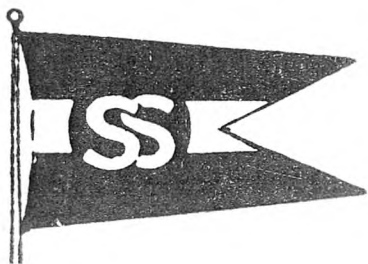
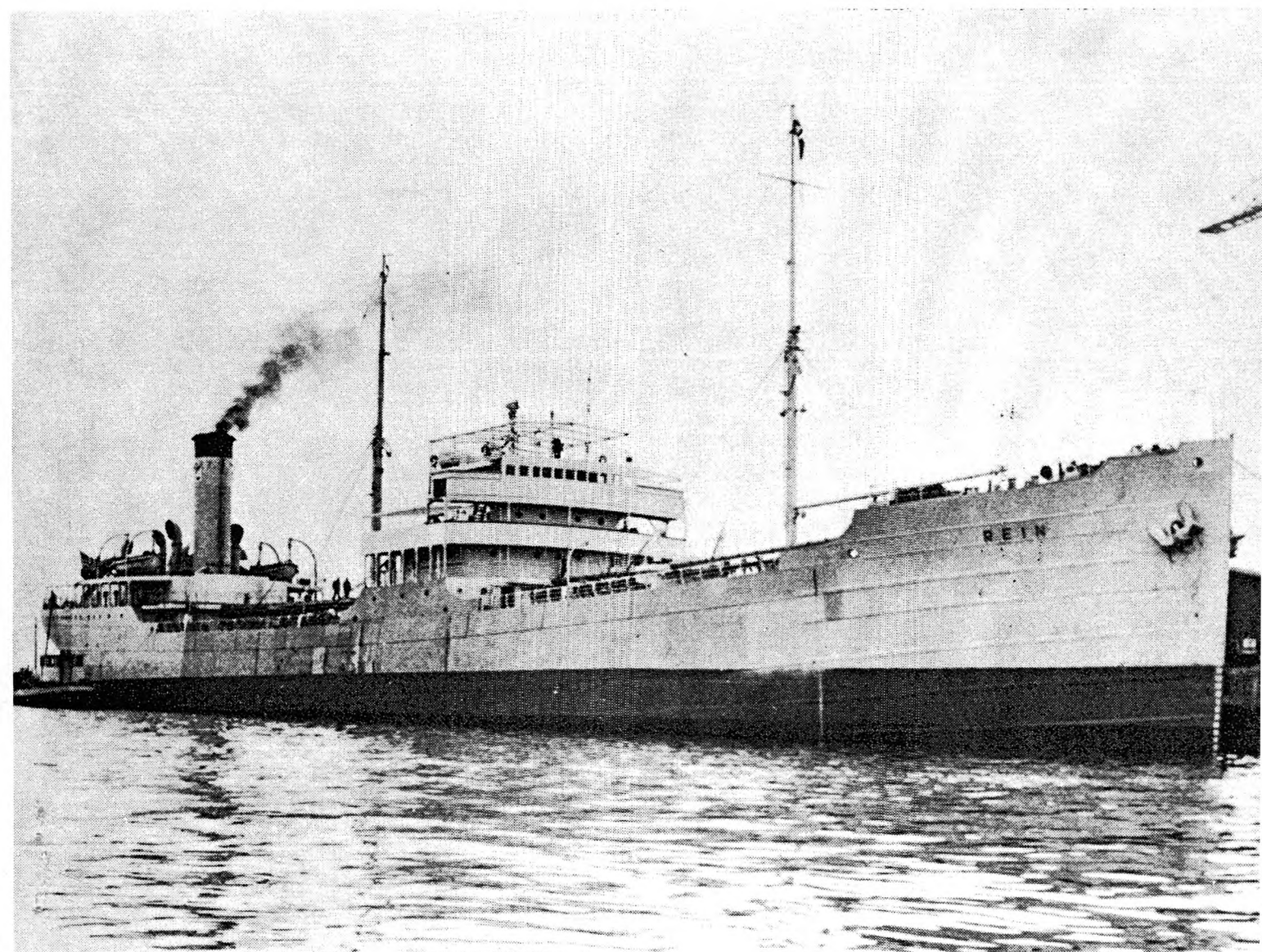


Nor-Avis

SIGURD B. SVERDRUP
OSLO



M/T «REIN», rederiets første skip, bygget i 1927. Bildet skulle tydelig illustrere den enorme utvikling som har funnet sted i løpet av disse 45 år frem til dagens supertankere. Se forøvrig artikkel inne i avisen.

NR. 3
DESEMBER
1972



Rederiavis for
Sigurd B. Sverdrups rederi
OSLO



Redaksjonen avsluttet
1. November



Innleveringsfrist av
stoff og bilder til nr. 1 1973 er
1. Februar



INNHold:

Med hilsen	side 3
Gruppelivs og invalideforsikring for alle rederiets ansatt	« 4
Rederikonferanse	« 5
E. O. Skip	« 6
Er du vernebevisst	« 7
Før og nå	« 8
TV-kassetter	« 9
Mannskapsliste	« 10
M/T - REIN	« 12
Ferieflanerier	« 16
Maritim foto-konkurranse	« 17
Positivt fra «NORBEGA»	« 18
NOR-skipenes data	« 19
Siden sist	« 20

med hilsen . . .

Norge har sagt sitt NEI til Europa. Som avslutning på våre EF kommentarer her i NOR-AVIS kan vi bare konstatere skuffelse og adskillig undring over at majoriteten i Norge ikke har ønsket og ikke følt utfordringen i å delta i det omfattende samarbeid over landegrensene som gjennom EF for første gang i historien er etablert i Vest-Europa. Den utvikling som dermed er satt i gang på de økonomiske, kulturelle og sikkerhetsmessige områder, i det hele tatt det mellomfolkelige forhold i Vest-Europa, har Norge valgt å stille seg utenfor. Det særegne trekk i den norske folkesjelen som Ibsen kalte «å være seg selv nok» synes fortsatt å ha stor gjennomslagskraft.

Vender vi i vår skuffelse tilbake til de områder som NOR-AVIS tradisjonelt omtaler, kan vi trekke frem av eksterne og interne begivenheter siden foregående nummer av NOR-AVIS: De store russiske kornkjøp, handels- og skipsfartsavtalene mellom USA og Sovjet, samt den nye japanske «kontraheringspolitikk» representert ved Sanko-slutningene.

På grunn av feilslått kornhøst i Sovjet har russerne måttet kjøpe korn i de vestlige land for å dekke sitt underskudd. I henhold til de oppgaver vi har, dreier det seg om ca. 18 mill. tonn fra USA, 5 mill. tonn fra Canada og 1 mill. tonn fra Australia for skipning over en 12 måneders periode frem til neste høst. I tillegg har også China kjøpt betydelige kvanta korn fra Frankrike, Canada og USA, som på toppen av de russiske kjøp har gitt dry-cargo markedet en kraftig stimulans. Eksempelvis har kornfraktene Gulf/Japan steget fra \$ 4,- nivået i våres til \$ 9,75 senhøstes. Imidlertid har den nylig inngåtte skipsfartsavtale mellom Sovjet og USA, som stipulerer at 1/3 av skipningene skal forbeholdes amerikansk tonnasje, 1/3 russiske skip og kun den resterende tredjedel for andre nasjoners skip, bidratt til å svekke markedet noe. På lengre sikt representerer denne avtalefestede flaggpreferanse en alvorlig trusel mot den frie skipsfart som spesielt Norge er avhengig av.

Den altoverskyggende begivenhet på tankmarkedet i høst har vært det japanske rederiet SANKO's befraktningspolitikk som består i at de har bortfraktet 50 tankskip i størrelsen 80/90.000 tdw for 10 års timecharter til rater mellom \$ 2,80 og \$ 3,05 pr. tdw/mnd. for leveringer

fra 1974 til 1976. Samtlige skip er nybygninger som kontraheres ved «mindre» japanske verksteder til priser som ligger vesentlig lavere enn hva vestlige rederier kan oppnå. De fleste skipene er sluttet bort til skandinaviske rederier, som har ansett tidsfrakten rimelig markedsmessig, og ikke minst at det ikke vil være mulig å seile til disse rater under norsk flagg. Det synes således som mange etterhvert kommer til den erkjennelse at det ikke vil være mulig å operere konvensjonell tonnasje under ca. 100.000 tdw under norsk flagg, idet våre mannskapsutgifter er blitt så store at vi priser oss ut av markedet. På de store skipene vil imidlertid kapitalutgiftene bli så meget større enn de daglige driftsutgifter, og mannskapsutgiftene relativt sett av mindre betydning, slik at vi for disse store skip vil være konkurransedyktige med norsk flagg.

Hva angår de såkalte «mindre skip» under 100.000 tdw tror vi for vår del likevel at når det gjelder forskjellige typer spesialskip, som f.eks. bilbåter, vil vi kunne hevde oss i konkurransen i tiden fremover. Dette ut fra den kvalitet som betegner den norske sjømannstand av idag. Imidlertid vil det stille sterke krav til økonomisk sans såvel ombord som på rederikontoret. Det er derfor betegnende at vår siste rederikonferanse for det vesentlige behandlet økonomiske spørsmål inklusive budsjettering. Det justerte og mer detaljerte budsjettopplegg som nå er satt i sving, håper vi vil gi dere ombord bedre innblikk i og større interesse for den økonomiske drift av skipene. Samtidig vil vi iland få et bedre kontrollapparat. Dessuten håper vi å få enda bedre kommunikasjon mellom rederi og skip i og med oppfølgingen av budsjettene og de kvartalsvise resultater etterhvert som regnskapstallene foreligger.

