør Haakon Lilleby assisterer sjefsinspektøren. Han har ansvaret for kontroll av skipenes rapporter og sertifikatforfall. Videre kontroll av reservedelsbestillinger og reservedels/vedlikeholdskartotek, samt oppfølging av skipenes fortløpende Veritas-besiktelser.



Mannskapssjef Svein Björvand foretar forhyring av offiserer og mannskap og behandler ellers mannskapsforhold. Videre står han for innkjøpsbehandling av proviant, rekvisita og reservedeler til skipene samt forsendelser av samme.

Teknisk avdeling:



Sjefsinspektør Per Hauan har ansvaret for rederiets tekniske avdeling, herunder innkjøps- og mannskapsavdeling. Han har videre ansvaret for skipenes teknisk/økonomiske drift, herunder skipenes budsjettprolegg.



Sekretær Anne Berit Dahle foretar kontroll av hyreregnskaper og behandling av sykesaker foruten vanlig sekretærarbeide.

Pensjonstrygden for sjømenn

Trygden omfatter norske statsborgere, samt utlendinger/statsløse med fast bopel i Norge, som er tilsatt som arbeidstakere på

- Norske skip på 100 br. reg.tonn eller mer,
- redningsskøyter som tilhører Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning,
- norske hvalfangststasjoner utenfor riket,
- visse registreringspliktige rute-, slepe- og bergingsfartøyer under 100 br. reg.tonn,
- visse utenlandske hvalfangstsekspedisjoner eller faste hvalfangststasjoner utenfor riket.

Kongen kan bestemme at arbeidstakere på andre spesielle skip skal omfattes av trygden.

Retten til pensjon og pensjonens størrelse avhenger stort sett av det antall pensjongivende farts måneder som arbeidstakeren har.

Pensjongivende er fartstid i trygdepliktig tjeneste som nevnt foran. Som pensjongivende medregnes på bestemte vilkår også visse tidsrom utover tjenesten om bord. Dette gjelder den tid vedkommende

- har avtjent sin verneplikt,
- av omsyn til utdanning som maskinist har arbeidet ved mekanisk verksted, og betalt pensjonsavgift,
- etter 1. juli 1951 har mottatt etterhyre eller har fått sykepengar eller sykehusbehandling for sykdom inntruffet i tjenesten,
- før pensjonsalderen har mottatt uførestønad fra pensjonstrygden for sjømenn eller fra annen lovbestemt stønadsordning eller fra utenlandsk hold, når stønaden er gitt på grunn av sykdom eller skade som er påført arbeidstakeren i tjenesten til sjøs.

Alderspensjon.

Rett til alderspensjon har arbeidstakere som har enten

- a) — 150 pensjongivende farts måneder eller
- b) — 75 pensjongivende farts måneder og dessuten så mange måneders tjeneste på norske skip mellom 50 og 100 br. reg.tonn at han tilsammen har 150 måneder eller

- c) — 36 pensjongivende farts måneder og som på det tidspunkt han når pensjonsalderen, mottar uførestønad, personskadetrygd eller visse andre ytelser på grunn av skade eller sykdom inntruffet i tjenesten til sjøs.

Kravet til 150 måneder i pkt. a og b settes imidlertid ned med det antall farts måneder arbeidstakeren har i tidsrommet 1. september 1939—31. desember 1945.

Arbeidstaker som ikke fyller ovennevnte vilkår, men som har 36 pensjongivende farts måneder, har likevel rett til alderspensjon hvis hans samlede pensjongivende tjenestetid i pensjonstrygden for sjømenn og i andre pensjonsordninger er minst 150 måneder. Vilkåret er imidlertid at han er nådd pensjonsalderen som gjelder i hver av pensjonsordningene.

Rett til alderspensjon — etter særregler — har også arbeidstaker som har minst 18 pensjongivende farts måneder i tidsrommet 1. september 1939—31. desember 1945.

Pensjonsalderen er 60 år. For den som tiltrer tjenesten til sjøs første gang etter 1. januar 1969, heves imidlertid pensjonsalderen med 1 måned for hver to måneder arbeidstakeren mangler på å ha 120 farts måneder etter sitt fylte 40 år.

Redusert alderspensjon kan ytes inntil fem år før pensjonsalderen når summen av alder og pensjongivende fartstid er 80 år eller mer.

Til arbeidstaker som ikke er fylt 65 år, kan alderspensjon ytes bare når han er sluttet i tjenesten til sjøs og ikke har tilsvarende tjeneste på utenlandsk skip.

Alderspensjonen er kr. 27,80 for hver farts måned som underordnet og kr. 38,92 for hver farts måned som overordnet, og kan beregnes av inntil 260 farts måneder. For farts måneder i tidsrommet 1. september 1939—31. desember 1945 gis et tillegg på 200 %. For alderspensjonist under 67 år ytes 32 % tillegg til bruttopensjonen. For alderspensjonist over 67 år ytes 32 % tillegg til den del av bruttopensjon som svarer til krigsfartstillegget og 8 % tillegg til den øvrige del av bruttopensjonen.

Eksempler på full årlig brutto alderspensjon uten barnetillegg og ventetillegg:

	Uten fartstid under krigen		Med 76 farts- måneder under krigen	
	før 67 år	etter 67 år	før 67 år	etter 67 år
360 farts måneder som offiser	18 504	15 144	26 304	22 944
360 farts måneder som underordnet	13 212	10 812	18 792	16 392

Beløpene som er oppgitt ovenfor er ført ajour til 1. juli 1973. En må regne med at disse tallene etter hvert kan bli endret.

Det gis 10 % tillegg for hvert barn under 18 år som pensjonisten forsørger. Barnetillegg kan bevilges til barnet fyller 21 år hvis hensynet til barnets utdanning gjør det rimelig.

Pensjonen øker med et prosentvis ventetillegg for hver måned vedkommende utover pensjonsalderen, men før fylte 65 år, venter med å ta alderspensjon og fortsetter tjenesten til sjøs.

Alderspensjon eller del av denne som er beregnet for fartstid etter 31. desember 1966, opphører ved fylte 67 år. Ventetillegg som er beregnet av denne del av pensjonen løper dog fortsatt til fylte 70 år, da det opphører. Alderspensjon som er opptjent før 1. januar 1967, ytes også etter fylte 67 år. Om samordning av pensjonen med andre pensjoner, se neste side.

Uførestønad.

På visse vilkår kan uførestønad bevilges til den som er ervervsufør på grunn av skade eller sykdom oppstått mens han var i tjeneste som sjømann. Uførestønad ytes prinsipielt ikke når sjømannen er blitt ervervsufør etter 31. desember 1966, og han kommer inn under folketrygdens bestemmelser om tilleggs-pensjon.

Når uførestønaden blir fastsatt, tar en bl. a. hensyn til graden av ervervsuførhet og behovet for stønad, og den kan utgjøre inntil full alderspensjon.

