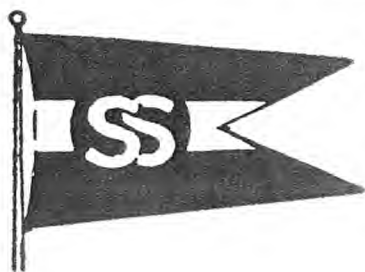
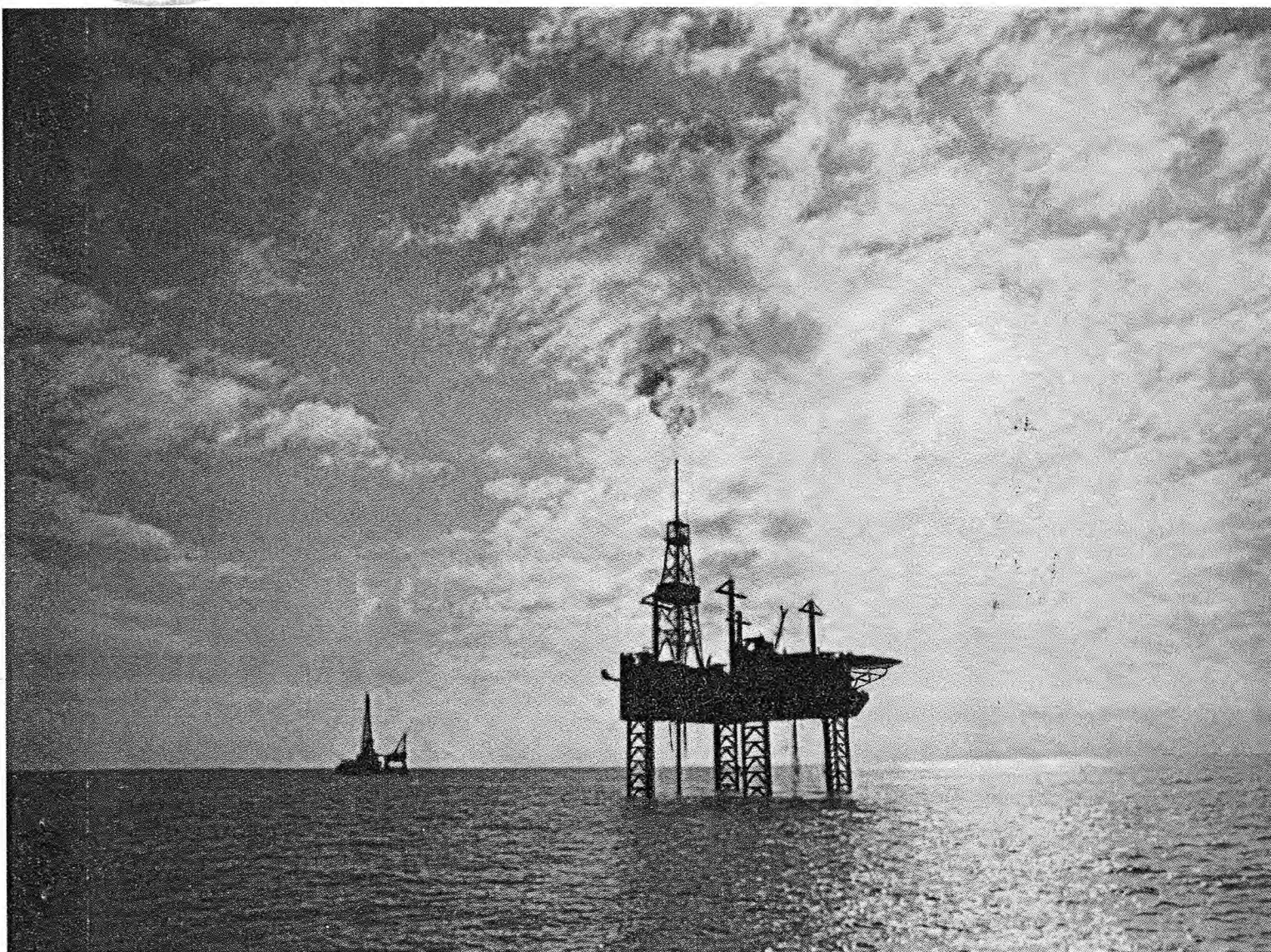


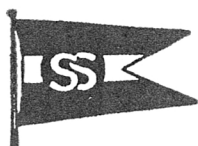
Nor-Avis

SIGURD B. SVERDRUP
OSLO



Oljeeventyret i Nordsjøen fortsetter og enorme beløp er i de senere år blitt investert for utvinning av olje og gass i området. Vi viser til artikkel om olje og gass på side 4.

NR. 1
FEBRUAR
1973



REDERIAVIS FOR
SIGURD B. SVERDRUPS REDERI
OSLO

REDAKSJONEN AVSLUTTET
10. FEBRUAR

INNLEVERINGSFRIST AV
STOFF OG BILDER TIL
NR. 2 1973 ER 1. MAI

INNHold:

Med hilsen	side 3
Olje og gass	» 4
Norsk skipsfart, hvor går du?	» 6
M/S «Norbeth» – Propeller havarier	» 8
Rapport fra skipene	» 9
Mannskapslister	» 10
Sjøforsikring	» 12
Rederikonferanse	» 13
«En førstereis»	» 14
Kursvirksomhet	» 15
Teleks	» 16
Familierabatt på fly	» 17
Nyansettelse	» 17
Sykepenger etter avmønstring	» 18
Ord og uttrykk i shipping	» 18
NOR-skipenes data	» 19
Siden sist	» 20

med hilsen . . .

Vår første interne rederikonferanse ble avholdt på Godøysund ved Bergen i juni 1967 og vi var vel da blant de første rederier med et slikt tiltak. Rederikonferanser er idag meget alminnelig og vi tror de er av stor betydning både for oss her hjemme og dere ombord. Hensikten med disse konferanser er jo at de seilende og kontorpersonalet møtes for å utveksle erfaringer og lære hverandre bedre å kjenne. Videre at man ved slike sammenkomster kan gi hverandre nye impulser til beste for skipenes drift, hvilket er vår felles målsetting. Når vi nevner «til beste for skipenes drift» innebærer dette også selvsagt at begreper som sikkerhet, trivsel o. l. må legges stor vekt på, da det er en kjennsgjerning at uten sikkerhet og trivsel ombord får man ingen tilfredsstillende drift.

Hovedtemaet på våre to siste rederikonferanser har vært budsjettering og som kjent har vi fra siste årsskifte igangsatt et nytt budsjetteringssystem. Det er med tilfredshet vi har merket oss en meget positiv interesse for dette nye system fra dere ombord, også fra de som ikke har deltatt på de to siste konferanser og fått systemet nærmere forklart. Budsjettering vil imidlertid også stå på programmet ved våre kommende konferanser slik at flest mulig av departementssjefene om ikke lenge vil ha fått en nærmere redegjørelse for systemet.

Når vi legger slik vekt på budsjettering er det på bakgrunn av at vi tror driften av skipene vil bli mere interessant og alle beslutninger vil måtte vurderes økonomisk. Man blir derfor mer enn tidligere nødt til å overveie alternative løsninger. Dette vil igjen si at mange av de oppgaver som oppstår ombord og som tidligere, mer eller mindre, har vært løst på et tradisjonelt vis nå blir utsatt for nytenkning og forhåpentligvis vil nye og bedre løsninger bli aktuelle.