Som man vil forstå føler vi oss overbevist om at NOR-skipene også i fremtiden vil kunne fremvise gode resultater, ikke minst ut fra det positive samarbeid som alltid kjennetegner forholdet mellom skip og rederikontor.

Undertegnede vil benytte anledningen til å takke alle innen rederiet for god innsats i det året som nå går mot slutten, og samtidig ønske alle

GLEDELIG JUL OG GODT NYTT ÅR

Sigurd B. Sverdrup

Gruppelivs- og invalideforsikring for alle rederiets ansatte

Med virkning fra 1. juli 1972 har rederiet tegnet en *gruppelivsforsikring* og *invalideforsikring* for alle ansatte, såvel seilende sjøfolk som funksjonærer på kontoret. Denne forsikringsordning omfatter betaling ved død uansett årsak og ved livsvarig invaliditet som følge av ulykke. Forsikringsavtalen inkluderer barnetillegg og den inneholder også en ektefelle livsforsikring. Forsikringen er indeksregulert med tilknytning til folketrygdens grunnbeløp, og de forskjellige ydelser er følgende:

1. Hovedforsikring:

A. for offiserer: 15 ganger folketrygdens grunnbeløp (folketrygdens grunnbeløp er idag kr. 7.900,- og tilsvarende derfor en total forsikringssum på kr. 118.500).

B. for underordnede mannskaper: 10 ganger folketrygdens grunnbeløp. (Tilsvarende idag en total forsikringssum på kr. 79.000).

2. Barnetillegg:

I tillegg til forsikringsbeløpene under pkt. 1 ovenfor vil det bli utbetalt et tillegg på 2 ganger folketrygdens grunnbeløp (tilsvarende idag et totalt beløp på kr. 15.800) for hvert forsørget barn under 21 år som den forsikrede etterlater seg.

De ovennevnte beløp vil bli utbetalt til de etterlatte ved død uansett årsak, eller eventuelt til den forsikrede ved 100% livsvarig invaliditet som følge av ulykke (herunder regnes også polyomelitt). For lavere grad av livsvarig invaliditet blir utbetalt et tilsvarende mindre beløp.

3. Ektefelle livsforsikring:

Denne forsikring tar sikte på å avhjelpe det kapitalbehov som vil oppstå når hust-

ruen eller ektefellen dør. Forsikringen er 4 ganger folketrygdens grunnbeløp (tilsvarende idag et totalt beløp på kr. 31.600) og vil bli utbetalt den av våre ansatte hvis vedkommende ektefelle skulle dø i forsikringstiden.

Forsikringen vil være ikraft for den enkelte så lenge vedkommende er ansatt i rederiet, og den løper fra påmønstring inntil hjemkomst etter avmønstring. For de som vender tilbake til tjeneste i rederiet etter endt ferie vil forsikringen også løpe under ferietiden og den tiden det eventuelt opptjenes ventehyre eller sykehøyre. Forsikringen løper til det tidspunkt vedkommende fyller 70 år selv om man fremdeles er i tjeneste.

Livsforsikringssummen utbetales til ektefellen. Er der ikke ektefelle, utbetales den til livsarvinger, og finnes ikke livsarvinger, utbetales forsikringssummen til arvinger etter loven.

Premien for forsikringen betales i sin helhet av rederiet. Utbetalte forsikringsbeløp er fritatt for innteksskatt.

Samtlige offiserer uansett alder og øvrige mannskaper over 60 år må fylle ut en «egen-erklæring» snarest mulig etter at man er kommet ombord. Forsikringsselskapet vil sende separate forsikringsoppgaver til hver enkelt i tur og orden.

Samtlige ansatte er dekket under denne forsikringsordningen, såvel norske statsborgere som utelendinger uansett bopel. Vi vil anbefale at hver enkelt underretter sin familie om denne forsikringsordning som nå er etablert. Nærmere opplysninger vil fåes hos skipsføreren eller ved henvendelse til rederiet.

Rederikonferanse

Årets rederikonferanse ble avholdt på Smestad Hotell, Oslo, i dagene 26.—28. september. De seilende deltakere var kaptein Odd Lygre, kaptein Kåre Frekhaug, overstyrmann Alf Erik Hanssen, maskinsjef Olav Westby, maskinsjef Jens Vedvik, og stuert Frank Westby. Kaptein Pareli Sørgård ble dessverre forhindret i å delta da han måtte reise til «Norbrott» i Japan for å løse av kaptein Foss som var blitt syk og måtte hjemsendes.

Konferansen ble åpnet av skipsreder Sverdrup som ønsket deltakerne velkommen. Han kom bl. a. inn på det for skipsfartsnæringen spesielle problem — avstanden mellom skip og rederi — og håpet at rederikonferansen ville medvirke til en utvidet kontakt mellom skipenes og kontorets medarbeidere. Han oppfordret deltakerne til åpenhjerelighet og kritikk slik at man kunne få en livlig meningsutveksling under konferansen.

Første post på programmet var «Selvstyrte skip — den rette driftsform?», hvor sjefsinspektør Hauan redegjorde for rederiets syn på denne aktuelle sak. Det var bred enighet blant deltakerne at et godt driftsresultat kunne oppnås uten å gå over til denne driftsform. Kontorsjef Bolin orienterte deretter om rederiets nyetablerte gruppelivs- og invalideforsikring som blir nærmere omtalt annetsteds i dette nummer.

Etter lunsj redegjorde Bolin om rederiets assuransepolitikk og behandlet de forskjellige assuranseformer rederiet har for skipene. Dagen ble avsluttet med en orientering om mannskaps- og innkjøpssaker ved forhyringssekretær Bjorvand.

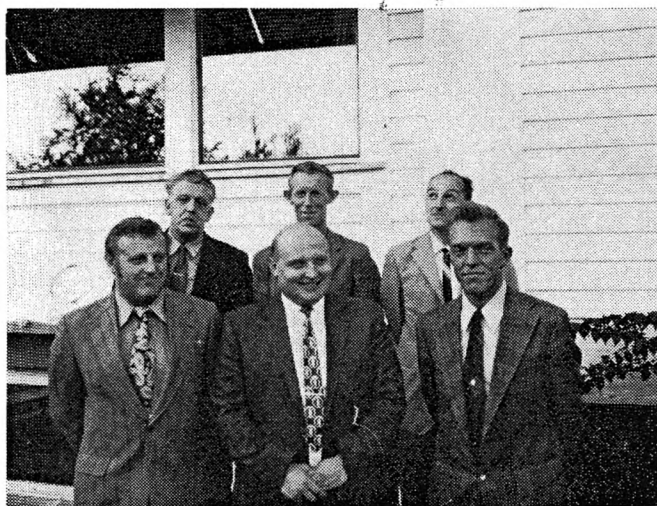
Annen dag startet med en omvisning i Veritashuset med etterfølgende lunsj med Det Norske Veritas som vertskap. Resten av dagen var viet befraktnings spørsmål under ledelse av befrakter Jensen. Spesielt de mange

problemer i forbindelse med bilfarten ble livlig diskutert og den oppsatte tidsramme måtte utvides.

Siste dag ble innledet av konsulent Tom R. Opsahl fra Hartmark & Co. — IRAS som orienterte om forskjellige budsjetteringsformer. Etter lunsj ble det en generell diskusjon om skipenes drift ledet av sjefsinspektør Hauan og inspektør Lilleby. Som siste post ble det foretatt en oppsummering av de forskjellige emner under konferansen.

Konferansen ble avsluttet med en fellesmiddag.

Som en kuriositet kan vi nevne at kaptein Lygre og inspektør Lilleby i løpet av konferansen oppdaget at de hadde vært ombord i M/S «Kronprinsessen» samtidig under krigen. Kaptein Lygre som kombinert skytter og matros og inspektør Lilleby som 2. maskinist.



2. rekke fra venstre: Kaptein Odd Lygre, maskinsjef Jens R. Vedvik, maskinsjef Olav K. Westby. 1. rekke fra venstre: Stuert Frank B. Westby, overstyrmann Alf Erik Hanssen, kaptein Kåre Frekhaug.

E. O. Skip

Etter avsluttende Veritasprøver under sjøreisen mellom Rotterdam og Terneuzen i Holland, ble endelig «NORBELLA», 5. juli 1972 erklært for E.O.skip å være. —

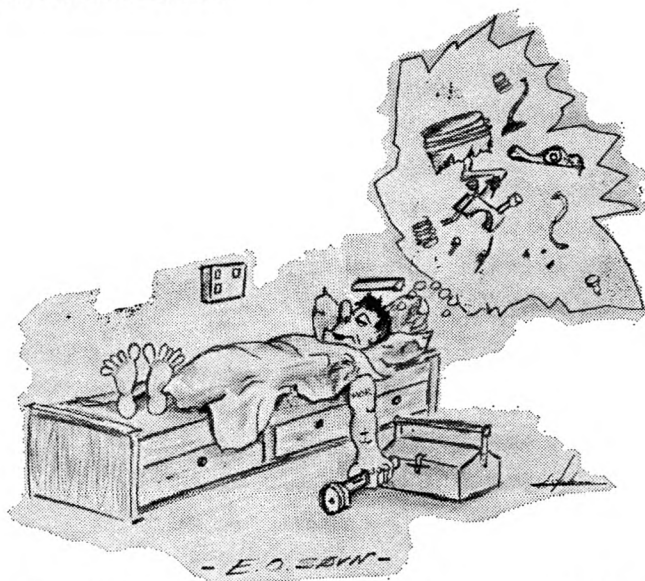
Firmaet A/S NORCONTROL hadde da siden 7. februar periodevis vært engasjert med montasje av E.O.utstyret. Uforutsette vanskeligheter, en del barnesykdommer og svikt ved det leverte utstyret må ta skylden for den forholdsvis lange monteringsperioden. Det er å nevne at overvåkningsutstyret for maskinrommet og brokontroll fra tidlig i mai måned, var i den stand at en maskinist i sjøen og stopptørn med vaktfritt maskinrom under land var gjennomførlig. Vi her ombord hadde derfor tid til å gjøre oss kjent med anlegget og til å improvisere E.O.drift før godkjennelse ble gitt. —