Etterlattepensjon.

Etterlatt enke og barn har rett til ytelse for den fartstid som sjømannen har opptjent før 1. januar 1967, hvis sjømannen selv hadde nok fartstid til å kunne få pensjon eller han døde i tjeneste som sjømann, eller på grunn av skade inntruffet i tjenesten, eller innenfor visse andre tidsrom hvor han fortsatt var å anse som yrkessjømann.

Enke som har omsorg for barn under 18 år, får enkepensjon fra mannens død. Ellers får hun en overgangsstønad fra dødsfallet svarende til to års enkepensjon — og enkepensjon når hun fyller 55 år.

Enkepensjonen er prinsipielt 60 % av alderspensjonen inklusiv offiserstillegg og krigsfartstillegg, men ikke ventetillegg og barnetillegg. Pensjonen beregnes bare på grunnlag av fartstid før 1. januar 1967. Det generelle tillegg til pensjonen er 32 % for den del som utgjør krigsfartstillegget, og 8 % for den øvrige del av pensjonen.

Gifter enken seg igjen, bortfaller retten til pensjon. Blir hun igjen enke, eller blir det nye ekteskap oppløst ved skilsmisse, kan styret på visse vilkår bevilge henne pensjon.

Fraskilt hustru har rett til enkepensjon på bestemte vilkår. Pensjonen skal ikke være større enn det underhold hun hadde krav på ved mannens død, og heller ikke være mer enn en halv enkepensjonen hvis det også er gjenlevende enke. Det er en viss adgang til dispensasjon.

Barnepensjon ytes til barnet fyller 18 år. Pensjon kan bevilges til barnet fyller 21 år, hvis hensynet til dets utdanning gjør det rimelig. Pensjonen er 40 % av enkepensjonen for ett barn, stigende til 100 % av enkepensjonen for fem eller flere barn. Er begge foreldre døde, ytes høyere barnepensjon.

Pensjonen samordnes med andre pensjoner og trygder etter reglene i lov om samordning av pensjons- og trygdeytelser. Et viktig unntak er at for alderspensjon til pensjonist som har fylt 67 år og for enke- og barnepensjon settes fradraget for folketrygdens grunnpensjon til et lavere beløp enn det som følger av samordningsloven.

Den del av alderspensjonen til pensjonister under 67 år som beregnes på grunnlag av fartstid opptjent etter 1966, samordnes med tilleggs-pensjonen fra folketrygden.

Arbeidstaker som er sluttet tjenesten til sjøs og som ikke har nok fartstid til å få pensjon, kan med visse unntak få tilbake pensjonsavgift som han har betalt til trygden utover 36 måneder.

Tilbakebetaling finner ikke sted før han har nådd pensjonsalderen.

MANNSKAPSLISTE

pr. 15. november 1973

M/S «NORBETH»		M/S «NORBELLA»		M/S «NORBEGA»	
Kaptein	Pareli Sørgård,	Kaptein	Trygve Thomassen,	Kaptein	Håk
Overstyrmann	Inndyr	Overstyrmann	Askøy	Overstyrmann	Stein
1. styrmann	Alf Erik Hanssen,	1. styrmann	Ove Bjurstrøm,	1. styrmann	Nils
1. styrmann jr.	Kongsvinger	1. styrmann jr.	Natvig	2. styrmann	Lan
Telegrafist	Trond Manum,	Telegrafist	Odd Fimland,	Telegrafist	Ro
Arbeidsleder	Garnes	Arbeidsleder	Ågotnes	Arbeidsleder	Nyg
Matros	Frank H. Hansen,	Tømmermann	Alf Løvås,	Matros	Ole
Matros	Skien	Matros	Kristiansand	Matros	Ilser
Matros	Egil R. Nielsen,	Matros	Irene Løvås	Matros	Ivar
Matros	Arendal	Matros	Kristiansand	Matros	Rau
Matros	Torbjørn Låberg,	Matros	John Berry,	Matros	Gun
Matros	Mo i Rana	Matros	England	Matros	Antv
Matros	Malvin Fjetland,	Matros	Arne Fredriksen,	Matros	Niel
Matros	Narvik	Matros	Kvaløysletta	Matros	Dan
Matros	Ole Sletvold,	Matros	Magnar Myrvåg,	Matros	Odd
Matros	Jessheim	Matros	Gurskøy	Matros	Tøn
Matros	Juan Abal Sieira,	Matros	Jean Ait Ziane,	Matros	Svei
Matros	Spania	Matros	Frankrike	Matros	Fars
Matros	Burkhard Bartoschik,	Matros	Ole Pedersen,	Matros	Eilif
Matros	Tyskland	Matros	Børselv	Matros	Bug
Matros	John Collins,	Matros	Harald Hansen,	Matros	Svei
Matros	Australia	Matros	Straumbukta	Matros	Bø i
Matros	Jose Garcia Dominguez,	Matros	Oddly Pedersen,	Matros	Kurt
Matros	Spania	Matros	Porsanger	Matros	Anke
Matros	Olav Westby,	Matros	Ferd. Bøe,	Matros	Odd
Matros	Finnsnes	Matros	Indre Arna	Matros	Nest
Matros	Eivind Magnussen,	Matros	Nils Jakobsen,	Matros	Kjell
Matros	Mastrevik	Matros	Oslo	Matros	Grim
Matros	Tor Hans Bakken,	Matros	Tor Holtermann,	Matros	Per
Matros	Svolvær	Matros	Oslo	Matros	Svel
Matros	Kåre Halvorsen,	Matros	Inge Juliussen,	Matros	Arns
Matros	Sande i Vestfold	Matros	Leknes i Lofoten	Matros	Berg
Matros	Heinrich Rippe,	Matros	Asle Hansen,	Matros	Günt
Matros	Tyskland	Matros	Aspelund	Matros	Tyskl
Matros	Toribio Madeo Bernardino,	Matros	Per Elde,	Matros	Alfor
Matros	Filippinene	Matros	Bremanger	Matros	Tyskl
Matros	Karstein Ranset,	Matros	John Pedersen,	Matros	Hara
Matros	Ballangen	Matros	Korgen	Matros	Lofts
Matros	Tor Haldorsen,	Matros	Bjørn Olsen,	Matros	John
Matros	Elvebakken	Matros	Jakobsnes	Matros	Sann
Matros	Arne Bruvik,	Matros	Fredrik Akselsen,	Matros	Svein
Matros	Bergen	Matros	Saltrød	Matros	Sønd
Matros	Torbjørn Karlsen,	Matros	Harald Vang,	Matros	Jonny
Matros	Tromsø	Matros	Gibostad	Matros	Sørei
Matros	Wally Voss,	Matros	Frizt Skille,	Matros	Bern
Matros	Argentina	Matros	Kjerringøy	Matros	Hamr
Matros	Oddbjørg Gjerde,	Matros	Hjalmar Amble,	Matros	Mon
Matros	Bergen	Matros	Bergen	Matros	Dram
Matros		Matros	Arnfinn Hansen,	Matros	Keik
Matros		Matros	Straumbukta	Matros	Japan
Matros		Matros		Matros	Sign
Matros		Matros		Matros	Nyga