Vi tar gjerne imot forslag til temaer som måtte ønskes behandlet på kommende rederikonferanser og vi vil forsøke å få dette arrangert, om nødvendig ved hjelp av utenforstående foredragsholdere.

Resultatene av driftsåret 1972 foreligger nå og de viser en markert stigning av driftsutgiftene. Vi arbeider nå med et systematisk vedlikeholdsopplegg som sammen med budsjetteringen forhåpentligvis vil medvirke til en bedre økonomisk drift. Samtidig med at dette skrives blir det opplyst at dollaren er devaluert med 10%, hvilket betyr at våre fraktinntekter reduseres tilsvarende. Som man vil forstå gjør dette det tvingende nødvendig for oss alle å ha økonomien i tankene slik at utgiftene blir holdt på et forsvarlig nivå.

Med disse tanker i minne ønsker vi alle ombord en fortsatt god seilas.

Redaksjonen

Olje og gass

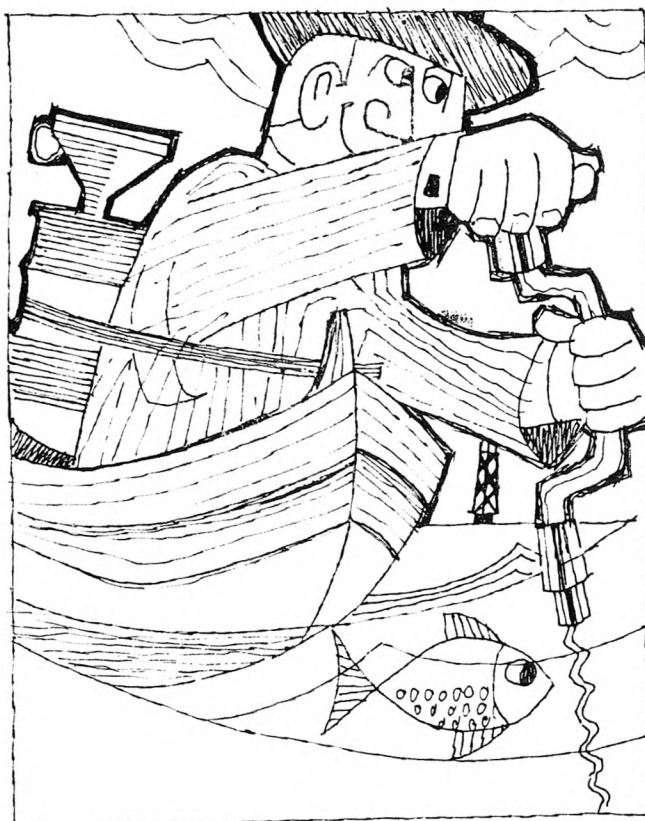
«Aktiviteten på den norske kontinentalsokkel i internasjonalt perspektiv» var titelen på et foredrag som ble holdt av adm. direktør Martin Siem i Saga Petroleum A/S & Co. ifjor. Med hans velvillige tillatelse gjengir vi et utdrag av foredraget.

I naturalhusholdningens tid var det ikke store bidraget Norge hadde å gi til internasjonal handel. Store deler av landet var lite egnet til jordbruk og landet var ansett for å være et fattig land, særlig sammenlignet med våre naboland, Danmark og Sverige, hvor jordbruket var så meget rikere.

Med industrialiseringen fulgte imidlertid muligheter for å utnytte noen av Norges naturressurser. Spesielt ble skogen utnyttet for celluloseindustrien, og våre vannkraft-ressurser ble benyttet til elektrometallurgisk industri. I tillegg kommer landets valutaskapende rederinæring.

Bladet synes nå å holde på å snu seg. Treforedlingen og de elektrokjemiske og elektrometallurgiske industrier synes å gå vanskeligere tider i møte. Selv shipping er øyensynlig på vei inn i en vanskelig periode som hovedsakelig skyldes at Norge er blitt et høykost-land.

I denne situasjon får norsk næringsliv nye naturgitte muligheter ved de petroleumsforekomster som finnes på den norske kontinentalsokkel. Som oljefelt er f. eks. Ekofisk-feltet beskrevet som ett av verdens 20 største oljefelt og Frigg-feltet som verdens største «offshore» gassfelt. Vi vet at produksjonen fra Ekofisk-feltet med satelittfelter er beregnet å komme opp i 50 mill. tonn olje om året, hvilket er ca. 8 ganger Norges nåværende behov. Mesteparten av den produserte olje må derfor eksporteres. Når det gjelder den gass som vil bli produsert i Ekofisk-feltet (1 milliard kubikkfot gass pr. dag) så vil denne måtte eksporteres, og det samme gjelder vel mesteparten av gassen fra Frigg-feltet. Her har



vært antydnet en eksport til en verdi av 10 mill. kroner pr. dag. I tillegg kommer eventuelle nye felt som oppdages i den norske sektor. Det er derfor grunn til å tro at disse nye naturgitte muligheter vil utgjøre meget store bidrag til landets økonomi i fremtiden. Både den primære og den sekundære oljeindustri er imidlertid lite arbeidskrevende og vil således i liten grad være noe alternativ til mere konvensjonell industri.

Det kan kanskje være av interesse å se litt på hvordan omfanget av energikildene i den norske sektor passer inn i målestokken for verdens energiforsyning. Verdens oljebehov i 1970 var 2330 mill. tonn som fordeler seg med 900 mill. tonn på den vestlige halvkule, hvorav USA alene tok 690 mill. tonn, Vest-Europa tok 623 mill. tonn, Afrika brukte 43 mill. tonn, Midt-Østen 51 mill. tonn, Fjerne Østen 373 mill. tonn og Sovjetblokken 340 mill. tonn.

Produksjonen av disse 2330 mill. tonn var fordelt som følger: Den vestlige halvkule 867 mill. tonn, hvorav Nord-Amerika 598 mill. tonn, Vest-Europa 23 mill. tonn, Afrika 276 mill. tonn, Midt-Østen 708 mill. tonn, Fjerne Østen 60 mill. tonn og Sovjetblokken 396 mill. tonn. Det fremgår av disse tall at Vest-Europa, som i 1970 brukte 623 mill. tonn, selvproduserte bare 23 mill. tonn.

Det kan nå forutsees at i løpet av noen år vil det i Nordsjøen bli produsert mange 10-talls millioner tonn råolje, forsiktigvis anslått til minst 200 mill. tonn. Tar man da i betraktning at en 220.000 tonn tankbåt i løpet av ett år kan frakte ca. 1 mill. tonn fra PG til Vest-Europa, så ser vi at de 200 mill. tonnene representerer en redusert transportbeskjefthet som svarer til 200 store tankskip.

Forholdene ellers i verden.

Vi vet at de fleste oljeland i Midt-Østen tilstreber en økning av sin produksjon. De store oljeselskapene som driver feltene i Midt-Østen har konsesjonsavtaler som forplikter dem til å ta ut visse årlige minimumskvanta. En betydelig del av den oljen som de store oljeselskaper derfor omsetter, vil i årene fremover måtte komme fra PG, selv om oljeselskapene skulle finne nye oljekilder som ga mindre transportutgifter og eventuelt bedre og billigere olje.