Etter sluttlossing av kull i Terneuzen 7. juli, ble sjøreisen satt for U.S. Gulf. Kl. 1703, 10. juli og vel klar av den engelske kanal og trafikken der, lukket 1. maskinist Gyberg døren til maskinrommet med et dypt sukk. — Han var da den siste som forlot maskinrommet etter endt arbeidsdag, og E.O.drift her ombord var blitt til en realitet. —

Reisen videre til New Orleans hvor vi skulle laste korn for Rijeka i Jugoslavia, gikk fint og uten nevneverdige alarmer. For sikkerhetens skyld, ble maskinrommet kontrollert litt oftere enn vanlig er for E.O.drift. Men da alt

syntes å ha stabilisert seg, mente vi å oppheve de ekstra kontrollrundene fra sjøreisen satt ut fra New Orleans og videre. Under manøver ved Pilot Town på vei ut Mississippi, sviktet brostyringen og vi måtte gå over til manuell manøver. Brokontroll for manøver av hovedmotoren hadde som tidligere nevnt vært benyttet i lengre tid. Vi følte oss derfor satt langt tilbake i tiden da vi måtte slite med manøverrettet igjen. — Vi hadde heller ingen mulighet til å utbedre feilen ved brostyringen her ombord. Maskinistene måtte derfor gå ordinære sjøvakter frem til lossehavn Rijeka. —

Etter at feilene ved brokontrollen var utbedret og etter omfattende prøver i havnebasenget før avgang Rijeka, kunne vi igjen gå over til full E.O.drift. Og siden har alt virket tilfredsstillende.

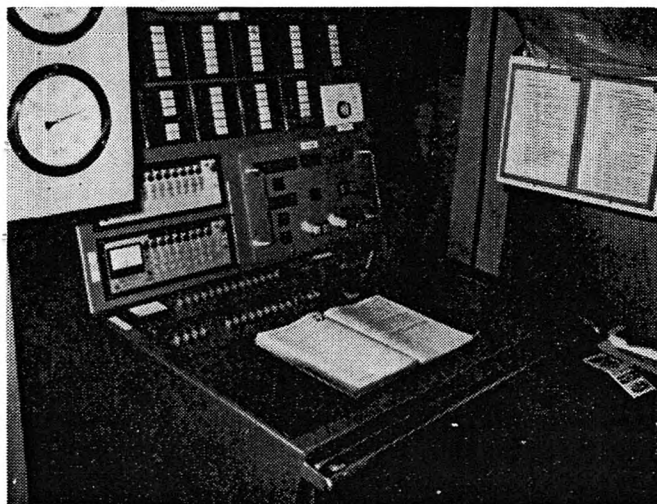


En flyktig gallupundersøkelse som dekket maskin og navigasjonsavdelingen, viste jevnt over en forsiktig velvilje for det nye systemet. — Alt er heller ikke bare herlighet og glede. Det vil nok gå en tid før man ser på et vaktfritt maskinrom som en selvfølgelig ting.

Angående fortjenesten for maskinbesetningen, deler vi det syn som fremgår av maskin-sjef Westbys innlegg i Noravis nr. 1 - 1972.

Ellers er det å melde at alt går fint her ombord på Norbella. —

E. Halvorsen.



Overvåkningsentral i maskinrommet.

Er du vernebevisst?

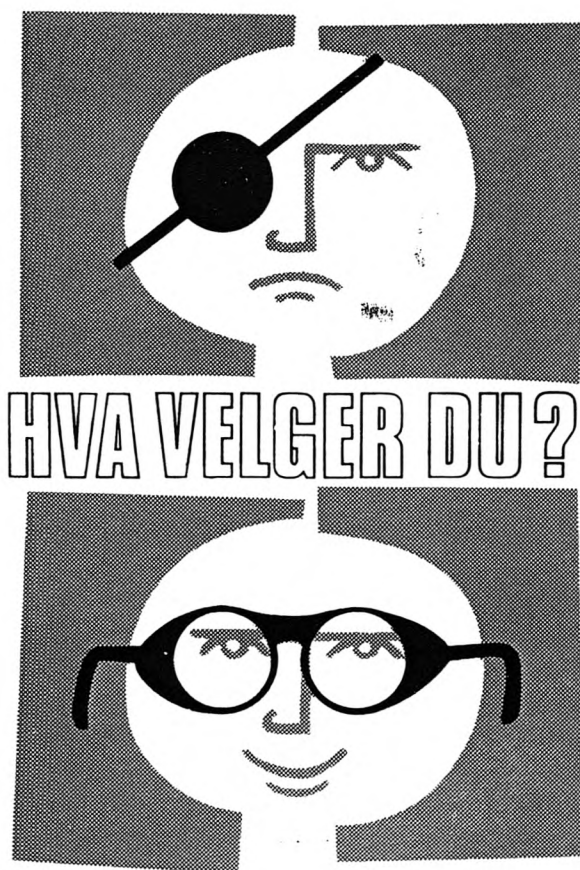
Vi får fra tid til annen inn skademeldinger fra skipene som tydelig viser at de mest elementære vernetiltak er blitt neglisjert. Mange skader kunne vært unngått hvis man hadde lagt litt mer vekt på å beskytte seg selv og andre i arbeidet. Vernearbeidets viktigste oppgave er jo å forebygge ulykker og helseskader, men også trivselen på arbeidsplassen vil utvilsomt bedres ved å gå inn for et mer aktivt vernearbeide.

Primært er det skipsledelsen som har hovedansvaret for vernearbeidet og en positiv innstilling fra deres side vil forplante seg til den øvrige besetning og skape et aktivt vernearbeide hos hver enkelt. Det personlige verneutstyr kan ikke forhindre en *ulykke*, men ved bruk av dette kan eventuelle *skader* reduseres eller forhindres.

Hjelm bør brukes over alt hvor det er muligheter for at gjenstander kan falle ned i forbindelse med lasting/lossing eller reparasjonsarbeider. Viktig er det at hjelmen som benyttes er av godkjent type og at den er ordentlig tilpasset slik at avstanden mellom selve hjelmen og båndet inne i hjelmen er ca. 3 cm., da båndet er der for å ta det meste av eventuelle støt eller slag.

Nedsatt hørsel kan skape et alvorlig handicap og det er derfor viktig at man benytter hørselvern på steder hvor man er utsatt for støy. Av hørselvern finnes det både øreklokker som dekker øret helt eller ørepropper som dyttes inn i øregangen. Proppen kan være fremstilt av gummi, voks, plast e.l. Øreklokken er den beste form for hørselvern da denne ikke trenger noen individuell tilpassing og dessuten gir den beste dempingseffekt.

Synet skal jo helst vare livet ut og det er derfor viktig å benytte vernebriller i arbeider hvor det kan forekomme splinter, støv, skadelig lys, gass o.l. Mot skadelig lys finnes det spesielle briller og det er viktig at man vet hvilken lyskilde man skal beskytte seg mot, da glass finnes i hele 16 forskjellige mørkhets-



grader. Skulle man unnlate å bruke vernebriller på grunn av sjenerende dugging som hemmer en i arbeidet kan brillen innsføres med stoff som hindrer dugging.

Et annet viktig verneutstyr er filtermasker til bruk ved sprøytemaling og annet arbeide som forårsaker støv og gass/damp.

Skipsfartens utvalg til fremme av sikkerheten ombord, som består av representanter for sjømannsorganisasjonene og Skipsfartens Arbeidsgiverforening har siden 1960 arbeidet for tiltak som kan redusere arbeidsulykker i handelsflåten.

Til tross for det informasjonarbeide som utvalget har drevet viser det seg at antallet av registrerte skader pr. 100 ansatte har steget fra 9,44 i 1962 til 15,6 i 1971. Noe av denne stigningen skyldes at det idag registreres småskader som tidligere ikke ble rapportert, men allikevel er tendensen foruroligende.

Statistikken viser at de fleste arbeidsulykker skyldes uforsiktighet eller manglende forståelse av den risiko som foreligger.

Større trivsel ombord ved planmessig vernearbeid!

„Før og nå“

Noen betraktninger av 1. styrmann Gunnar Melstveit

Plutselig en dag oppdager man at man er blitt eldre, og sier: «— før i tiden» og føler at det er evigheter siden.

«Før i tiden» var det f. eks. uhørt for en mann å røke til rors eller på utkikk. Til og med styrmenn ble nektet av tilårskomne skipperer med sur mave. Det er ikke rart at vi fikk en inngrodd og innbitt motvilje mot alt som het overordnede. Disse snørrhovne bleiene som hadde gått «skolene» og trodde de var å jevnstille med Vår Herre. De var og ble noen udugelige sjittsekker som ikke tenkte på annet enn å gjøre livet surt for oss stakkars jungmenn og lettmatroser. Ikke lov å røke. Ikke lov å sitte. Det falt oss aldri inn at disse fossiler kanskje hadde en annen grunn. At det kunne ha noe å gjøre med sikkerheten. Skjønt hva kunne nå en sigarett ha å si for den? Ikke mer enn for sjåføren bak rattet i en bil i hvert fall. Nåvel, en røk på utkikk skader vel i grunnen ikke noen, så stor oppmerksomhet krever den ikke.