M/S «NORBU»

Kaptein	Oddmund Gjertsen, Florø
Overstyrmann	Jens Løvli, Meistervik
1. styrmann	Ivar Saus, Stavanger
1. styrmann jr.	Kjell Zachariassen, Horten
Telegrafist	Einar Albrigtsen, Stjørdal
Arbeidsleder	Lars Stridh, Sverige
Matros	Anastasio Aragon Gonzalo, Spania
Matros	Sverre Vangen, Oslo
Matros	Rolf Rasmussen, Sørvågen
Lettmatros	Cesar A. Solema, Filippinene
Lettmatros	Rolando Solema, Filippinene
Maskinsjef	Knut Johnsen, Tromsø
1. maskinist	Odd Vabø, Bergen
2. maskinist	Sverre Mathiesen, Bergen
Assistent	Magne Høivik, Florø
Elektriker	Torbjørn Romsloe, Narvik
Reparatør	Frank Østerholt, Risør
Motormann	Roald Haug, Oslo
Motormann	Evald Iversen, Nesseby
Smører	Finn Trones, Mo i Rana
Smører	Kyrre Lyngdal, Lyngseidet
Maskingutt	Henrik Malm, Oslo
Stuert	Leo Hovda, Stavanger
Kokk	Gunnar Brox, Storslett
Pike	Astrid Hægestøyl, Omli
Pike	Torunn Hovda, Stavanger
Pike	Yasuko Stridh, Japan
Messemann	Segundo Rodil, Filippinene

M/S «NORBROTT»

Kaptein	Audun Hervig, Eidsvågneset
Overstyrmann	Torbjørn Iversen, Fredrikstad
1. styrmann	Sverre Johansen, Tromsø
1. styrmann jr.	Harald Heimro, Balsfjord
Telegrafist	Torgeir Nøtland, Farsund
Arbeidsleder	Odd Georg Dahl, Rælingen
Tømmermann	Arne Hansen, Tromsø
Matros	Jose Ramon Brion, Spania
Matros	Eleuterio Viqueiro Rodriguez, Spania
Matros	Carlos Palacios, Ekvador
Matros	Bjørn-Erling Lund, Narvik
Lettmatros	Leif Bjarne Fjellro, Balsfjord
Dekksgutt	Petter Johansen, Narvik
Maskinsjef	Erling Halvorsen, Nesttun
1. maskinist	Terje Hansen, Bergen
2. maskinist	Asbjørn Pedersen, Vågan
Assistent	Kristen Lagesen, Narvik
Elektriker	Kurt Sewe, Tyskland
Reparatør	Osvald Myren, Vegårdshøi
Motormann	Kjell Johnsen, Narvik
Motormann	Antonio Ruibal Crespo, Spania
Motormann	Jacobus Oosterling, Nederland
Smører	Johnny Langrind, Rygge
Stuert	Mannfred Breistein, Bergen
Kokk	Herman Leinmüller, Østerrike
Pike	Herdis Nøtland, Farsund
Pike	Gjertrud Hansen, Tromsø
Pike	Britt Hanssen, Finnfjordbotn
Pike	Bjerg Dahl, Rælingen

„NORBU” redder kubanerne

= KL 2300Z 9/9 TOK OMBORD 3
KUBANSKE FLYKTNINGER
FRA FLÅTE I FLORIDASTRE-
DET ETA LOS JACKSONVILLE
1800 LOKALTID COAST GUARD
OG AGENT JACKSONVILLE
INFORMERT =
NORBU +

Sjefsinspektør Per Hauan var ombord i «Norbu» under ovennevnte hendelse og han kan berette følgende:

«Norbu» var på reise fra Jacksonville da man ved 18-tiden den 9. september oppdaget en flåte med tre mann ombord som drev i Floridastredet. Skipets fart ble redusert og kaptein Gjertsen manøvrerte henne opp til flåten. Til tross for sterk strøm klarte mannskapet å få folkene og den skrøpelige flåten ombord og reisen kunne fortsette.

Flåten var som nevnt meget skrøpelig og besto av fem oppblåste bilringer. Under normale tilstander ville enhver betenke seg lenge

før en la ut på sjøen med et slikt farkost og de tre kubanere måtte således ha vært i en desperat situasjon siden de hadde lagt ut på havet på fem bilringer.

Mennene var 26, 33 og 48 år gamle og hadde startet sin seilas fra Mariel, Havana 10 dager før «Norbu» plukket de opp. De var noe medtatt da de ble tatt ombord, men kviknet forholdsvis raskt til. Selv oppga de å være politiske flyktninger og med talende bevegelser gjorde de det klart for oss at en tilbakevending til fedrelandet ville resultere i at de ville bli et hode kortere. En lite hyggelig tanke skulle vi tro.

Språkproblemene gjorde det vanskelig å få en fullstendig forklaring av hele hendelsesforløpet, men det var helt tydelig at de tre mennene var lettet over at de var på vei til USA og ikke til Kuba.

Ved ankomst Jacksonville ble flyktingene tatt hånd om av de amerikanske myndigheter uten noen problemer. Vi fikk forståelsen av at mottagelsen av kubanske flyktninger var mer eller mindre en daglig affære på Floridakysten.



Den skrøpelige farkosten heises ombord.



Den siste av flyktingene heises ombord og blir tatt hånd om av mannskapet.

Rapport fra skipene

„Norbeth”s velferdsaktiviteter
av telegrafist Harald J. Hansen

Etter en lengre altfor rolig periode ombord i Norbeth når det gjelder fritidsaktiviteter, er startskuddet nå gått for et utvidet velferdsarbeid, der det ikke skal mangle på velferds-tilbud.

Interessen ble vakt under skipets New Orleans? og Baton Rouge opphold da 12 av besetningen deltok i velferdskontorets friidrettskonkurranser i Baton Rouge. Ingen verdensrekorder var i fare under stevnet, men poeng ble det ut av det, så nå er Norbeth registrert som deltaker i mesterskapet, og det er en brukbar begynnelse. Det beste resultat sto Vigdis Ruud for med 1.98 i lengde uten tilløp som gir henne en foreløbig 3dje plass i New Orleansmesterskapet.

Etter avsluttet konkurranser tok velferdssekretæren oss med til byens velanbefalte spisested, «Steak and Ale», der biffene ble konsumert minst like iherdig som jakten på sekunder og centimetre på idrettsbanen.