Når det gjelder USA, som så vel forbruksmessig som produksjonsmessig er det største land i verden, har det vært gitt en rekke oversikter som viser at landet i årene fremover ikke på langt nær vil dekke sitt energibehov. Som tidligere nevnt hadde USA i 1970 et forbruk som lå 162 mill. tonn over produksjonen. Dette underskudd forventes å ville vokse i årene fremover fordi forbruket stiger betydelig fortere enn produksjonen. Produksjonen av naturgass i USA ventes heller ikke å kunne holde tritt med det raskt økede behov.

Foruten kildene i Alaska er det også funnet store oljefelter i Equador og Colombia. Men selv med tilførsel av olje fra disse felter og tilførsel som før fra Venezuela, vil USA måtte importere råolje fra den østlige halvkule. Det antydes at i 1980 vil så meget som 55% av USA's behov måtte importeres.

Et annet av verdens store forbrukerland er Japan som i 1970 forbrukte 186 mill. tonn og det er regnet med at forbruket vil øke med ca. en tredjedel innen utgangen av 1975. Det regnes med at råoljeproduksjonen i Indonesia-området, som er ett av verdens største «offshore»-områder, vil øke betydelig i årene fremover og en stor del av Japans energitilførsel i form av råolje vil komme fra dette område samt fra felter i Nord-Australia.

To av de tre største markeder for råolje som finnes i verden idag, nemlig USA og Europa, ligger nærmere Nordsjø-feltene enn Midt-Østen. Nordsjø-oljen burde derfor oppnå en god pris på disse markeder da fraktdifferansen ville være betydelig. Det er imidlertid usannsynlig at man vil kunne laste virkelig store tankskip fra Nordsjø-terminal. For tiden benyttes 30—40.000 tdw tankskip fra Ekofisk-feltet, og fraktomkostningene for disse forholdsvis små skip er såpass høye i forhold til de store tankskip at det ikke er store fraktfordelen som oppnås for Nordsjø-oljen i dag. Senere vil for Nordsjø-oljens vedkommende rørledningstransport bli aktuelt, og da burde høyere fraktfordel oppnås.

En prismessig fordel for Nordsjø-oljen er det lave svovelinnhold denne oljen har.

Produksjon av olje fra verdens oljefelter skjer nesten alltid ved samtidig produksjon av større eller mindre kvanta naturgass. I dag blir denne gass for en stor del brent, særlig i land med få industrialiserte strøk. Det er enorme energikvanta som på denne måte går tapt hver dag. I tillegg til den gass som produseres fra oljefelter, produseres det i dag enorme kvanta fra felter som kun produserer naturgass. Gassen er jo en meget renselig og bekvem energikilde, og oppnår derfor i USA og Vest-Europa en høyere pris pr. kalori enn noen annen energikilde. Av disse grunner er også forbruket av naturgass øket enormt i de senere år, og i dag utgjør naturgass ca. en tredjedel av hele USA's energiforbruk.

I Nordsjøen vil oljefeltene produsere store mengder gass i tillegg til oljen. I dag går planene for Ekofisk-feltet ut på at gassen skal selges og leveres gjennom en rørledning. Det blir derfor allerede i neste fase snakk om to rørledninger, én for olje og én for gass. Disse rørledninger kommer kanskje til å gå til to forskjellige markeder, og gassledningen kommer i alle fall temmelig sikkert *ikke* å gå til Norge, da det forventede forbruk her vil være for lite. Gassen fra Ekofisk-feltet må gå til steder hvor det er marked for *all* gass som produseres og det er øyensynlig 3 alternativer, nemlig Storbritannia, kontinentet (Holland og Tyskland) eller Danmark og videre til Sverige. Det finnes også et fjerde alternativ, nemlig å frakte gassen i rørledning til et sted hvor den kan nedkjøles og lastes i flytende tilstand i skip som tar gassen til USA — hvor gassmarkedet er umettelig.

Norsk skipsfart - hvor går du?

Av Kaptein Kåre Frekhaug

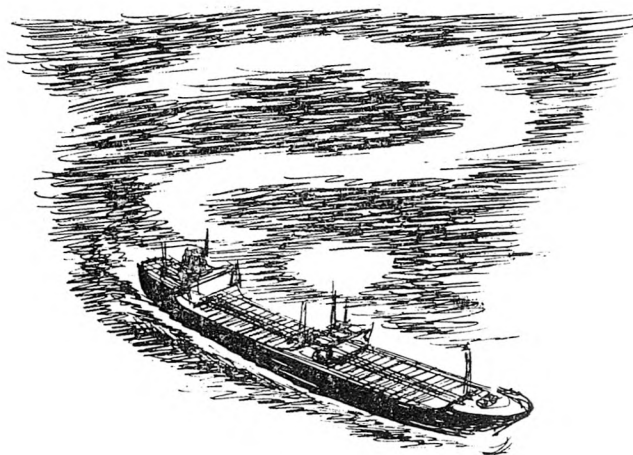
At vi nordmenn er noe helt spesielt, som nasjon betraktet, er helt på det rene. Alle har hørt om de barske, blåøyde vikinger som raste over Nord-Europa og Middelhavslandene, samtidig som de myrdet, voldtok, plyndret og bragte med seg kirkesølv samt friller til det forjettede land langt mot nord.

Det som forbauser meg er at jeg ikke tror resten av verden er klar over hvilke muligheter som ligger i oss nordmenn. Vi må til stadighet «rydde» opp både i Hellas, Sør-Afrika, Amerika samt andre land vedrørende både rasediskriminering, bombing, salg av våpen osv. Innlysende nok vet vi på berget best hvordan slike saker skal behandles. En selvfølge herav er at små problemer som skjer i Norge har vi ikke tid eller anledning å passe på, dette må andre nasjoner ta hånd om. Slik som u-båter i Sognefjorden, russiske trålere som opererer fritt på norskekysten, økende kriminalitet, narkotikaproblemer blant ungdom osv., osv. Vi har heldagsjobb med å passe på hva som skjer ellers i verden.

Til og med psykopaten Hitler så med en viss velvilje på det norske folk. I enkelte lyse øyeblikk, i hans ellers formørkede sinn, ble vi faktisk likestilte med den rene tyske rase.

At nordmenn derfor er behengt med fordommer er helt normalt. Tidene forandrer seg heldigvis og menneskene likeså. Dette skulle man tro også gjaldt for Ola Nordmann, men igjen beviser vi hvilken suverene nasjon vi er. Vårt idiotiske NEI til EF klang utover i verden som en fanfare. Vi gjorde det dermed klart at vi nordmenn ikke er interessert i noen former for samarbeid hverken økonomisk, kulturelt osv, med resten av de uvitende folkeslag i de ni andre medlemsland, som overhodet ikke er klar over sitt eget beste. Det var formelig som man så birkebeinerkongen Sverre den tid han reiste seg og sa i mot paven i Rom.

Men noen må betale og det tror jeg vi skal få merke om ikke så altfor lenge. Heldigvis har vi danskene vi kan skylde på, deres folkeavstemning burde selvfølgelig vært holdt før vår avstemning. Så nå må danskene ta konsekvensene av dette og hjelpe oss gjennom



EF-problematikken. Vi kan bare toe våre hender. Vi beviste atter en gang at det alltid er de andre som har skylden når det ikke går så godt med oss nordmenn.