Men hva med dette å sitte? Man kan sovne. Det skjer sogar. Ikke så sjelden heller. En sovende utkikk er like god som ingen utkikk!

Well, så sier man fra, — og får en uvenn for livet. I hvert fall for livet om bord i den båten.

Nei. Man må være snill, og si: «Men kjære Dem Nilsen, De må endelig ta med Dem ullteppe hvis De sitter vondt» (!). Og litt senere: «Vær ikke nervøs, jeg skal nok purre Dem når vaktene er over — så De ikke risikerer overtid».

Man blir populær.

Man blir snakket om av vedkommende i minst tre båter fremover. I pene ordelag.

En kjekk kar.

En støvendes styrmann!

Nåvel.

«Før i tiden var det oftest utkikk på bakken, uansett vær. Effektiviteten av en slik utkikk var det så forskjellig med. Var det litt dårlig vær, kroet man seg sammen så godt man kunne under svineryggen, og lot utkikk være utkikk. I tåke var det jo svært greit — man så ikke noe likevel. (!) Men det værste var tåkefløyta. Det var sjokkbehandlinger hvert annet

minutt. Man forsøkte å telle sekundene, så man kunne vite når smellet kom. Men nei, det stemte aldri; 58-59-60- Nå! Nei. Og et par sekunder senere var tankene hjemme, for nok en gang å si adjø til sin kjære, og . . .

Pokkers styrmann!

«Før i tiden» låste skipperen ofte vekk den velsignede «loskrakken» for at ikke vakt-havende styrmann skulle falle i den fristelse å sette seg ned et øyeblikk. Det ble oftest tolket som en ondskapsfullhet. Men skal man se litt psykologisk på det, og det er jo så populært i dag, er det ikke tvil i at total slapphet på dette område fører til nedsatt oppmerksomhet.

«Før i tiden» kunne man til og med innta sitt måltid i fred og ro.

Men det går ikke lenger.

Med skulende blick sitter man nå og blåholder på sitt bestikk for at ikke et allesteds-værende kvinnemenneske med høkeblikk, skulle ha observert en aldri så liten stopp i tyggingen, og dermed sett sitt snitt til å fjerne både «plett» og bestikk.

Tro meg, de er uhyre raske disse pikene.

Sitter man og duller så lenge som et kvarter, går de lurende bak ryggen på en, og med et og annet surt blikk på veggklokken som tydeligere enn ord sier: «Skal du sitte her i hele dag?»

Jeg opplevde selv følgende, under et kveldsmåltid:

Jeg hadde spist en liten stund, og — i den hensikt å meddele min sidemann noen opploftende ord om sjømannslivet i sin alminnelighet — vendte jeg meg mot ham noen minutter. Da jeg så vendte meg tilbake for å fortsette mitt måltid, var alt som tørket vekk. Bokstavelig talt. For jeg tror forsyne meg hun hadde rukket å tørke av bordet fremfor meg også.

Jeg forstod snart at det var lite vits i å ta saken opp direkte med vedkommende, så derfor nevnte jeg, samme kveld, forholdet for stuerten, som imidlertid ga meg det svar at jeg fikk komme tilbake i arbeidstiden. Når nå det måtte være. (?)

TV-kassetter

Jeg er ikke for prøysserdisiplin. Jeg er for samarbeid og gjensidig tillit. Men, og det vil jeg poengtere, det skal være *gjensidig* forståelse. Det er ikke bare de overordnede som skal stille seg forstående til de underordnede. Man må kunne forlange at underordnede også stiller seg forstående til sine overordnede. Og ikke tro at enhver ordre som medfører en smule ubehag, er uttalt av ren og skjær ondskapsfullhet. Jeg forlanger bare litt «style», litt godt sjømannskap — og sjømannsskikk. Og kanskje litt bordskikk.

Pluss at man må slippe å bli frustrert og nervøs av sylkvasse blikk fra messepiker, som allerede har tommelfingeren langt ned i suppa, når de spør: «Kan æ ta den nå?»

Det skal bli demokrati på arbeidsplassen. Javel. Men hva krever det? Jo, blant annet at det ikke bare skal være de overordnede som behøver ansvarsbevissthet. For å få medbestemmelsesrett må man kjenne sitt ansvar. Man må kjenne sin plikt. Og ikke bare det, men gjøre den også, uten at en overordnet står over en med mord i blikket.

Skorter det ikke litt på dette området?

Bør en ikke tenke litt over mottoet, «Gjør din plikt — krev din rett»?

De fleste kjenner svært godt sin rett, men er man like klar over sin plikt?

Har det noen gang falt deg inn at hvis du ikke gjør din plikt, har du vel heller ikke krav på din rett?

De tekniske landevinninger er enorme. Til vår tjeneste.

Men hva med de menneskelige landevinninger?

Må man alltid si til utkikken: «Du bør ikke sitte».

Må man alltid si til piken: «La meg beholde koppen fem minutter til».

Må det alltid være slik?

Jeg spør.

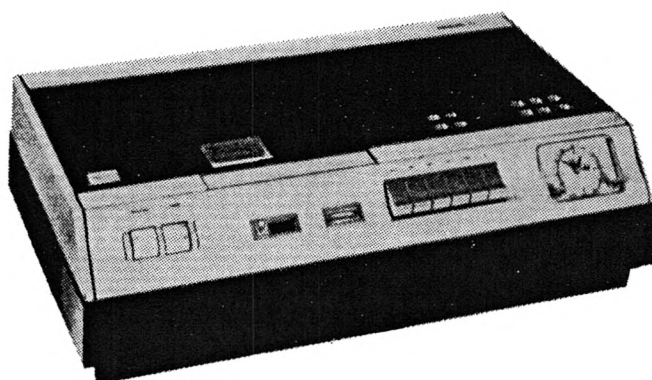
bon voyage.

I disse dager blir det satt i gang forsøk med kassett-TV ombord i fem norske skip. Målsettingen er i første omgang å utprøve hvilket av to aktuelle systemer som egner seg best ombord i skip, og dels å høre sjøfolkenes mening om de forskjellige programtyper. Bak forsøket står et norsk kassett-selskap i samarbeid med Norges Rederforbund og de fem rederiene.

På lang sikt håper man at norske skip vil få tilsendt et representativt utvalg av de TV-programmer som sendes i NRK, samt endel undervisnings- og instruksjonsprogrammer.

En av de største hindringer for en snarlig utvikling av kassett-TV i norske skip er de juridiske problemer i forbindelse med rettighetskontrakter til de forskjellige programmer. I nær fremtid vil det imidlertid bli oppnevnt en komité til å ta seg av disse rettighetsproblemene. Komitéen vil få representanter for Handelsdepartementet, Justisdepartementet, Norges Rederforbund, Statens Velferdskontor for Handelsflåten og Norsk Rikskringkasting.

Så får vi bare håpe at komitéen blir «hurtigarbeidende» og at det vil føre til resultater slik at sjøfolkene i fremtiden kan få anledning til å se norske TV-programmer.



En type videokassettspiller som skal utprøves.

MANNSKAPSLISTE

pr. 31. oktober 1972

M/S «NORBETH»

Kaptein Håkon Grønnesby
Overstyrmann Hugo Karlsen
1. styrmann Reidar Johansen
2. styrmann Kjell Danielsen
Telegrafist Harald Hansen
Arbeidsleder Gunnar Sandberg
Matros Lars Ystheim
Matros Burkhard Bartoschik
Matros Gunnar Hartmann
Matros Renato Abuan
Lettmatros Knut Kristiansen
Lettmatros Richard Kelly
Maskinsjef Ferd. Bøe
1. maskinist Rolf Adelsten
2. maskinist Arne Westby
Elektriker Arne Steen
Reparatør Poul Jensen
Motormann Harald Svendsen
Motormann Bjørn Kaale
Smører Johny Holm
Stuert Frank Westby
1. kokk Ole Olsen
Pike Wally Voss
Pike Sylvia Olsen
Messemann Kenrick Baboolal

M/S «NORBU»

Kaptein Audun Hervig
Overstyrmann Oddmund Gjertsen
1. styrmann Sverre Johansen
2. styrmann Ivar Saus
Telegrafist Alf Paulsen
Arbeidsleder Emil Steinholt
Tømmermann Niels Haagh
Matros Svein Skjeime
Matros Hermod Strand
Matros Jakub Sienkiewicz
Lettmatros Eilif Salangi
Maskinsjef Håkon Bergersen
1. maskinist Leif Ellingsen
2. maskinist Kåre Hjetland
Maskinassistent Asbjørn Thoresen
Elektriker Kurt Sewe
Reparatør Heinrich Rippe
Motormann Kjell Hansen
Motormann Bjørn Østgård
Smører Svein Stamsø
Smører Harald Johansen
Smører Evald Iversen
Stuert Arne Botten
1. kokk Bernt Waggeli
Pike Else Askerød
Pike Keiko Haagh
Pike Jenny Sewe
Messemann Tor Erik Edvardsen

M/S «NORBEG»

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Telegrafist
Tømmermann
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Smører
Stuert
1. kokk
Pike
Pike
Messemann

M/S «NORBROTT»

M/S «NORBELLA»

ygre
 k Hanssen
 r Melstveit
 Hop
 r Kjøk
 Vasseng
 n Låberg
 l Garcia Ponce
 rajdenrajch
 omstad
 Gustavsen
 ye
 ohnsen
 is Olsen
 rsen
 raaholt
 Conrady
 nn Knickrehm
 Ingvaldsen
 arsen
 ovda
 Grotle
 sen
 Conrady
 l Suarez