Skipets fart og korte havneopphold er problemene vi har å hankses med når det er tale om arrangementer på land. Dette fikk vi til fulle erfare i Baton Rouge neste dag da alt lå til rette for fotballkamp og deltakelse i bridge-turnering. Arrangementene skulle finne sted i New Orleans og det var ordnet med transport. Vi fikk i siste liten meldt avbud da det kom melding om at skipet skulle forhale til ny lasteplass syd for New Orleans.

Det skulle vise seg at ankringsoppholdet der tok noen dager, så det hadde vært anledning å avvikle konkurransene likevel, men da alt var så uvisst, vågde vi ikke melde oss på.

Det er nok ombord det meste av aktivitetene må finne sted. Med dette for øyet gikk man til valg av velferdskomité under velferdsaftens på reise fra Panama til Japan. De forskjellige verv ble fordelt på fem mann, nemlig for underholdning i forbindelse med velferds-

der, elektriker Halvorsen, bordtennis og skyting, matros Bartoschik, dekksgolf og andre leker på dekk, arbeidsleder Låberg, friidrett og fotball, 1. styrmann Manum og sekretær/materialforvalter, telegrafist Hansen. Kveldens bingo rettet opp en mer enn skrapet velferds-kasse. Dette samt at stemningen var upåklagelig er vår måte å ønske «kosekveldene» velkommen tilbake.

Velferdens tillitsmenn er alt trådt i virksomhet. De to første skytekonkurranser om mesterskapspokalen er avviklet. Kaptein Sørgård var ubeskjeden nok til å ta ledelsen etter første omgang foran en revansjelysten maskinsjef Westby.

Resultater:

1. Kaptein Sørgård	96 poeng
2. Maskinsjef Westby	94 »
3. 2. maskinist Bakken	92 »

I andre omgang var 2. maskinist Bakken suverent best med 94 poeng, og klarte med det å passere Sørgård og Westby og innta en foreløbig førsteplass. En omgang gjenstår før pokalen kan overrekkes vinneren.

Resultater etter 2. omgang:

1. 2. maskinist Bakken	186 poeng
2. Kaptein Sørgård	183 »
3. Maskinsjef Westby	179 »
4. Elektriker Halvorsen	172 »

Sjefen for dekksgolf og andre utendørs leker fikk det ekstra travelt på sitt felt. I Norbeth's 2½-årige historie har ikke dekksgolfutstyr befunnet seg ombord. I skrivende øyeblikk er alt utstyr blitt laget samt at skipet har fått sin dekksgolfbane utført etter alle kunstens regler. Vi venter på første konkurranse, og imens går treningen for fullt. Utstyret ellers er på begynnerstadiet. Det begynner nok å dukke opp en og annen personligpreget kølle, mens profesjonistens klesdrakt, som maskinsjef Halvorsen nevner i forbindelse med denne edle sport, har vi ikke merket ennå. Kanskje spesialistene i første omgang dekker seg bak en alminnelig ytre fasade, tiden vil vise.

Sjefen for friidrett og fotball har ikke trådt i aksjon ennå, men det har sin naturlige forklaring. Han har nemlig vært lærer for båtkurset som nettopp er avsluttet. 7 personer var igjen å finne på skolebenken etter mange års fravær. Eksamensdagen bragte samtlige det ettertraktede sertifikat. Norbegas emnente lærer, overstyrmann Hanssen, var hos oss forfremmet til sensor. Lærer Manum fortjener blomster for sin kursledelse.

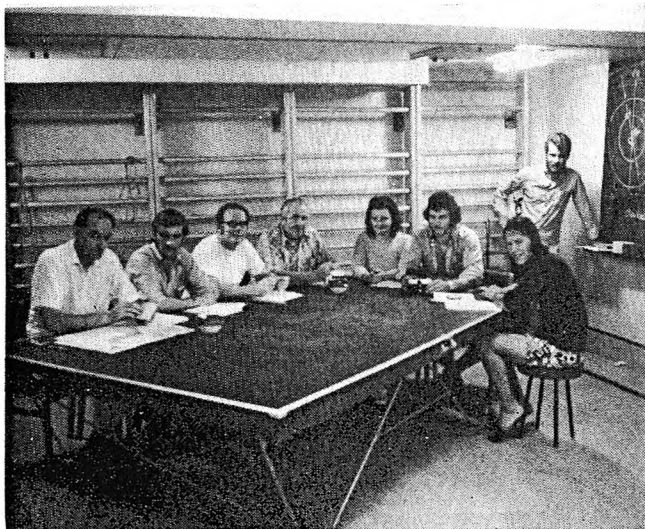
De nye båtførere er: Maskinsjef Westby, 2. maskinist Bakken, stuert Bruvik, matros Barotschik, motormann Ranset, pike Gjerde og telegrafist Hansen.

Resultatlisten for New Orleansmesterskapet i bridge for 1973 viser at Norbeth ligger på en 3dje plass. Tross avmønstringer kan vi fortsatt stille lag ombord til å ta kampen opp for i det minste å forsøke å beholde den gode plassering. En annen ting er at en seier i New Orleans ved siste anløp ville brakt skipet på førsteplass, men som vi tidliger i denne artikkel har fortalt så ble det ikke mulig å delta.

Foreløbige resultater:

1. m/s «Gausdal» 3 kamper	130—132 4 p.
2. m/s «Westbulk» 1 kamp	79— 4 2 »
3. m/s «Norbeth» 2 kamper	97— 49 2 »
4. m/s «Milena» 1 kamp	51— 51 1 »
4. m/s «Janetta» 1 kamp	51— 51 1 »

En bordtennisturnering er under planlegging, dertil går det rykter om diverse arrangementer som for øyeblikket er hemmelighetstemplett. Det ser dermed ut til at Norbeth går en aktiv velferdssesong i møte.



Deltagere ved båtførerkurset. Fra venstre: maskinsjef Westby, 2. maskinist Bakken, telegrafist Hansen, stuert Bruvik, pike Gjerde, motormann Ranset og matros Bartoschik. Ved tavlen: kurssets leder, 1. styrmann Manum.

Skattefri banksparing

Det er ikke vår mening å bringe noen gratisreklame for våre banker i disse spalter, men da ordningen skattefri banksparing synes å være lite kjent blant de seilende skal vi få gi en liten orientering. Vi er vel alle interessert i å få vår skatt redusert mest mulig og den skattefrie banksparing er i så måte en meget fordelaktig mulighet.

Som kjent er sjømannsskatten en måneds-skatt hvor hvert månedsfradrag inkluderer 1/10 av alle klassefradragene forøvrig på årsbasis. Individuelle utgifter som skattefri banksparing tas i betraktning ved fastsettelsen av spesialfradraget på skattekortet og dette fradraget bestemmes på den måten at de årlige utgifter avrundes oppover til nærmeste hundretall og divideres med 10. En skattefri banksparing på f. eks. kr. 1250,— pr. år gir således et spesialfradrag på 130.