Skipsfart har spilt og vil spille en stor rolle i norsk økonomi. For å kunne klare og holde denne posisjon må vi sjøfolk hjelpe til i en mye større grad. (En konsekvens bl. a. av vårt Nei.) Vi ser til stadighet at proteksjonisme/politiske forhold etc. gjør seg gjeldende innen skipsfartsnæringen.

Den siste avtalen mellom USA og Sovjet-samveldet beviser i en altfor tydelig grad at en økonomisk og rasjonell drift blir satt til side for politiske motiveringer og gevinster. For å forsøke og motvirke slike tiltak må vi gjøre vårt ytterste til at norske redere fortsatt kan finne det regningsvarende å holde båter under norsk flagg. Det er med interesse jeg leser at i forhold til skip med lønnsnivå basert på f. eks. spanske vilkår, må en norsk reder betale mellom kr. 800.000—1.000.000 mer i mannskapsutgifter pr. år. Det kan også nevnes at f. eks. en polsk kapteinlønn ligger på ca. 25—30% av en norsk kapteinlønn, alle tillegg tatt i betraktning. Hans brutto!ønn er på omkring halvparten av hva det koster å holde en norsk gjennomsnittssjømann ombord. Det er innlysende at sett i relasjon til levestandard etc. er det vel neppe riktig å sammenligne Norge kontra Polen/Spania, men det belyser ganske kraftig at lønnsomkostningene gir store utslag. Når slike opplysninger begynner å florere må vi være klar over hvor det bærer hen. Den skipsfart som norske redere eventuelt «gir opp» er det mange land som står i kø for å overta.

Vi har i de senere år fått rosende omtale av både redere og det norske folk. Litt ros kan nok være på plass, men det er på høy tid, tror jeg, at vi begynner å forstå at norsk skipsfart ikke er noen selvfølge. Det er dessverre ikke lenger godt nok å bare tro vi er flinke. Hverken grekerne, japaneserne eller noen annen nasjon som driver skipsfart må undervurderes. Off-hire statistikken for skip over 18.000 tonn for årene 1967 og 1971 viser at norske båter lå på 14.3 dager i 1967 og 16.6 dager i 1971, som en gjennomsnitt. Tilsvarende tall for Japan og Liberia var henholdsvis 7.4 og 13.5 dager og 12.9 og 21.6 dager. Som det tydelig framgår er vi distansert av Japan vedr. tid off-hire. Statistikk kan leses på mange måter, derfor må det bli opp til enhver hvor mye en vil legge i nevnte tall. Man kan også muligens bemerke at skip under såkalte bekvemmelighetsflagg som oftest har større mannskap. Dette er sikkert tilfelle på noen båter, men det er og sikkert at det motsatte skjer. Vi har i dag japanske supertankere på 300.000 tonn som går med 22 manns besetning.

Alle forstår at de sosiale utgifter, skatter etc., som holder på å trykke både shipping og industri ut av landet, blir ilagt av staten. I så henseende er det lite vi kan gjøre. Det vi kan er å forsøke og gå nye og uprøvede veier, med bedre samarbeid over hele linjen, for dermed å forsøke og demme opp for de stadig stigende utgifter.

Over 93% av den totale norske tonnasje er beskjeftiget mellom utenlandske havner. Norsk eksport/import er liten i forhold til den tonnasje-mengde de norske redere disponerer, derfor er det verdensmarkedet vi må henvende oss til.

Så vidt jeg vet er det nå tatt initiativ fra norsk skipsfarts side til fordel for utviklingslandene i og med at det er startet et kurs på 6 mnd. i shipping for stipendiater fra u-land. Kurset foregår i Norge. Det minner meg litt om den gang vi lærte opp japaneserne i å fange hval, og plutselig satt vi igjen hjemme uten en hval i sikte. Vi kan være sikker på at når tiden er «moden» for disse u-land blir kon-

kurransen rundt den «gullkalv» som kalles shipping enda mere tilspisset og hardere.

Videre kan nevnes utbyggingen av den russiske handelsflåte. På grunn av sitt politiske system med diktaturvelde driver ikke russerne shipping etter vanlige økonomiske normer. De er mere opptatt av produksjon enn av fortjeneste. Dessuten gir de absolutt preferanse til sine egne skip. Med sin ekspansjon er det ikke tvil om at konkurrenter har vi nok av. Når da den dagen kommer at det blir nødvendig å sette flere norske båter under bekvemmelighetsflagg p.g.a. at utgiftssiden har oversteget inntektssiden, kan vi stå der med skjegget i post-kassen og kalle det kapitalflukt eller hva man vil. Etterpåklokskap er det dessverre bare våre eminente politikere som har råd til. Dette blir forresten nå tydelig bevist av våre Nei-folk som forsøker å dra i land en handelsavtale i Brüssel.

Våre respektive forbund hjemme har i tiden fremover store oppgaver foran seg. De må inngå et intimt samarbeid med alle organisasjoner innen skipsfartnæringen og derav finne løsninger på de eksisterende problemer. Vi må slutte å snakke om vår ære og vår makt, og heller få litt handling før det er for sent og kroken er satt på døren.

Det fortøner seg sikker rart for noen at jeg, en seilende sjømann, maner til mere arbeid og sparsommelighet. Tro det eller ei, men grunnen er uhyre enkel. Jeg har satset på et yrke til sjøs, som etter min mening er et bra og anstendig yrke. Viser det seg at det i tiden framover er nødvendig å forsake noe, eventuelt i merarbeid, må vi heller ta konsekvensen av det nå med en gang, før det er for sent. Skulle mine spådommer være «helt på jordet», noe jeg inderlig ønsker, er dette bare en fordel for oss alle. Men etter min mening er tendensene så tydelig at påpasselighet kreves av oss alle, både i land og ombord. Jeg slutter av med å sitere en linje fra en av våre kjente sanger: «Hvor fartøy flyte kan, der er han første mann», og håper dette vil skje igjen for hele den norske sjømannsstand, og til beste for alle nordmenn.

M/S «Norbeth»

Propeller havarier

Det vil være kjent for de fleste at Norbeth's største problem er propelleren med sprukne nav. Etter at navet ble utskiftet i mars 1972 trodde vi at problemet var ute av verden, men i desember samme år fikk vi den alarmerende opplysning at det var et unormalt stort oljesvinn fra propelleren.