Kaptein
 Overstyrmann
 1. styrmann
 2. styrmann
 Telegrafist
 Arbeidsleder
 Tømmermann
 Matros
 Matros
 Matros
 Lettmatros
 Lettmatros
 Maskinsjef
 1. maskinist
 2. maskinist
 Maskinassistent
 Elektriker
 Reparatør
 Motormann
 Motormann
 Motormann
 Smører
 Stuert
 1. kokk
 Pike
 Pike
 Pike
 Pike

Kåre Frekhaug
 Arild Sivertsen
 Arne Nilsen
 Sverre Storvand
 Ivar Arne Haug
 Odd Dahl
 Eilif Olsen
 Leif Bergli
 Harald Hansen
 Carlos Palacios
 Jose Garcia
 Arne Olsen
 Gunnar Larsen
 Norvald Glesnes
 Frits Andersen
 Ragnar Berg
 Leif Lihaug
 Dagfinn Lohte
 Leif Andreassen
 Rolf Hammer
 Nils Johansen
 Nils Eliassen
 Mannfred Breistein
 Odd Olsen
 Bjørg Gårdsø
 Kari Nilsen
 Liv Olsen
 Verna Olsen

Kaptein
 Overstyrmann
 1. styrmann
 2. styrmann
 Telegrafist
 Arbeidsleder
 Tømmermann
 Matros
 Matros
 Matros
 Matros
 Lettmatros
 Maskinsjef
 1. maskinist
 2. maskinist
 Elektriker
 Reparatør
 Motormann
 Motormann
 Smører
 Stuert
 1. kokk
 Pike
 Pike
 Pike

Trygve Thomassen
 Ove Bjurstrøm
 Hans Langholm
 Olav Isaksen
 David Laugharne
 John Berry
 Nils Rokne
 Aragon Gonzalo
 Frank Camilio
 Arvid Kristiansen
 Roald A. Pedersen
 Bjørn Sverdrup
 Jens Vedvik
 Nils Jakobsen
 Egil Helle
 John Bøhn
 Tor Holtermann
 Willy Løken
 Kjell Nordstrøm
 Knut Sørbøe
 Knut Skjelland
 Kjell Karstensen
 Ingeborg Bøhn
 Gunvor Karstensen
 Berit Langholm

M/T „REIN“

Rederiets første skip var M/T «REIN» som ble innkjøpt fra J. Ludwig Mowinkels Rederi A/S i oktober 1951. Maskinsjef Westby reiste ut som førstereis med «Rein» og vi lar ham berette om skipet og hans tid der ombord.

Når jeg av rederiet er anmodet om å skrive om M/T «Rein» synes jeg det er riktig å begynne med hvordan jeg kom til å reise til sjøs og også selve reisen til båten. I 1950 begynte jeg på et mekanisk verksted her hjemme og hadde igrunnen et ganske interessant arbeide og var vel tilfreds. En dag i juni 1952 da jeg var hjemme og spiste frokost kom jeg til å se i avisen at det var stor mangel på sjøfolk og at mønstringskontoret i Tromsø ikke visste sin arme råd. Her var kanskje sjansen til å komme seg ut i verden og om mulig til en ledende stilling.

Fra ord til tanke var ikke veien lang og allerede samme dag var jeg i samtale med bedriftens direktør og klarte da å få permisjon i ett år fra verkstedet, for det var umulig å slutte siden oppsigelsestiden var 14 dager. Dagen etter reiste jeg så til Tromsø med hurtigruten og var på mønstringskontoret og hørte hvordan det lå an med jobb. Ja, jobb var det nu nok av, men man måtte ikke tenke på å komme dit før papirene var iorden, det var helt forkastelig. Dette var helt sikker den riktige måten å ta imot eventuelle nye rekrutter til handelsflåten samt å holde mangelen på sjøfolk vedlike. Det ble nu ikke til at jeg gikk ut med en gang og reiste hjem, men jeg sto og ventet for å høre hvilke papirer som måtte til, da jeg syntes det var ergelig å ha kastet bort penger til hurtigrutebillet og hotell. Ja, uværet spaknet nu av og så fikk en vite at man måtte ha legeattest, dåpsattest og skattekort så var alt bra. Nevnte papirer ble skaffet til veie etter noen tid, og så kunne en på nytt møte opp til spørsmål om papirene var i orden. Da dette var klarlagt begynte «papiermannen» å se på en liste over ledige jobber, og jeg fikk tilbud om jobb som smører på M/T «Rein». Først måtte jeg imidlertid på kontoret til Skips A/S Polarfront i Trom-

sø til en personlig konferanse. Siden jeg hadde to års verkstedtid var alt iorden og jeg kunne da mønstre ut som smører den 13/6-52 med hyre fra 16/6 og kunne få reise hjem og så møte i Tromsø 18/6.

Jeg ble også klar over at alle som kom inn på mønstringskontoret, det være seg førstereis eller andre, ble møtt med samme glød om ikke «papirene» var iorden. Dette er visst ganske vanlig for alle mønstringskontorer har jeg fått vite etter samtale med mange sjøfolk, og systemet er i bruk den dag i dag.

Det var i 1952 ikke så lett å reise som idag hvor man den ene dagen går ombord i flyet og neste dag er i Japan eller på noen timer er om bord i båten nesten hvor som helst i Europa.

Den 17/6 reiste jeg fra Finnsnes til Tromsø med hurtigruten og var heldig å få en seng på et firemannsrom på sjømannshjemmet. Her traff jeg mange andre som også skulle til M/T «Rein», og vi ble klar over at vi var 16 stykker i alt. Den 18/6 reiste vi med buss til Narvik om morgenen og tok kveldstoget derfra. Siden det var midt på sommeren var det helt umulig å få sovekupe så det var å sitte og snu og vri seg gjennom natten og neste dag med. Om kvelden var vi i Stockholm og her skiftet vi tog og fikk da sovevogn til Oslo, hvor vi var 36 timer etter avreisen fra Narvik. Vi var i Oslo til den 21. da vi reiste til Newcastle med M/S «Bretagne».

Det var en fin reise, men det var helt fullt av passasjerer så vi fikk en firemanns og en seksmannslugar mens de øvrige bodde i lasterommet hvor det var innredet for transport av passasjerer, visstnok bare for sommerseongene.

Vi kom til Newcastle den 23. og tok toget derfra til Southampton via London hvor vi ble anbragt på hotell. Her bodde vi til den 30., da M/T «Rein» kom inn og vi kunne gå om bord.

Tiden i Southampton var rene ferien, meget fint vær og varmt så for det meste ble tiden tilbragt i et svømmebasseng nær hotellet. Om kvelden ble det kino eller vi var i Royal Pier bygningen og så på fribrytning.

Ellers ble det å drive rundt og spise is og handle litt. Det var da enda rasjonering i England, og jeg husker at jeg var å skulle kjøpe en plate sjokolade. Nu kunne jeg ikke et ord engelsk, men klarte nu å få ekspeditrisen til å forstå hva jeg skulle ha. Jeg betalte, men da begynte hun å prate en masse og det forsto jeg ikke noe av selvfølgelig. Hun kom da frem med et rasjoneringskort og det ble klart for meg hvor landet lå. Det var da bare å prate norsk og trekke på skuldrene og enden på

visa ble at hun klipte merker av sitt eget kort.

Jeg kan nevne at da vi var i Southampton for et år siden var jeg oppe for å se på gamle tomter. Hotellet vi bodde på var nedlagt, men selv om hele byen er mye forandret, var det ingen annen forandring i strøket rundt hotellet enn at jernbanestasjonen for havnetrafikken var nedlagt og ble brukt til parkeringsplass.

M/T «Rein» skulle på verksted i Southampton for diverse reparasjoner og kom da fra Bec de Ambes ved Bordeaux hvor den hadde losset en last fra Ras el Tanura i Persiske gulf. Den så ikke så vakker ut, men det hadde jo vært tanksjau så det var nu ikke så rart. Noe ny båt var det heller ikke for den var bygget i Danzig i 1927 for Mowinckel i Bergen og het da M/T «Vinga».

Efter som jeg husker var den 10990 Dw, 7330 brutto og hadde 2800 IHK Sulzer motor eller bare litt mere enn M/S «Norbeth» har på én cylinder.

Skipet var innedlt i 10 sentertanker og 2 x 10 sidetanker samt 2 x 5 sommersidetanker som gikk halvt ned i sidetankene og ved lasting/lossing ble fylt/tømt gjennom disse. Der var to pumperom med ialt 3 dampdrevne stempellosepumper. Skipet hadde seilt under hele krigen i alliert tjeneste og hadde vært bombet og derfor hadde nytt midtskipsbygg så lugarene der var riktig bra, og den hadde radar. Alle messer og lugarer akter lå under poopdekket og det var temmelig varmt der til sine tider. På babord side var det først fire tomannslugarer for maskinmannskapet, så kom messen samt lugarer for dekksmannskapet. På styrbord var det først maskinsjeflugar, andre, tredje og kvartlugar, offisersmesse, båsmesse og lugarer for kokker og bysegutt. Videre var det noen små proviantrom, stores og styremaskinrom. Lugarene var efter datiden ikke så verst og var holdt i god stand, dagrom var det ikke. I overbygget var det bare bysse foruten kjele- og maskinrommet. Byssen var oljefyrt og her var det jobben til fyrbøteren på 4—8 vekten å holde brennerne i orden. Pumpemann, tømmermann, båtsmann, reparatør og eldste fyrbøter/motormann bodde i lugarer under midtskipet på tankdekket og her var det ganske bra for det var ikke så varmt og det var nesten alltid brukbar lufting. Det var imidlertid noe fuktig på last om det var dårlig vær og jeg husker en søndag vi hadde storm syd av Yemen at tømmermannen hadde laget papirbåter og satt i køya og satte de på vannet som seilte frem og tilbake på dørken. Siden vi ikke hadde brukbare evaporator ble det nesten alltid vannmangel da det

gikk så mye vann til kjelene, særlig når det var heating på lasten og det var det nu nesten alltid. Her hadde vi en fordel som bodde midtskips fordi det var ganske store vanntanker og det var ikke mulig å pumpe vann akterover så vi hadde vann i dusjen hele tiden.