En sjømann med 13 månedsfradrag og marginalskatteprosent på 33 vil, med f. eks. et sparebeløp på kr. 1250,— i året, få en skattereduksjon på 559,—. Det vil si at etter 10 år med samme skattesatsen vil skattereduksjonen bli kr. 5.590,—. Den faktiske fortjeneste, skattereduksjon og renter, vil utgjøre kr. 9.600,— slik at det kun vil koste kr. 2.900,— å spare kr. 12.500,—.

Dette er faktisk mer fordelaktig for sjømenn enn for oss på land.

Betingelsene er at det inngås en avtale mellom sparer og en bank om at det skal settes inn på særskilt konto et like store beløp i 10 kalenderår.

Skattefri banksparing forrentes med 5 % p.a. og det foregående års renter kan brukes som en del av innskuddet, og det kan bli stående eller heves.

Innskuddet på skattefri banksparing kan selvfølgelig heves før det er gått 10 år, men beløpet blir da regnet som inntekt det året og blir skattelagt. Hvis en derimot slutter å innbetale i perioden, men lar pengene stå inne i 10-års perioden, kan de heves skattefritt. Beløpet kan heves skattefritt allerede etter 4 år dersom beløpet innen årets utgang benyttes til anskaffelse av ny fast bolig.

Det maksimale sparebeløp det kan kreves fradrag for, er i skattekategori I kr. 1400,— pr. år og i kl. II kr. 2800,—. I disse beløpene inngår premie til livsforsikring.

Hvor er det blitt av kofferten?

Når transportbåndet stoppes og medpassasjerene fra flyet forlengst har sjekekt ut gjennom toll, drøyer man ytterligere et par minutter i et fortvilet håp om at bagasjen tross alt må dukke opp. Underet skjer ikke og man begir seg til kontoret for etterlysning av bortkommet bagasje. Der er det kø.

Feilekspedert og bortkommet bagasje representerer et stadig større problem både for passasjerene og flyselskapene. Det har øket etterhvert som flyene er blitt større og passasjerlistene lengre. Spesielt ille er det i høysesongen. Det kan nevnes noen tall fra amerikanske flyselskaper: Pan American betalte i fjor 1 mill. dollar til sinte passasjerer; United Airlines, som innrømmer at de i de fire første månedene i år feilekspederte eller mistet én koffert for hver 78 ekspedert, regner med å måtte utbetale 5 mill. dollar i erstatninger i løpet av året, mot 3,6 mill. dollar i fjor.

Både høy og lav blir rammet av bagasjereguleringen: Nylig skulle sjefen for Braniff International fly til New York sammen med sin kone. De kom vel frem, men fruens bagasje greidde på en eller annen måte å havne i Chile. En av sjefene for et annet amerikansk selskap, Western Airlines, fløy i høst til Alaska for å fiske, men endel av bagasjen forsvant og flyselskapet leter fremdeles etter fiskestengene hans.

Konfrontert med den stadig økende kritikken fra såvel publikum som sine egne funksjonærer har 65 flyselskaper gått sammen om et elektronisk overvåkingssystem som skal kunne lokalisere forsvunnen bagasje hvor som helst på kloden i løpet av en times tid.

Men dette løser ikke det problemet som flyselskapene selv hevder er det største av

alle, nemlig tyverier. Så det vil fortsatt være lurt å forsikre bagasjen.

Ved reise til/fra skip på «Government Request» er det inkludert i billettprisen et erstatningsansvar på kr. 120,— pr. kg. bagasje. Ønsker man å gardere seg ytterligere, kan man tegne en separat forsikring, gjerne på flyplassen ved avreisen, det tar 5—10 minutter å ordne. Forsikringssummen er minimum kr. 3.000,—, maksimum kr. 10.000,—, minste varighet 10 døgn. Å holde bagasjen forsikret for kr. 10.000,— i 10 dager koster ved reiser innen europeisk område, unntatt Frankrike, kr.24,—, i verden forøvrig kr.48,—. For hver kr.1.000,— mindre forsikringssummen settes til, reduseres premien med henholdsvis kr. 2,— og kr. 4,—, slik at å holde bagasjen forsikret for kr.3.000,— i 10 døgn koster kr. 10,— innen Europa, unntatt Frankrike, og kr.24,— for verden forøvrig.

Denne bagasjeforsikringen gjelder, i motsetning til forsikringen som er innebygget i billettprisen, ikke bare flyreisen, men også under reise og opphold forøvrig.



Fra «Kontoret for Bortkommen Baggasje».

United States Coast Guard

En viktig faktor i lete- og redningsaksjoner til sjøs

Gjennom de senere års store skipskatastrofer er vel nå de fleste blitt klar over at U.S. Coast Guard's lete- og redningsaksjoner foregår langt til havs og ikke bare langs kysten av U.S.A. som navnet kanskje kunne tyde på. Mange vet også at skip kan sende avgangs- og posisjonstelegrammer til noe i Coast Guard som heter AMVER, men ellers er det vel bare de færreste som vet noe særlig mer om Coast Guard og AMVER-systemet. Og så rart er det vel egentlig ikke, siden disse navn stort sett bare blir nevnt i forbifarten i nyhetssendingene.

Opprinnelsen til U.S. Coast Guard var The Revenue Marine, som ble grunnlagt i 1790 som «a Federal maritime law enforcement agency». I dag er ansvarsområdet så stort og aktivitetene så mange, at det ville føre altfor langt å gi en detaljert redegjørelse. Vi skal i stedet konsentrere oss om det som har med sikkerheten til sjøs å gjøre, om U.S. Coast Guard's rolle når det gjelder å hjelpe nødstedte skip. Uten noen som helst forkleinelse for andre nasjoners redningstjeneste — og aller minst vårt eget lands — må man vel ha lov til å si at U.S. Coast Guard er noe helt enestående i oppbygning, funksjoner og hensikt.

Rescue Coordination Centers.

Rundt omkring i de 13 forskjellige United States Coast Guard Rescue Coordination Centers (RCC) holder et særdeles velutdannet og veltrent personell vakt døgnet rundt. Disse menn har som oppgave å stille sin erfaring og sin dyktighet opp mot de uhell og ulykker som kan ramme fly og skip på verdenshavene. Det er RCC-enes ansvar å koordinere alle SAR (Search & Rescue)-operasjoner, slik at alle deltagende enheter kan samle seg mot ett felles mål: Å bekjempe og redusere virkningene av et uhell, en ulykke eller en katastrofe.

Coast Guard's redningsstasjoner langs hele kysten, hurtiggående kuttere med stor rekkevidde, samt fly og helikoptere med fullt redningsutstyr ombord er beredt til å tre i aksjon på et øyeblikks varsel.