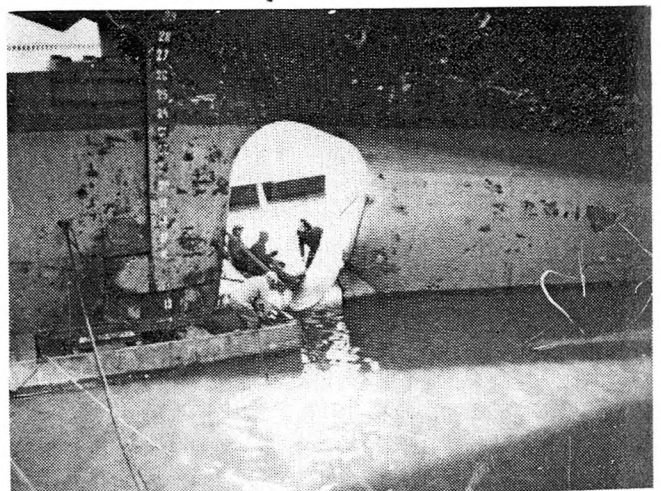
Ved skipets opphold i Baltimore i desember ble skipet trimmet forover slik at halve navkroppen kom over vannet, og det kunne da konstateres at navet igjen var sprukket. Etter nøye vurdering og for at skipet ikke skulle komme «off hire» ble det besluttet at Norbeth skulle fortsette sin reise til New Orleans hvor det allerede var klart at det ville bli ventetid. I mellomtiden ble det forarbeidet forsterkningsplater av rustfritt stål, da tidligere erfaring viser at vanlige stålplater ruster opp etter forholdsvis kort tid.

Straks etter skipets ankomst New Orleans ble det igjen trimmet forover, slik at noe over halvparten av navkroppen kom over vannet. Skipet var fortøyd langs kai, men været samt trafikken i elven gjorde at bølger brøt over navkroppen og umuliggjorde påsveising av forsterkningsplatene på navkroppen. Et provisorisk «breakwater» ble derfor rigget opp og dette gjorde det mulig for oss å utføre arbeidet.

Vi trodde opprinnelig at vårt sprekkproblem på Norbeth var et enkeltstående tilfelle, men straks det kom til vårt kjennskap at det hadde vært flere tilfeller av samme slag kontaktet vi Veritas og engasjerte en av deres metallurger som straks reiste til KaMeWa's fabrikk og der foretok endel undersøkelser.

Nevnte undersøkelser klargjorde årsaken til de oppståtte sprekker. Navene forarbeidet av KaMeWa er av rustfritt stål, men av såpass dårlig kvalitet at tæringsproblemer har oppstått. Tæringsangrepene har i første rekke meldt seg i bladlommenes tetningsflater, og for å motarbeide dette har det blitt påsveiset et lag med høyverdig stål i disse områder. Feilen ligger imidlertid i det faktum at navene ikke har blitt varmebehandlet etter påsveisingen. Dette har igjen forårsaket at man i ytterkantene av de påsveidede områder har fått tæringer med derpå følgende sprekkdannelse.

Ved Norbeth's forestående dokking vil det midlertidig reparerte nav bli skiftet ut. Det nye nav man da vil ta i bruk er av samme type som det ombordværende defekte og dette har vært i bruk ombord i søsterskipet «Silverfjord» i ett år. Imidlertid vil navet, før vi tar det i bruk, bli varmebehandlet og grundig sjekket av spesialister fra Veritas. Basert på dette regner vi nå med at dette problem, som for rederiet har blitt forholdsvis kostbart, skulle være ute av verden.



Fra inspeksjon/reparasjon av propellnavet under oppholdet i New Orleans i desember '72.

Rapport fra skipene

Fra «NORBROTT»s fotball-supporter nr. 1, messepике Bjørg Gårdsø, har vi mottatt følgende rapport:

Hei alle Nor-Avis lesere!

«Norbrott» ankom Antwerpen den 31. oktober etter 41 døgn i sjøen så dere kan tenke dere det var godt å komme seg litt på land igjen. Og denne gang hadde vi flaks for dagen etter skulle det spilles landskamp i fotball mellom Norge og Nederland i Rotterdam. Med unntagelse av vaktene fikk hele mannskapet fri for å reise å se på kampen. Reisen ble arrangert av Velferdskontoret og foregikk med buss. Vi var svært så optimistiske da vi dro iveri, men at Norge skulle vinne var det ingen som trodde, men håpet var jo der. Første omgang gikk fint så flagget vi hadde med oss var oppe rett som det var. Etter pausen ble det imidlertid problemer for de norske guttene. Samme hvor mye vi hylte og skrek så hjalp det ikke, ballene trillet inn i det norske målet som perler på en snor og resultatet ble 9—0 til Nederland. Vi puttet forsiktig flagget ned i vesken igjen og gikk noe nedtrykt tilbake til bussen for å returenere til skipet.

I mellomtiden hadde vi fått et par nye mann ombord og da de fikk høre at hele båten var på fotballkamp etter så mange døgn i sjøen ga de seg ende over.

Så ble det torsdag og det var da det riktige store skulle foregå. Sjøfolkene skulle spille mot de store gutta. Fra «Norbrott» var det førstestyrmann Nilsen og arbeidsleder Dahl som var de heldige utvalgte. Kampen foregikk på Lille Norge i Rotterdam. I første omgang spilte landslaget mot norske studenter i Rotterdam så våre gutter fikk tid til balltrening og oppvarming imens. Det er vel litt stygt av meg, men alt tyder på at denne oppvarmingen tok stygt på kreftene. Da våre gutter skulle i ilden tok det nemlig ikke mange minuttene før de fikk vanskeligheter med pusten. Men til å

være et lag som ikke har spilt sammen før og uten nevneverdig trening skal de ha all ros for at landslaget kun slo dem med 4—0. Senere på kvelden var det middag med påfølgende dans som pågikk til langt ut i de små timer. På dansegulvet tok imidlertid sjøfolkene igjen det tapte og var landslagsguttene langt overlegne.

Ombord i «Norbeth» ble det på reise mellom USA og Japan arrangert skyte- og bordtennis-turnering. Premielisten ble følgende.

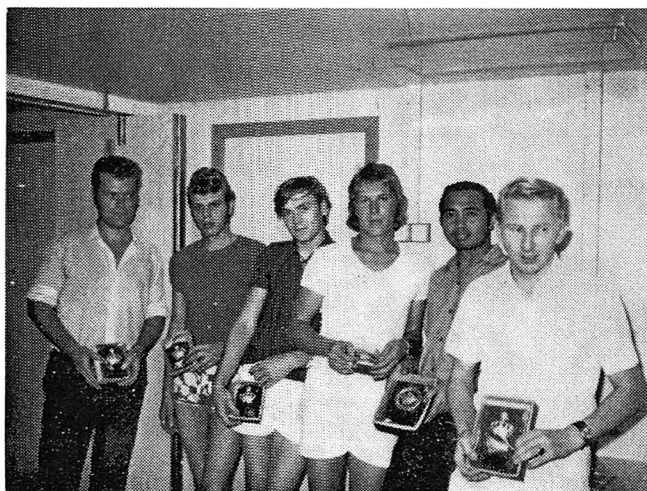
Skyting:

1. Overstyrmann Hugo Karlsen.
2. Elektriker Arne Steen.
3. Matros Burkhard Bartoschik.

Bordtennis:

1. Matros Renato Abuan.
2. Motormann Johny Holm.
3. Matros Gunnar Hartmann.

Bildet er tatt etter premieutdelingen som ble foretatt i forbindelse med en velferdsaften ombord.



Fra venstre: Elektriker Arne Steen, matros Gunnar Hartmann, motormann Johny Holm, matros Burkhard Bartoschik, matros Renato Abuan og overstyrmann Hugo Karlsen.