Hovedmotoren var som nevnt en Sulzer med seks cylindere og totakter. Den hadde opprinnelig vært bygd for luftinnblåsning av brennstoffet, men var ombygget til gasspumper og Nylands brennstoffventiler som ikke avvek så mye fra dagens ventiler. Siden det nu ikke er så mange som har erfaring med luftinnblåsning og gasspumper kan jeg kort nevne systemene: Ved luftinnblåsning ble brennstoffet til den enkelte cylinder blåst inn i cylinderen med luft. Siden kompresjonstrykket er på sitt høyeste ved innblåsningen ble det vanligvis brukt 60 kp/cm² som innblåsestrykk så det skulle kraftige kompressorer til. Siden M/T «REIN»s motor var ombygget var den påhengte kompressor frakoplet ved at ventilene var uttatt.

Ved gasspumper eller Archaouloffs inn sprøytingssystem blir brennstofftrykket oppnådd ved at brennstoffpumpeplungeren er forbundet med et stempel som vanligvis er 12 ganger større og som får drivkraften fra kompresjonstrykket i cylinderen. Hvis ventilen er regulert til å åpne ved 360 kp/cm² og gassstemplets areal er 12 ganger større enn plungerens areal, så vil ventilen åpne når trykket er 30 kp/cm² i cylinderen. Nu er ikke dette helt å stole på så gasspumpene på M/T «Rein» var utstyrt med avskjeringsventil som ble styrt av den tidligere vippearmen som styrte luftinnblåsningen. Dette systemet er forøvrig ikke helt utgått, og jeg vet at i midten av 60-årene ble M/T «Heimvard» som nybygg levert med gasspumper. Systemet virket, kan jeg si, meget bra og det var sjelden noe tull med gasspumpene ombord i M/T «Rein»: Om de «hang» var årsaken nesten alltid en svikt i smøreapparatene til pumpene og det var heller ikke nødvendig å stoppe for å skifte pumpestempel da en kik for gasstrykket kunne stenges og pumpen repareres.

Det var ikke mange gangene vi hadde stopp i maskinen for maskinfeil i de 17 månedene M/T «Rein» var i fart mens jeg var ombord. Det alvorligste var en gang vi måtte skifte et lekk stempel i Rødehavet, de var forresten ferskvannskjølte via teleskoprør. Motoren var påhengt en dobbeltvirkende spyleluftpumpe for spyleluften og luftinntaket var på dekk. En gang tredjemaskinisten som var en spøkefugl av rang gikk forbi luftinntaket begynte han å hoppe opp og ned efter som pumpen

pumpet. Maskingutten som så på trodde pumpen holdt på å suge ham til seg og det var lenge før han våget å nærme seg luftinntaket.

M/T «Vinga» hadde vært 9 måneder på verksted i England for skifte av brukket veivaksel. Få dager etter avgang gikk akselen av igjen og årsaken var visstnok at smøreoljepumpen hadde tatt seg ferie og at motoren ikke ble stoppet i tide. Etter nye 8 måneder på verksted i Holland for skifte av veivaksel igjen ble den solgt til Skips A/S Polarfront og om-døpt til M/T «Rein».

Det var ikke så mye hjelpemaskineri som i dagens skip, men M/T «Rein» seilte nu ganske bra om ikke så fort. Der var to små dampmaskiner tilkopleet hver sin generator som utenom lys leverte strøm til to innredningsvifter og separatmotorene. Den ene separatorene var en ny DeLaval for smøreoljen og for brennoljen var det en Sharpless som er kjent for sin høye RPM med hele 15 000 på «bowlen». Det ble kun brukt diesel til fremdriften, hvilket var vanlig på den tid.

To dampdrevne kompressorer av den gamle typen på nesten tre meters høyde sørget for luften. De hadde et ladetrykk på over 60 kp/cm² tilsvarende trykket på reserveflaskene, på startanken var det vanlig trykk på 27 kp/cm².

For smøreoljen var det to dampstempel-pumper og her er det å bemerke at oljen ble pumpet opp på en høytank og derfra strømmet oljen til motoren, så om pumpen stoppet var det nok tid å få stoppet motoren, men det er å bemerke at alarm-systemet var meget dårlig. Høytanksystemet burde vel kanskje også idag vært mere utbredt, særlig der hvor det ikke er automatisk stopp av motoren ved smøreoljetrykksvikt. Videre var det kjølevannspumper, lensepumpe og «vann på dekk» pumpe i samme pumpe, samt to pumper for spyling av tankene for hånd for der var ikke Butterworthsystem. På akselen var det ett pumpe-agregatt med pumper for smøreolje, kjølevann og lensing. Vi må ikke glemme at det også var to skotske kjeler med tre fyrganger og fem brennere på hver. Kjelene ble forsynt med vann fra to fødepumper og disse kunne ofte streike, men som oftest kom de igang før situasjonen ble prekær. Inne i kjelene ble det å tilbringe mange timer med å pikke salt av rørene. Tykkelsen var rundt en centimeter over det hele, men etter fire til fem måneder hadde vi fått dem bra. Det er vel unødvendig å tilføye at vi frøs ikke inne i kjelene, særlig ved passering av Rødehavet. Et uhell med den ene kjelen førte til 14 dager på verksted i Le Havre hvor fyrgangene ble valset ut. Årsaken

til havariet var at heatingcoilene i tankene var lekket og at det kom olje inn på kjelen med havariet til følge.

Det kan jo nevnes at når begge kjelene var avstengt måtte de fyres opp for hånd ved at man sveivet en liten pumpe. Dette var ikke noe hurtigarbeide, for det tok en hel dag før det var så mye trykk at en kunne få heating på oljen og få igang dampumpen.

Jeg kan ikke nevne hele mannskapet, men vil nevne at kapteiner var: J. Siltsand, P. Tønning Moe og A. Isaksen. Maskinsjef H. Drægebø som også var inspektør og maskinsjef O. Møller.

I juni 1952 var smørehyren 328 kr. pluss 136 kr. i risikotillegg og 2,35 kr. for timen i overtid, noe mindre enn i dag.

I september 1952 ble jeg mønstret om til fyrbøter og fikk da 529 kr./mnd. pluss 136 kr. i risikotillegg og i overtid var det 3 kr. som i november gikk opp til 3,40 kr. og hyren ble da 705 kr. inkludert risikotillegget. Skatten var ca. 25%, trygd 16 kr. og pensjon 29 kr., altså betydelig mindre enn idag. Som motormann fra august '53 fikk jeg 717 kr./mnd., overtidsbetalingen var fortsatt 3,40 kr./time og denne hyren var den samme ved avmønstringen.

Den vesentligste del av overtiden kom fra arbeide med heating coils hvor vi i enkelte tanker fornyet alle. Det var å fylle rørene med sand, og så hadde vi laget en bøyeskive hvor rørene ved hjelp av mange menn ble bøyd. Dette var ganske tungt og vi ordnet oss derfor med mange kasteblokker og med wire på winchen bøyde vi rørene ganske lett. Vi var tre mann som bøyde og flenset rørene og de andre monterte de ferdige coiler. Jeg kan nevne at jeg ialt hadde ca. 200 timer med fabriksjon av coiler de siste 6 mnd. M/T «REIN» var i farten. En skal da huske at arbeidet bare kunne utføres på ballast etter at tanksjauen var ferdig.

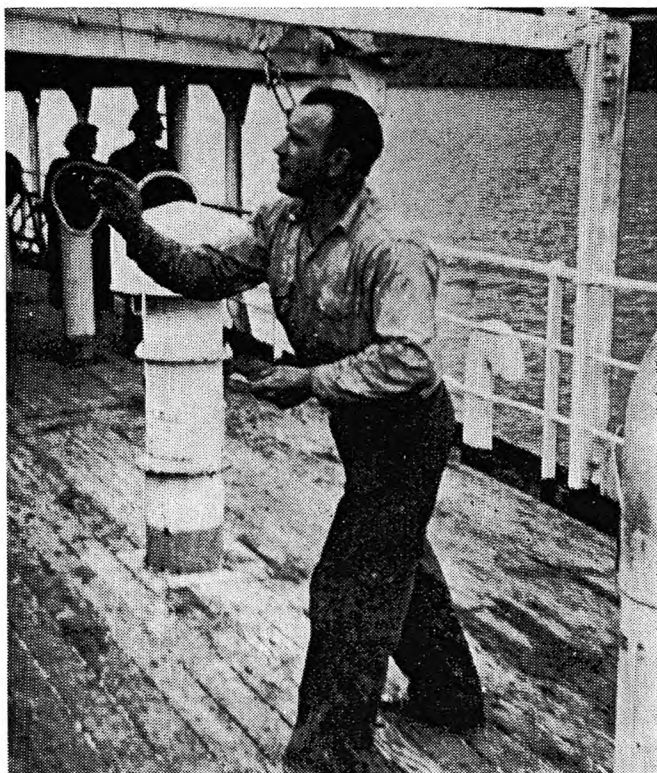
Som nevnt tidligere var første turen for M/T «Rein» last fra Ras el Tanura til Bec de Ambes. Neste tur gikk til Tripoli og tror det ble nevnt at vi var den sjette båten som lastet der eller kanskje det var i Banias noe senere. Lasten ble losset i Le Havre, men vi var innom Tanger og bunkret vann. I Le Havre spilte vi fotball på stadion mot M/T «H. M. Wrangel», så det var nu sport den gang også. Så fulgte en tur til Banias med lossing i Bec de Ambes og nu fikk vi langtur idet vi gikk til Mena al Ahmadi og lastet. M/T «Rein» som ikke var noen hurtigløper kom opp i ca. 9 mil i blankstille ballastet og rundt 8 mil på last. Den brukte 14 dager på hver distanse fra Port

Said, så en rundtur Europa til Persiske gulf tok ca. to måneder eller dobbelt så lang tid som den efterfølgende T/T «Rein».