SAR-operasjoner foregår ofte over store havområder og er i de aller fleste tilfeller for omfattende til at oppgaven kan løses av en enkelt Coast Guard-enhet. Derfor er det helt nødvendig å ha en koordinator.

U.S. Coast Guard's geografiske ansvarsområde er oppdelt i distrikter. Hos sjefen (the Commander) for hvert distrikt er det et Rescue Coordination Center, som har ansvaret for all koordinering og dirigering av egne enheter innen eget distrikt. For det tilfelle at den nødstedte posisjon ikke er kjent, eller at flere enn ett av distriktene er involvert, er det dessuten opprettet to områdekommandoer (Area Commands), som i slike tilfeller overtar ansvaret for den videre koordinering og dirigering av operasjonene gjennom sine egne RCC-er.

Sentralledelsen for U.S. Coast Guard har sitt hovedkvarter i Washington D. C. Den øverste leder er ViceAdmiral Chester R. Bender.

Rear Admiral B. F. Engel er Commander of Eastern Area med hovedkvarter i New York. Han er Search & Rescue Coordinator for U.S. Atlantic Maritime Region. Gjennom sitt RCC i New York leder han alle SAR-operasjoner innenfor sitt eget kommandoområde.

På samme måte er Rear Admiral Mark A. Whalen Commander of Western Area med hovedkvarter i San Francisco. Han er Search & Rescue Coordinator for U.S. Pacific Maritime Region, og således leder av samtlige SAR-operasjoner gjennom sitt RCC i San Francisco.

Hvert RCC er bemannet med en kvalifisert offiser som Senior Controller, en kvartermester som hans assistent, samt to radiooperatører. Det er de to sistnevnte som sender og mottar all teletrafikk, som i virkeligheten er selve grunnlaget for RCC-enes virksomhet.

Telekommunikasjonssystemet er særdeles omfattende, med Control Center som hjernen i det hele. Foruten direkte kontakt med de forskjellige RCC-ene og alle deres enheter, holdes det på samarbeidsbasis kontinuerlig kontakt med enheter fra flyvåpen, hær og marine, lokalpoliti, statspoliti, sjeriffer, brannvesen, taubåt- og shippingkompanier, handelsfartøyer, sivile luftfartsmyndigheter, meteorologiske

stasjoner osv. Dessuten omfatter systemet forbindelse med andre nasjoners redningsinstitusjoner, slik at SAR-operasjonene også kan drives på internasjonal basis.

RCC-ene baserer sin virksomhet på de meldinger som innløper fra Coast Guard's egne radiostasjoner og andre stasjoner. Dessuten vil det på alle Ocean Stations lyttes konstant på den internasjonale nødfrekvens for telegrafi på 500 kilohertz og på frekvensen for telefoni på 2182 kilohertz. Når et nødsignal mottas fra en stasjon eller et fartøy, blir det omgående videresendt til det RCC som er ansvarlig for angjeldende distrikt.

RCC gir meldingen en av følgende tre graderinger:

USIKKERHET (Uncertainty)

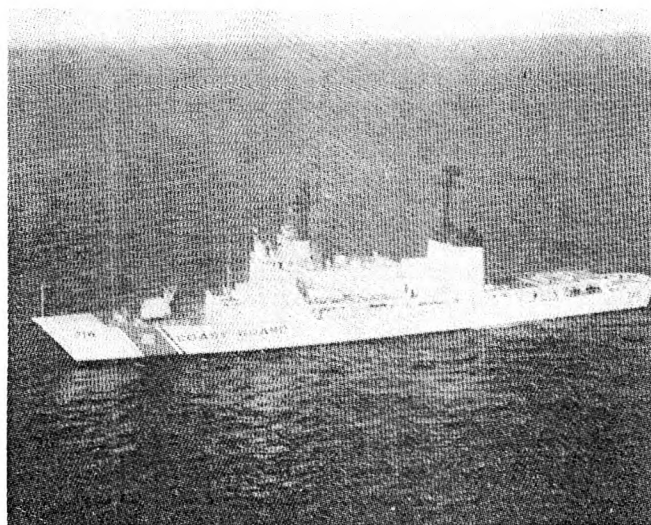
BEREDSKAP (Alert)

ØYEBLIKkelig HJELP (Distress).

Graden **USIKKERHET** benyttes når det er oppstått tvil om et skips eller et flys sikkerhet på grunn av manglende informasjoner vedrørende posisjon og bevegelse, eller når det foreligger opplysninger som kan tyde på vanskeligheter av en eller annen art.

BEREDSKAP er den gradering som brukes når det på grunn av fortsatt mangel på informasjoner om posisjon og bevegelse, eller på grunn av sikre opplysninger om vanskeligheter for personell og materiell, må regnes med at en SAR-operasjon blir satt i gang.

ØYEBLIKkelig HJELP benyttes når det er på det rene at slik hjelp må ansees nødvendig ifølge foreliggende sikre opplysninger.



Kongens gull til Magne Graff



Avd.sjef Magne Graff i Norsk Skipsadopsjon er blitt hedret med Kongens fortjeneste-medalje i gull for samfunnsgavnlige innsats.

Fylkesmann Inge Flugstad som overrakte medaljen, fremhevet i sin tale det store arbeidet Magne Graff har nedlagt for å gjøre Norsk Skipsadopsjon til en landsomfattende virksomhet.

Ved årsskiftet trer Magne Graff tilbake som daglig leder av denne frittstående organisasjonen som han med så stor dyktighet har ledet siden opprettelsen i mai 1946. Men han vil fortsette som dens «reisende ambassadør» i en tid fremover.