MANNSKAPSLISTE

pr. 20. februar 1973

M/S «NORBETH»

Kaptein Haakon Grønnesby
Overstyrmann Hugo Karlsen
1. styrmann Reidar Johansen
1. styrmann Kjell Danielsen
Radiooffiser Harald Hansen
Arbeidsleder Jarle Bjerkli
Matros Gunnar Sandberg
Matros Gunnar Hartmann
Matros Andrew Reed
Matros Juan Abal Sieira
Lettmatros Kurt Stensrud
Lettmatros Jose Garcia
Maskinsjef Olav Westby
1. maskinist Rolf Adelsten
2. maskinist Arne Westby
Elektriker Harald Nordberg
Reparatør Poul Jul Jensen
Motormann Olav Ingebrigtsen
Motormann Toribio Bernardino
Smører Dagfinn Johansen
Stuert Frank Westby
Kokk Thorbjørn Karlsen
Pike Wally Voss
Pike Christine Reed
Pike Torill Robertsen

M/S «NORBU»

Kaptein Audun Hervig
Overstyrmann Oddmund Gjertsen
1. styrmann Sverre Johansen
2. styrmann Ivar Saus
Radiooffiser Einar Albrigtsen
Arbeidsleder Eigil Fosse
Tømmermann Niels Haagh
Matros Leif Sæthre
Matros Hermod Strand
Lettmatros Per Øvervoll
Lettmatros Lenny Bush Cooper
Maskinsjef Håkon Bergersen
1. maskinist Leif Ellingsen
2. maskinist Tore Haugan
Elektriker Kurt Sewe
Assistent Asbjørn Thoresen
Reparatør Frank Østerholt
Motormann Bjørn Østgård
Motormann Harald Johansen
Smører Arne Larsen
Smører Evald Iversen
Smører Tom Nerdell
Stuert Arne Botten
Kokk Gunnar Brox
Messemann Tor Edvardsen
Pike Else Askerød
Pike Keiko Haagh
Pike Jenny Sewe

M/S «NORBEG»

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
Radiooffiser
Båtsmann
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Smører
Stuert
Kokk
Pike
Pike
Pike

» **M/S «NORBROTT»**

M/S «NORBELLA»

Lygre
Hanssen
Agnar Melstveit
Birkeland
And Bakken
Einar Vasseng
Einar Låberg
Einar Frajdenrajch
Einar Garcia Ponce
Einar Bomstad
Einar Gustavsen
Einar Henriksen
Einar Johnsen
Einar Ous Olsen
Einar Larsen
Einar Traaholt
Einar Conrady
Einar Knickrehm
Einar Ingvaldsen
Einar Alf Strand
Einar Oehrvik
Einar Aad Otterås
Einar Olsen
Einar Hansen
Einar Danielsen

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

Agnar Hanssen
Arild Sivertsen
Roald Pedersen
Sverre Storvand
Ivar Arne Haug
Eilif Olsen
Freddy Olsen
Vitorino Podlete
Rolf Bragstad
Carlos Palacios
Fred Nygård
Arne Olsen
Gunnar Larsen
Norvald Glesnes
Frits Andersen
Kristen Lagesen
Leif Lihaug
Dagfinn Lohte
Leif Andreassen
Rolf Hammer
Arnfinn Moe
Karsten Ingebrigtsen
Mannfred Breistein
Odd Olsen
Signe Pedersen
Liv Olsen
Verna Olsen

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Båtsmann
Tømmermann
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Smører
Stuert
Kokk
Pike
Pike
Pike

Trygve Thomassen
Ove Bjurstrøm
Hans Langholm
Olav Isaksen
Eivind Falkum
John Berry
Nils Rokne
Anastasio Gonzalo
Frank Camilio
Arvid Kristiansen
Roald Pedersen
Knut Mo
Jens Vedvik
Nils Jakobsen
Torbjørn Eriksen
Jan Kvalheim
Tor Holtermann
Willy Løken
Kjell Nordstrøm
Knut Sørboe
Bernt Waggeli
Kjell Karstensen
Berit Langholm
A.-L. Raklev Johansen
Hanne Larsen

Sjøforsikring

Forsikring har til formål å bøte på de økonomiske følger av fremtidige begivenheter som betegnes som tilfeldige. Grunntanken i all forsikring er at de mange som kan bli utsatt for den samme risiko, blir med i en sammenslutning som tar sikte på å fordele denne risikoen.

I den form vi kjenner sjøforsikring i dag kan den føres tilbake til det 14. århundre. Men lenge før den tid hadde handelsmenn som sendte sine kostbare skip og varer ut på lange sjøreiser følt behov for å utvikle systemer som ga større økonomisk trygghet. Vi vet at fønikerne og grekerne i sin handels- og sjøfartslovgivning hadde visse regler for fordeling av havaririsikoen, og den første kodifisering av disse fordelingsregler finner vi i Romerretten. På den tid ble det ved reisens tiltredelse gitt såkalte sjølån. Når reisen var fullført ble lånet tilbakebetalt inklusive renter og risikopremie. Skulle skip og last gå tapt ble lånet ikke tilbakebetalt. Denne form for forsikring fortsatte utover i middelalderen, men etter hvert ble risikomomentene skilt ut fra lånene, og man gikk over til en forsikringsavtale.

Sjøforsikringsavtaler mot premier ble lansert i første halvdel av det 14. århundre, og allerede i det 15. århundre hadde man i flere land utførlige lovregler om sjøforsikring.

De norske interesser ble lenge dekket i utlandet, men mot slutten av det 18. århundre begynte enkelte norske forretningsmenn as-surandørvirksomhet for egen regning. Den første norske sjøforsikringsinnretning ble startet i 1807. Det var en gjensidig forening for kaskoforsikring av skip og omfattet på det høyeste 41 fartøyer. Foreningen utbetalte ikke erstatninger, men foresto bare avregningen mellom deltagerne. Ved et havari måtte den skadelidte henvende seg til de andre medlemmene og forlange innbetalt deres andel i havariet. En noe tungvint måte kan man si, men foreningen var heller ikke i virksomhet mer enn i tre år.

I årene som fulgte ble det stiftet en rekke norske institusjoner med sjøforsikring som formål.

FORSIKRINGSFORMER

Kaskoforsikring omfatter skade på og tap av skipet. Den tegnes i praksis alltid til et bestemt beløp som er overenskommet mellom as-surandøren og rederiet. Ved totaltap får rederiet erstattet den sum skipet er forsikret for og ved skader på skipet erstattes reparasjonsomkostningene med fradrag av franchiser. Prinsippet om at den sikrede må bære en del av tapet selv (franchise) er blant annet anvendt for at forsikringstagerne ikke skal være uten interesse i å hindre at det skjer skader, eller eventuelt begrense skadene. Kaskoassurandøren dekker videre det erstatningsansvar som blir pålagt rederiet som følge av at skipet har vært i kollisjon, bortsett fra skade på personer, tap av liv eller skade på egen last, også med fradrag av franchise.

Kaskointeresseforsikring er en form for utvidet kaskoforsikring. Som tidligere nevnt regnes i praksis alltid en kaskoforsikring med taksert forsikringsverdi. En kaskointeresseforsikring er en forsikring mot totaltap med en egen takst på toppen av taksten for kaskoforsikringen. Omfanget av en slik forsikring er i henhold til vilkårene for kaskoforsikring begrenset til 25% av kaskotaksten. Kaskointeresseforsikringen kommer til utbetaling ved totaltap og for kollisjonsansvar når ansvaret ikke erstattes av kaskoassurandøren fordi det overstiger den fulle kaskotakst.