Tiden kunne falle lang på slike turer, men ble kortet av med spill, og særlig Darts var populært. Jeg kan nu også nevne at siden farten ikke var så stor ble det til noe «matauk» også. Det var mange springere som lekte seg foran baugen og hva med å fange en? Kvant M. Medby laget harpun og den var nesten skarpere enn noe barberblad. Nu var det bare å klare å harpunere en springer og det var kanskje ikke så lett, og hva med å få den om bord? Det som skjedde var at det ble fast fisk i første kast og med treff rett i hjertet, og fire mann halte straks inn fangsten. Det er vel unødvendig å si at kjøttet smakte fortreffelig og vi hadde hele tre middager av den. Imidlertid var det helt umulig senere å komme på skuddhold av springerne.

Lasten fra Mena ble losset i Stanlow ved Liverpool og turen gikk tilbake til Mena. Nu losset vi i Port de Bouc og ny lastetur ble igjen til Banias med lossing i Venezia. Her ble vi ganske lenge, for vi måtte vente på den italienske blokadebryteren fra Abadan M/T «Mirabella» som skulle feires og derfor losses før oss. Vi lå der fra 6. til 19. februar 1953.

Det ble atter Mena for lasting og Antwerpen som lossehavn. Her ble det en god del skifting av mannskaper, og vi gikk nu til Palermo på verksted. Her ble vi i 16 dager da det ble funnet en skade på roret etter en storm vi hadde



Konsentrasjon og riktig kastestilling er viktig ved darts.

mens vi ventet på reia utenfor Venezia. 17. mai feiret vi her og det var kapproing mellom de norske båtene, og M/T «Rein» vant (selvfølgelig). Fotballkampen mellom M/T «Bello» og oss endte uavgjort. Oppholdet ble benyttet til tur til katedralen i Monreale, som har noen enestående mosaikkarbeider. En katakombe ble også besøkt og det ble også andre turer for motorsykler kunne lånes uten alt for mye spørsmål om sertifikat.

Ny lasting i Banias og lossing i Finnart i Firth of Clyde. Ikke langt fra Finnart ligger Helensburg hvor en av de som regnes for oppfinner av fjernsynet er født.

Så ble det tur til Fao og igjen lossing i Finnart og ny tur til Banias og lossing i Antwerpen. Her var vi på tur til Brüssel og kjørte gjennom Europas største bøkeskog. Waterloo ble også besøkt, det var der Napoleon kjempet sitt siste slag og tapte i 1815. Avgangen fra Antwerpen ble noe forsinket da vi kom i kollisjon med slusen og fikk hull i skutesiden rett i skottet mellom forepeak og tørrelastrommet. Vi støpte imidlertid igjen hullet fra innsiden og fikk gå. I Port Said ble en plate sveist på utsiden. Lasten fra Mena ble losset i Isle of Grain utenfor London og ny tur for lasting i Banias. Denne lasten ble losset i Hamburg med ankomst 21. desember 1953.

Her ble M/T «Rein» å gå i opplag og alle unntatt offiserene og jeg mønstret av den 23. Fra nyttår var følgende igjen: Skipper, 2nd styrmann, stuert, inspektør, 2nd maskinisten og jeg. Fra 13. februar var vi bare tre: Skipper, inspektør og jeg, og så hadde vi en tysk kokk.

Det arbeidet jeg hadde fra jul og utover var å holde fyren på kjelene fra 0700—2230 og enkelte dager også om natten. Denne vinteren var særdeles kald, men det gikk nu bra. M/T «Rein» ble nu solgt, og vi fikk noe tysk mannskap til hjelp for tanksjau og for overseilingen. I maskinen kom det en maskinist og tre fyrbøtere til hjelp.

Vi gikk 12. mars og ankret på Doggerbanken for å gjøre ferdig tanksjauen, og her prøvde vi fiskelykken, men fikk igjen ting. Senere har jeg fått vite at det fiskes bare sild der. Den 18. mars ankom vi Rosyth inne i Firth of Fort og M/T «Rein» var i sin siste havn, den skulle ende som spiker.

Reisen hjem gikk over Edinburgh til Newcastle og videre til Bergen med T/T «Leda». Tog til Oslo og videre over Stockholm til Narvik, hvorfra jeg måtte ta drosje hjem de siste 150 km grunnet dårlig korrespondanse med buss. En førstereis var slutt.

Et skips æra var endt.

Feriefleiner

Av Telegrafist Harald Hansen

Det er ferie. Ennå er markene grønne. Bladene på trærne har ikke skiftet farge, skjønt luften gir bud om at høsten nærmer seg. Dagene blir kortere, så det haster med å få unnagjort alle de store planene. Disse feriemåneder har gjort underverker på en forsømt hagefleck, men mye gjenstår for å tilfredsstillе «arktitektens» drøm.

Man retter ryggen og suger inn det siste solgløtt av sommer. Tankene er igjen ombord på Norbeth. Det er snart på tide å gi et lite bidrag til Nor-Avis, men problemet er, hva kan interessere leserne.

I disse dager står vi foran kanskje den viktigste folkeavstemning i Norges historie, nemlig om vi skal delta i et europeisk samarbeid eller stå utenfor EF. I den forbindelse går tankene til EF's sentrum og Belgias hovedstad, Brussel.

Dermed er emnevalget for denne artikkel løst. Bussturen til Waterloo og Brussel kan muligens interessere leserne. At denne turen forbindes med EF har sin grunn i at vi da passerte de bygninger der alle viktige saker på samarbeidets alter skal avgjøres.

Bilfraktingen gir ikke mye rom for turvirksomhet, så det måtte et verkstedsopphold til for at sight-seeingturen kunne settes ut i livet. Norbeth gikk i dokk i Antwerpen for ett-årsklassingen, og Den Norske Sjømannskirke var straks på pletten med tilbud om å bese stedet der Napoleons drøm om et «come back» på den politiske arena for alltid ble beseglet.

Bussen hentet oss på kaien en regntung morgen da naturen ikke riktig hadde bestemt seg om den ville slippe våren til. Passasjerene som etter hvert la Antwerpen og dens forsteder bak seg var hentet fra tre norske skip.

Vårt første mål, Waterloo, er en landsby på ca. 12.000 innbyggere. Landskapet rundt var velegnet som krigsskueplass etter datidens krigføring, åpne marker så langt øyet rekker. Det var da heller ikke i selve Waterloo slaget ble utkjempet, men ca. 5 kilometer i sør-øst retning ved landsbyene Mont Saint Jean og La Belle Alliance. Napoleon med sine franske soldater møtte 18. juni 1815 den engelsk-prøyssiske hær under Wellington og Blücher. 180.000 mann var fordelt på begge sider og da slaget var utkjempet lå 45.000 igjen på slagmarken, drept eller såret.

Frisker vi opp historiekunnskapene finner vi at tilfeldighetene har gjort sitt til at verdensbildet muligens kunne ha sett anderledes ut idag. Napoleon hadde nemlig styrker i reserve. Disse ble budsent, men av en eller annen grunn ble ordren misforstått. Reserven uteble og «Napoleon døde ensomt på St. Helena».

At Napoleon ikke er glemt bærer Waterloo tydelig preg av. Det virker som om alt dreier seg om denne person. Forlanger man en cognac på stedets restaurant er jeg ikke i tvil om at merket vil være Napoleon.

Waterloo er rik på museer, og samtlige har det til felles at de gir et bilde av det som hendte hin dag i 1815.

Det som for meg gjorde mest inntrykk var det såkalte Panorama, et maleri av slaget. Dette er malt på veggen i et sirkelrundt lokale. Det er så levende at vi faktisk stusser på om man er tilskuere til det store slaget.

Er kondisjonen i orden bør man gå alle trapetrinnene til toppen av minnehaugen. Denne haugen, sies det, er bygd av de falnes sørgende enker som hver har båret en bønne jord til

plassen. Når man så tenker på alle de falne har faktisk denne tanke noe for seg.

Fra toppen er utsikten førsteklasses. Her er også en innretning som viser hvor de forskjellige faser av slaget fant sted. Hvor flatt landskapet er kan best beskrives ved å fortelle at vi kunne se Brussel 15 kilometer borte.

Når man er på disse trakter faller det naturlig å besøke Brussel. Det sørgelige med vårt besøk der var hvor lite velvilje værgudene viste oss. Severdighetene måtte beskues gjennom bilrutene. Så lang tid tilbake er det umulig å huske alt vi så, men to ting har festet seg ekstra godt i bevisstheten. Justispalasset og Manneken Pis glemmer man ikke så lett. Det første så ruvende og det andre så lite og bortgjemt. Arkitekten som bygde Justispalasset hadde satt seg som mål å gi Brussel den største og vakreste bygning i Europa. Det første løftet har han holdt, men da han så det ferdige produkt utbrøt han, «Fy, så stygt», og skjøt seg en kule for pannen. Personlig kan jeg godt forstå hans reaksjon, resultatet ble ikke særlig vakkert.