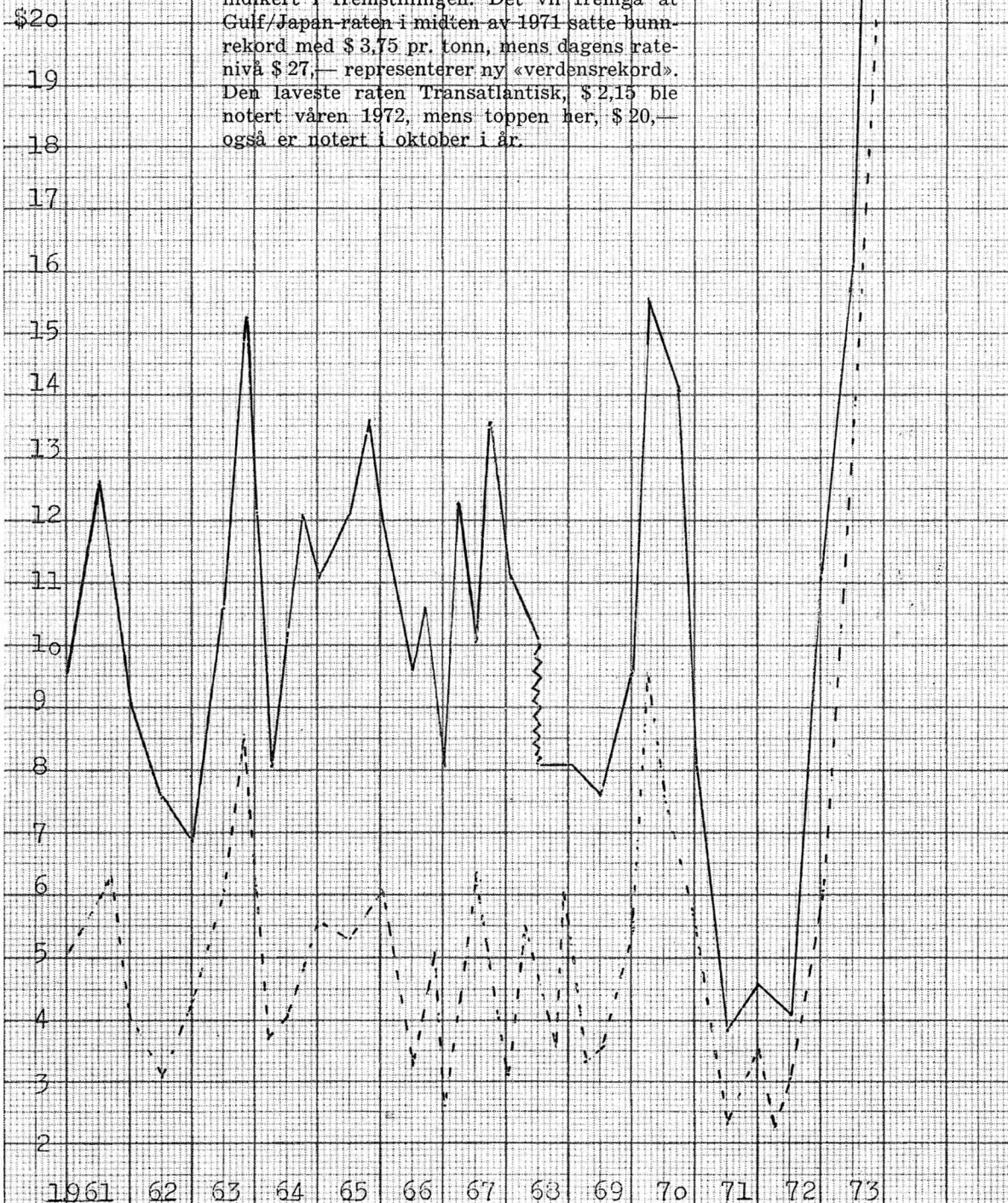
Når Norsk Skipsadopsjon meget hurtig ble en så stor suksess, skyldes det i første rekke Magne Graff. Gjennom alle disse årene har han ikke bare besøkt skoler i samtlige av landets fylker, men han har også nedlagt et like stort arbeide med å få rederier og sjøfolk interessert i dette arbeidet som etter Graff's mening betyr like meget for elever som for skipsfarten. Hans arbeide har bestått både i å formidle kontakt som å påse at begge parter fulgte opp med interessant og fantasifull korrespondanse.

Siden starten har over 1750 norske skip hatt kortere eller lengre kontakt med skoler over hele landet. Pr. i dag er det 200 skip med samlet tonnasje på 5 mill. brt, som er «innmeldt» i Norsk Skipsadopsjon.

KORN USGULF/JAPAN —————

KORN USGULF/HOLLAND - - - - -

Rateutviklingen i de viktigste korntrades siden 1960 fremkommer i vedstående fig. Den heltrukne linje viser kornfrakten USGulf/Japan, mens den stiplede linje viser Gulf/Holland-frakten. «Bruddet» på Gulf/Japan-raten i midten av 1968 skyldes at standardbetingelsene ble forandre fra de opprinnelige 1.000 tonn fri lossing pr. dag til dagens normal med totaldager for lastning/lossing. Frakt \$ 10,— med «old terms» skulle således omtrentlig tilsvare \$ 8,— med «new term» som indikert i fremstillingen. Det vil fremgå at Gulf/Japan-raten i midten av 1971 satte bunnrekord med \$ 3,75 pr. tonn, mens dagens rate nivå \$ 27,— representerer ny «verdensrekord». Den laveste raten Transatlantisk, \$ 2,15 ble notert våren 1972, mens toppen her, \$ 20,— også er notert i oktober i år.



Syssetningen i handelsflåten

Nedenfor gjengir vi en tabell som viser den fylkesvise fordeling av nordmenn som er ansatt i utenriksfart. Tabellen illustrerer den gunstige faktor sysselsettingen i handelsflåten har på distrikts- og boligpolitiske forhold. Ingen hjem behøver å flyttes om noen tar arbeid ombord, arbeidsplassene i handelsflåten står åpne like meget for folk i «distriktene» som

i de større byer og tett befolkede steder. Arbeidsplassene i handelsflåten medfører dermed ingen befolkningskonsentrasjon og forholdet er da også at en særlig liten del av sjøfolkene er hjemmehørende i Oslo og Akershus, da de fleste nettopp hører hjemme i spredt bebodde kystområder.

	1965			1972		
	Antall sjømenn	Prosentfordeling	Relativ betydning for sysselsettingen av lønnstakere ¹⁾	Antall sjømenn	Prosentfordeling	Relativ betydning for sysselsettingen av lønnstakere ¹⁾
Østfold	2.178	5,2	87,6	1.503	5,5	95,4
Akershus	1.457	3,5	72,6	816	2,9	54,5
Oslo	3.290	7,9	33,7	1.372	5,0	18,1
Hedmark	741	1,8	45,8	394	1,4	36,3
Oppland	591	1,4	43,9	338	1,2	36,3
Buskerud	1.046	2,5	49,0	647	2,3	45,4
Vestfold	3.905	9,4	200,3	2.960	10,7	236,3
Telemark	1.294	3,1	75,8	1.094	3,9	104,5
Aust-Agder	1.895	4,6	272,7	1.588	5,7	345,4
Vest-Agder	1.836	4,4	152,9	1.592	5,7	190,9
Rogaland	4.138	10,0	161,6	2.857	10,3	168,1
Hordaland ²⁾	5.747	13,8	137,9	3.671	13,3	136,3
Sogn og Fjordane	809	1,9	113,2	558	2,0	113,6
Møre og Romsdal	3.061	7,4	156,3	2.082	7,5	150,0
Sør-Trøndelag	2.103	5,1	90,5	1.531	5,5	90,9
Nord-Trøndelag	830	2,0	93,4	492	1,8	86,3
Nordland	3.300	8,0	164,8	2.092	7,6	168,1
Troms	2.023	4,9	187,4	1.257	4,5	172,7
Finnmark	1.006	2,4	162,4	545	2,0	127,2
Bosatt i utlandet	279	0,7	—	327	1,2	—
Total	41.529	100,0	100,0	27.698	100,0	100,0

¹⁾ Den relative betydning for sysselsettingen av lønnstakere i de enkelte fylker fremkommer ved først å beregne antallet sjøfolk som prosentandel av fylkets sysselsatte lønnstakere, (inklusive sjøfolk). Prosenttallet for de enkelte fylker er så dividert med det tilsvarende prosenttall for landet som helhet. Et tall større enn 100 angir at den relative betydningen er større enn for riket som helhet, et tall under 100 at betydningen er mindre.