Fraktforsikring dekker tap av fraktinntekter. Den omfatter tap av frakt som skal betales på bestemmelsesstedet når lasten er i behold eller frakt som er betalt på forskudd, men som må tilbakebetales hvis lasten ikke er i behold på bestemmelsesstedet. Forsikringen dekker også tap av fremtidige fraktinntekter ved tidsbefraktning. En slik forsikring er vanligvis oppdelt i forsikring mot tap av tidsfrakt ved totaltap av skipet eller ved skader på skipet (loss of hire-forsikring).

Rederikonferanse

Forsikring av forventet fraktinntekt dekker de tap som oppstår ved at skipet ved totalforlis blir endelig forhindret fra å drive inntektsbringende virksomhet.

Krigsforsikring dekker farer som oppstår som følge av krigshandlinger.

P & I-forsikring er en ansvarsforsikring som dekker erstatningsansvar som oppstår i forbindelse med drift av skipet og som ikke dekkes av kaskoassurandøren. Typisk P & I-ansvar er skade på skipets last og skade på person og tap av liv. Dessuten omfatter forsikringen en del omkostninger som rederiet kan pådra seg i kraft av lov eller tariffavtale.

Utstyrsforsikring omfatter tap av de investeringer som er gjort for å gjennomføre en reise (proviant, bunkers etc.), men ikke den fortjeneste reisen skulle ha innbragt.

Fordringsforsikring (panthaverforsikring) omfatter tap som kreditor lider når skip eller last skades eller går tapt og kreditor derved helt eller delvis mister sikkerheten for sitt tilgodehavende.

Byggeforsikring løper fra en nybygning blir påbegynt til det ferdige skip blir levert. Den omfatter skipet og deler og materialer til skipet. Forsikringsverdien stiger fra null til den avtalte byggesum i løpet av forsikringstiden.

Sittende fra venstre: Kaptein Hanssen, sjefsinspektør Hauan, kaptein Sørgård.
Stående fra venstre: Maskinsjef Bøe, maskinsjef Halvorsen, 1. maskinist Vabø, maskinsjef Dalland, overstyrmann Løvli, 1. maskinist Magnusen.

Årets første rederikonferanse ble avholdt på Gabelshus Hotell i Oslo i tiden 30. januar til 2. februar. Deltagere var kaptein Agnar Hanssen, kaptein Pareli Sørgård, overstyrmann Jens Løvli, maskinsjef Ferd. Bøe, maskinsjef Odd Dalland, maskinsjef Erling Halvorsen, 1. maskinist Eivind Magnussen og 1. maskinist Odd Vabø.

Konferansen ble som tidligere åpnet av skipsreder Sverdrup som ønsket deltakerne velkommen. Første dag var i sin helhet avsatt til assurance ved kontorsjef W. Bolin. Man kom her inn på rederiets forskjellige forsikringsformer som kasko, kaskointeresse, fraktinteresse osv.

Andre dag var hovedsakelig viet budsjettering og også denne gang hadde vi fått herr Opsahl fra Hartmark & Co. A/S — IRAS til å orientere om dette tema. Etter lunsj var det intern budsjett-diskusjon hvor de mer praktiske ting i forbindelse med rederiets budsjetteringssystem ble diskutert. Dagens program ble avsluttet med enkelte spørsmål vedrørende mannskaps- og P & I-spørsmål.

Befraktning samt kjøp og salg var første post på programmet den siste dagen og befrakter B. Jensen redegjorde her om de forskjellige skips certepartier etc.

Etter lunsj var det intern diskusjon vedrørende skipenes drift, ledet av sjefsinspektør P. Hauan.



«En førstereis»

Intervjuer: Telegrafist Harald Hansen

Hans navn er Dagfinn, 19 år og førstereis. Han har stått på et dekk før, oppvokset som han er i et typisk fiskevær i nærheten av Vardø der næringen dreier seg hovedsakelig om fiske og fiskeforedling. En del saueavl finnes også i hans nabolag, men det er nå fisken man regner med.

Dagfinns vugge sto i Vardø, men oppveksten skjedde i en fjordarm noen mil fra byen.

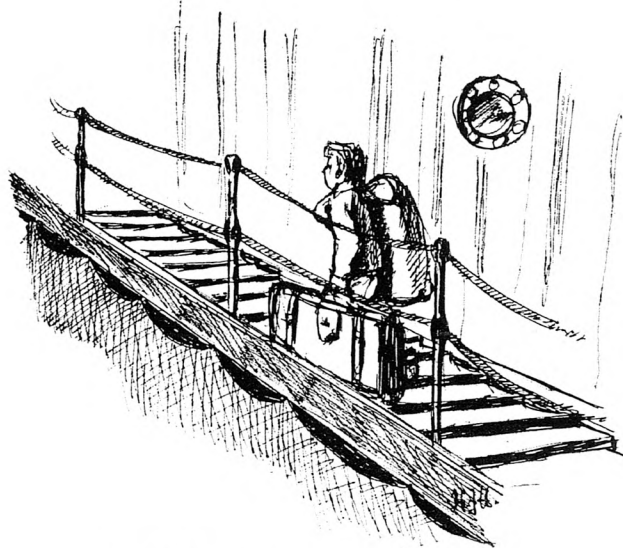
Han valgte å forlate hjemstedet for en stund og friste lykken på de store verdenshav. Mange har gjort dette før og andre vil gjøre det samme senere. Det skulle imidlertid være interessant å høre hva en norsk ungdom av idag har å fortelle om et slikt valg, og derfor kom Dagfinn inn i bildet.

En søndag fant jeg ham på lugaren ivrig arbeidende med et byggesett. Rundt om på hyller og bord sto det flere ferdige produkt. På min medbragte notisblokk hadde jeg nedtegnet de spørsmål jeg ønsket å stille ham. Han hadde intet imot å bli intervjuet.

Jeg ville gjerne vite hva som hadde fått ham til å reise til sjøs — om virkeligheten var langt fra det bilde han hadde dannet seg på forhånd — hva var hans planer for fremtiden — om andre av hans jevnaldrende bekjente mønstret ut — i det hele tatt alt han kunne fortelle om dette emnet, å bli sjømann.

Dermed er det bare å la Dagfinn komme med sin beretning:

— Jeg hadde hørt så mye om sjølivet og alt man kunne oppleve i fremmede havner, men det meste forsto jeg måtte være eventyr. Interessen til å forsøke seg som sjømann ble imidlertid vakt. Riktignok var det en god del som frarådet meg, måtte ikke finne på noe slikt. Mest var det folk som hadde vært ute selv og var blitt lei som sa dette, men også noen som aldri hadde vært utenfor «stuedøra» kom med en advarende finger. Det skulle være så mange fristelser og farer en sjømann var utsatt for — spesielt da alkoholen.



Tegning av telegrafist Hansen.

Når jeg nå er kommet ombord må jeg si at virkeligheten er mye bedre enn spådommene, ja, faktisk bedre enn jeg hadde tenkt det selv, ihvertfall hittil.

Det eneste jeg er litt skuffet over er at det blir så liten tid til å gå på land.