Manneken Pis er en morsom og berømt fontenefigur. Den står i en smal gate like ved Grand Place. Manneken Pis er laget av bronse. Ved høytidelige anledninger blir han iført klær. Han har et rikt utvalg av uniformer, som i tidens løp er skjenket av forskjellige regimenter. Ifølge en ytterst tvilsom legende ble figuren bekostet av en mann, hvis sønn var forsvunnet, og som avla løfte om at hvis gutten ble gjenfunnet i live, skulle han reise en statue som fremstilte gutten i den tilstand han var i da han ble funnet.

På turen tilbake til Antwerpen gjorde vi et kort stopp på stedet der verdensutstillingen i Brussel fant sted.

Dagen ble avsluttet på Den Norske Sjømannskirke.

MARITIM FOTO KONKURRANSE

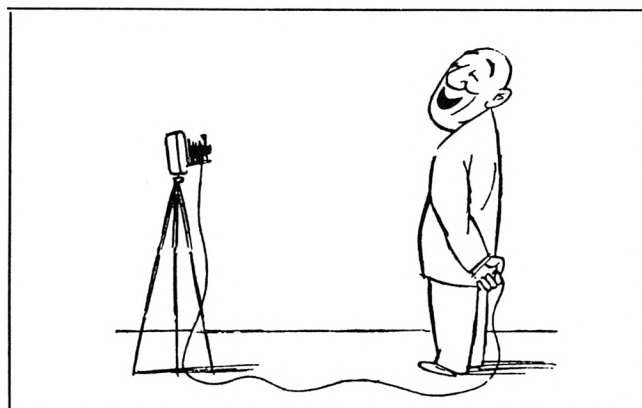
Vi innbyr herved våre seilende medarbeidere til å delta i en foto-konkurranse.

Konkurransen vil vare frem til 1. juli 1973 og er delt inn i to klasser:

Sort/hvitt-bilder
Fargebilder

De tre beste bilder i hver klasse vil bli premiert, og bildene vil bli gjengitt i Nor-Avis.

Lykke til!



Positivt fra „NORBEGA”

Fra velferdsklubben ombord i «Norbega» har rederiet mottatt en anvisning på kr. 2.000,- som de ønsker skal benyttes til innkjøp av radioutstyr for funksjonshemmede radioamatørfond v/Norsk Radio Relæ Liga, og som det fremgår satte de meget stor pris på denne generøse gave.

Et meget positivt tiltak av velferdsklubben.



LA5LG's HJELPEFOND

POSTGIROKONTO 20 38 40

Bankforbindelse:
Den norske Creditbank – Filial Magnor
BANKGIRONR. 7113.30.02302

POSTBOKS 17 – TVEITA
OSLO 6

15. august 1972

Rederiet Sigurd B. Sverdrup
Postboks 425
OSLO 1

Vi har fra Norsk Radio Relæ Liga fått oversendt Deres brev av 3. ds., og styret i LA5LG's Hjelpefond takker hjerteligst for Deres tilsagn om gaven på kr. 2.000.- fra besetningen på M/S "NORBEGA". Beløpet er nå mottatt over bankgiro.

Funksjonshemmede har et stort behov for kontakt med andre, og behov for en beskjeftigelse som kan oppta dem og gi dem mulighet for å utnytte sine evner.

Amatørradioutstyr gir disse muligheter, idet en med slik apparatur kan nå hele verden. Anskaffelsene av dette utstyret er en stor økonomisk oppgave, og Deres støtte gjennom bidraget er derfor en verdifull hjelp.

Som en anerkjennelse av interesse og hjelp er M/S "NORBEGA" blitt innlemmet i den Morokulienske flåte og dermed utnevnt til
ÆRESBORGER AV STATEN MOROKULIEN.

Borgerbrevet blir oversendt separat.

Så snart vi har funnet frem til hvem som skal bli den heldige mottager av gaven vil vi underrette Dem, og håper at en av besetningen ombord på M/S "NORBEGA" har MM-løyve slik at kontakt kan bli opprettet på amatørbandene til gjensidig hygge og glede.

Med hjertelig hilsen til alle ombord på M/S NORBEGA",

for LA5LG's HJELPEFOND

Ruth Tollefsen
Ruth Tollefsen
Forretningsfører



Norsk Radio Relæ Liga

AMATÖRRADIO – FOR KONTAKT MELLOM MEDMENNESKER

NOR- skipenes data:

	Bygge- år	Lengde meter	Bredde meter	Dybde meter	Grt.	Nrt.	Dwt.	Dwt. m/ bildekk	Service fart	Hovedmotor
M/S «NORBU» På timecharter til Japan Line Ltd. frem til 12/1975. Fartsområde er Mazda biler fra Hiroshima til Jacksonville og Houston og retur med korn US Gulf/Japan.	1963	185.63	24.69	14.94	18.883	11.000	30.315	31.605	14.5	Götaverken 760/1500 7 cyl. 8.750 HK
M/S «NORBELLA» På timecharter til Yamashita-Shinnihon Co. Ltd. frem til 6/1977. Rebefraktet til Achille Lauro for 3 år med opsjon for ytterligere 2 år. Løsfart.	1966	209.0	27.37	15.39	24.011	15.284	40.960	—	14.5	Götaverken 760/1500 8 cyl. 11.200 HK EO-klasse
M/S «NORBROTT» På timecharter til Walleniusrederierna frem til 3. kv./1976. Fartsområde biler Europa/USA etterfulgt av kull ev. korn USA/Japan, og retur med biler tilbake til Nord-Europa.	1966	199.93	26.97	15.04	22.198	14.032	34.529	36.300	15.5	Götaverken 750/1600 7 cyl. 12.050 HK
M/S «NORBEGA» På timecharter til Star Shipping A/S frem til 4. kv./1975, med opsjon for ytterligere 9/15 mndr. Fartsområde er Toyota biler fra Japan til US-østkyst og retur med kull fra USA til Japan.	1967	200.23	26.97	15.04	22.337	13.426	36.350	38.600	15.5	Götaverken 750/1600 7 cyl. 12.050 HK EO-klasse
M/S «NORBETH» Deltar i HBS-gruppen som består av rederiene Hvistendal, Borgestad og Silver Line. Pool-avtalen løper foreløpig til 4. kv./1974. Fartsområde biler Japan/USA, biler UK/USA og BC samt papir/pulp USA/Kont.	1971	179.0	26.0	16.20	20.716	13.188	28.420	30.300	16.0	Burmeister & Wain 740/1600 6 cyl. 10.600 HK EO-klasse

«NORBROTT»

losset biler i Rotterdam og Antwerpen i begynnelsen av november, og under lossingen ble nyoppdagete spreker i hovedmotorens stativer reparert. Forøvrig har skipet seilt tilfredsstillende siden sist. NORBROTT har nettopp fullført en bilreise Antwerp/Baltimore og laster nå kull i US Gulf for Japan, hvortil skipet ventes ca. 24. desember for lossing etterfulgt av en ny billast.

«NORBEGA»

losset kull i Tobata forut for innværende billast fra Nagoya til Jacksonville og Newark, og etter dagens schedule vil julaften bli tilbragt i sjøen på vei til Newark med ankomst 1. juledag. Det blir deretter en ny kull-last fra Roads til Japan. NORBEGA har seilt tilfredsstillende siden sist og det rapporteres at EO-anlegget virker meget bra.

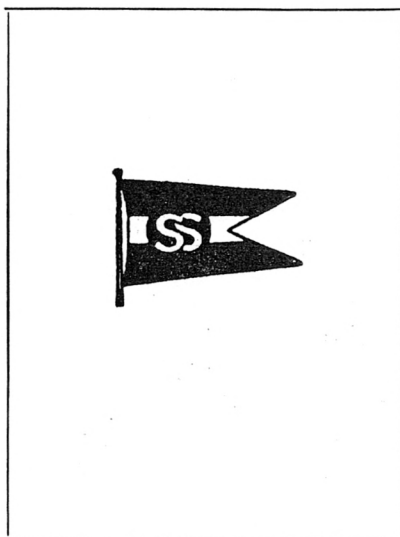
«NORBETH»

seiler fortsatt til alles tilfredshet, men var ute for orkanen «Olga» underveis til Japan og var så uheldig å miste begge redningsflåtene, som ble tatt av vinden. Etter lossing av korn i Yokohama og Nagoya med tilhørende rengjøringsjobb, ble det lastet biler i Nagoya for Jacksonville og Baltimore. Neste reise blir korn US Gulf/Japan og etter dagens program vil julen bli feiret i sjøen på vei til Panama.

SIDEN SIST

«NORBU»

er på vei til Kobe og Nagoya med korn fra New Orleans, og skal deretter laste biler i Hiroshima for Jacksonville og Houston. Under siste lossing i Jacksonville/Houston ble skipet beseen-besiktiget og har fått 1 års utsettelse med klasse, slik at NORBU vil passere sin annen klasseperiode i september 1973. Vi regner med skipet vil passere Panamakanalen ca. 24./25. desember på vei til Statene.



«NORBELLA»

har nylig losset malm fra Palua i Baltimore og laster nå korn i US Gulf for Italia, hvor skipet ventes utlosset midten av desember. Etter diverse problemer er nå også NORBELLA blitt medlem av EO-klassen og rapporter fra skipet indikerer at alt går meget bra. Alt tyder på at julaften vil bli tilbragt i sjøen, selv om vi i øyeblikket ikke vet skipets videre beskjeftigelse etter Italia.