²⁾ I 1965: Hordaland + Bergen, slått sammen til ett fylke i 1972.

Julekryssord

	1	2	3	4	5	6		7	8	9		10	11	12
13								14			15			
16				17			18			19				
20			21			22			23				24	
			25		26				27			28		
29		30			31	32		33			34	35		
36				37		38					39		40	
			41							42				
43	44								45					
46			47		48	49	50	51				52	53	
54		55									56	57		
58							59			60				61
62					63	64			65					
		66	67				68		69					70
71	72						73			74			75	
76							77			78			79	
	80							81						

VANNRETT:

1. Kommer til «snille barn» i julen.
10. Tygget.
13. Får fuglene til jul.
14. Fossefall.
16. Hyle.
17. Se.
19. Sykdom.
20. Enkle.
22. Mynt.
25. Mynt.
27. Vokaler.
28. Pronomen.
29. De gleder seg til jul.
31. Havneby i Japan.
36. Svir.
38. Øker.
39. Frukt.
41. Regner.
42. Stans.
43. Elegante.
45. Falt.
46. Nynorsk pronomen.
47. Skipstype.
52. Spise.
54. Anløper Nor-skipene.
56. Dekkes.
58. Pikenavn.
59. Vrien.
61. Plasserte.
62. Skade.
63. Adverb.
65. Tidsromet.
66. Elvens.
69. Treg.
70. Like.
71. Oljeselskap.
73. Konjunksjon.
74. Skape.
76. Land.
77. Skape kustus.
79. Guttenavn.
80. Varme-
81. Råd.

Premier:

1. premie 3 bøker
 2. premie 2 bøker
 3. premie 1 bok
-

LODDRETT:

1. Får vi i julen.
2. Hylet.
3. More seg.
4. Damer.
5. Negativt ord.
6. Ei.
7. Listet.
8. Nynorsk artikkel.
9. Uaskipningshavn for biler.
10. Må kokken til jul.
11. Tirr.
12. Gripe.
13. Høytid.
15. Drikk.
18. Neie.
21. Skala.
23. Område i Tyskland.
24. Får man av 1 vannrett.
26. Still.
29. By i Israel.
30. Naboer.
32. Tysk olje.
33. Vokaler.
34. Fornøyd.
35. Spesialbutikk.
37. Amerikansk sangerinne.
40. Platetype.
42. Fisk.
44. Jevne.
45. Pronomen.
48. Like.
49. Osende.
50. Mynt.
51. Musikkuttrykk fork.
53. Melding.
55. Enere.
57. Fordomsfri.
60. Høytiden.
63. Stoff.
64. Drikk.
67. Haster.
68. Enig (dialekt).
71. Øyne.
72. Adverb.
75. Ø (omv.).
77. Tall.
78. Pronomen (dialekt).

Innleveringsfrist

1. februar 1974.

«NORBETH»

ble trimmet forover under siste opphold i New Orleans og dessverre ble det oppdaget antydning til sprekk i propellnavet. Under opphold i Tokyo Bay den 8/11 ble det foretatt nok en trimming og antagelsene fra New Orleans ble da bekreftet. Det viste seg å være en 25 mm. lang sprekk i navet som ble forsøkt slipt bort, men den viste seg å være gjennomgående. Det ble derfor påsveiset forsterkninger i samarbeid med KaMeWa-eksperter og vi håper dette vil holde til skipet skal dokke våren '74. I skrivende stund ligger «Norbeth» fremdeles i Japan og skal laste biler for USGulf.

Forutsatt at det ikke dukker opp flere problemer med propellen, vil hun være i lossehavn primo desember. Deretter blir det lasting av korn i USGulf for Japan og julehelgen vil således bli tilbragt i Stillehavet.

«NORBEGA»'s

besetning er for tiden engasjert i utskifting av samtlige rørledninger og kabelganger over hoveddekket. Disse var sådan plassert at vanlig vedlikehold har vært umulig å utføre, hvilket har medført sterk forrustning. Med en ekstra reparatør ombord og med god assistanse av den øvrige

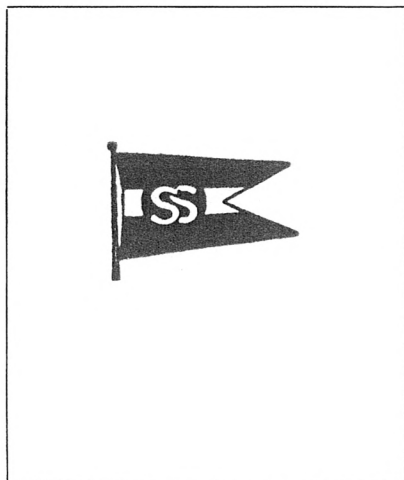
besetning går dette arbeidet unna meget tilfredsstillende. Skipet ventes til Japan 9/11 og etter utlossing skal hun igjen laste biler for US østkyst med påfølgende lasting i USGulf tilbake til Japan. Julehelgen vil mest sannsynlig bli tilbrakt i Mexico-gulven på vei til Panamakanalen.

«NORBU» har seilt tilfredsstillende siden sist og ligger i øyeblikket i Hiroshima og laster biler for Newark. Etter utlossing skal hun til USGulf og laste for Japan igjen. Julehelgen vil også for hennes vedkommende bli tilbrakt i Stillehavet.

SIDEN SIST

«NORBELLA»

har også hatt en ekstra reparatør ombord som har foretatt diverse arbeider/utskiftninger på dekk. Ellers seiler skipet tilfredsstillende mellom Morrisville og Seven Islands. Dette fartsområdet setter imidlertid vinteren snart en stopper før og det er for øyeblikket ukjent hvor befrakterne vil benytte henne etter medio desember.



«NORBROTT»

har seilt tilfredsstillende siden sist uten store problemer. Det er meningen å dokksette skipet ved neste anløp av Europa i februar måned, men dette avhenger bl. a. om de bestilte kjededrev for hovedmotoren vil være leveringsklare til den tid. Skipet er nå på vei til USGulf etter å ha losset biler i Baltimore fra Antwerpen. Etter lasting i Gulven går turen tilbake til Japan hvor noe av julen vil bli tilbrakt.