Grunnen til at jeg valgte å begynne i maskinen er at det da kan gis muligheter til passende arbeid på land om jeg skulle bli lei sjølivet. På dekk mener jeg det ikke bys samme muligheter. En annen ting som også teller for mitt valg er at jeg har et års yrkesskole i jern og metall, og dertil er interessert i elektrikerfaget til sjøs.

Foreløpig har jeg ikke tatt noen avgjørelse når det gjelder fremtiden. Sjølivet er bare en prøve mens jeg tenker på hva jeg skal slå inn på, men som sagt, skipslektriker er sterkt i bildet.

Etter ungdomsskole var jeg på fiske bortsett fra ett år på yrkesskole. Vi har fiskebåt selv, men jeg finner ikke noen fremtid i å ro fiske, det er så altfor hardt.

Kursvirksomhet

Følgende har deltatt i kurs hos Norcontrol i Horten:

11.—15. desember 1972: Maskinsjef Erling Halvorsen, 1. maskinist Odd Vabø og elektriker Jan Kvalheim.

15.—19. januar 1973: Maskinsjef Odd Dalland, elektriker Thor Traaholt og elektriker John Bøhn.

Fra maskinsjef Dalland har vi motatt følgende rapport fra kurset:

Kursets timeplan er inndelt i 3 dager med brokontroll og 2 dager med EO instrumentering. I brokontroll undervises i oppbygging, regulering og mest av alt feilsøking. Under de 2 dagene som er avsatt til EO instrumentering får deltakerne innføring i separator-automatikk, brannalarmsystem, alarmsentral etc. Også her er det lagt stor vekt på feilsøking. Det er representanter fra de forskjellige leverandører som gir en grov beskrivelse og noen gode råd som bør følges ved feilsøking og regulering.

Deltakerne, ca. 10 mann på hvert kurs, kommer til kurset med forskjellige erfaringer og viten om EO og brostyring så det blir rik anledning til å utveksle erfaringer og mange gode råd blir tatt med ut i praksis.

Til slutt en honnør til lederen av kurset, herr Børnick, som har en meget fin måte å få sine erfaringer og viten på dette område overført til deltakerne.

Blant jevnaldrende jeg kjenner er det liten interesse for sjølivet. De som mønstrer ut gjør det hovedsakelig for å se seg om. Noen agitasjon for sjøen er det heller ikke, så vidt jeg vet. Nærmeste hyrekontor ligger i Tromsø. Arbeidskontorene i distriktet har jeg intrykk av er lite positive når det gjelder sjømannsyrket.

Av minner jeg vil huske fra denne foreløbig korte tid til sjøs er først og fremst Panama-kanalen. Dertil hadde vi en artig opplevelse i Balbao da vi var som snarest en tur på land. Det var så billig å kjøre taxi, og så fulgte bilen etter oss hvor vi gikk. Noe slikt har jeg aldri vært ute for tidligere.

Hittil har det ikke vært fritidsproblem. Filmkveldene synes jeg er alle tiders.

Julefeiring i tropevarme var en ny opplevelse, kunne ikke fri meg fra at jeg lengtet litt hjem. Forresten synes jeg varmen i maskinen til sine tider kan være plagsom.

Kan ikke forstå de som synes Stillehavsturene er lange og kjedelige, jeg trodde Stillehavet var mye større. —

Dette var et sammendrag av de svar Dagfinn ga på mine spørsmål. Til slutt ville jeg høre hans reaksjon på de senere års seilingsperiode for å oppnå fri hjemreise.

— 9 måneder og fri hjemreise — synes du det er lang tid? —

— Hvis jeg tenker på meg selv — ja — men for rederiet — nei. —

— 6 måneder, som det nå er snakk om? —

— Passelig. —

— For ikke lenge siden var det 12 måneder, hva mener du om det? —

— Altfor lenge. —

— Enn 2 år? —

— Ville ikke tenkt på sjølivet i det hele tatt. —

Vi må vel innse at tidene forandrer seg.

— Lykke til med ditt yrkesvalg, Dagfinn.

— Takk. —



Deltakerne fra siste kurs: fra venstre elektriker John Bøhn, maskinsjef Odd Dalland og elektriker Thor Traaholt.

Teleks

Av informasjonssjef Per-Johan B. Bogerud,
Teledirektoratets Informasjonskontor

Det hører med i tiden at informasjonsformidlingen må effektiviseres om den skal nå fort nok «fram og tilbake». Ikke minst gjelder dette på området telekommunikasjoner. Det verdensomspennende telenett utvides fortløpende gjennom kabler og satelitter, og parallelt med denne utvikling blir også *teleksnettet* bygget ut i raskt tempo. Med stadig nye land på «telekskartet», har det internasjonale telekssamarbeidet skutt fart i de senere år.

Over teleks kan skriftlige meldinger utveksles med hvilken som helst teleksabonnet i inn- og utland. Her i landet er det Televerket som oppretter og driver telekssentralene, foruten at det leier ut teleksapparater og diverse tilleggsutstyr på abonnementsbasis.

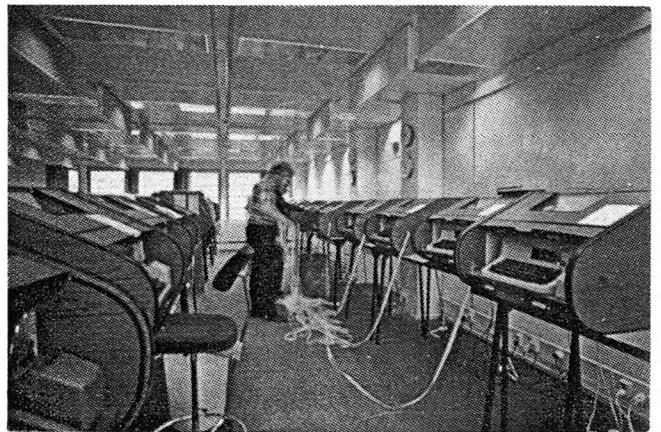
Allerede i 1946 ble telekstjenesten innført i Norge, med idriftsetting av en manuell teleksentral i Oslo. I løpet av de 27 år som er gått siden den gang, er teleksnettet bygget ut til et landsomfattende automatisk nett basert på fem sentraler, som foruten i Oslo er plassert i Bergen, Trondheim, Stavanger og Bodø. Disse sentraler deler landet inn i fem sentralområder. Alle norske teleksabonnenter er tilknyttet en av de fem sentralene.

Et vesentlig mål i den innenlandske teleksutbyggingen ble nådd i januar 1967 — det år da fullautomatisering var en realitet i og med at telekssentralen i Bodø ble satt i drift. Automatiseringsperioden strakte seg over 10 år, i det Oslo var «først ut» med automatisk telekssentral i 1957.

Telekstjenesten er for øvrig en meget internasjonalt preget tjeneste. Trafikken til utlandet er mer en dobbelt så stor som trafikken til innlandet. Norge har nå teleksforbindelse med godt og vel 150 land og territorier. Av disse er det abonnementsfjernvalg til i alt 5 interkontinentale og 19 europeiske retninger.

Dette betyr at om lang 97 prosent av teleks trafikken til utlandet nå blir avviklet automatisk. Den resterende trafikken blir ekspedert via manuell utenlands plass i Oslo. Ekspedisjonen er her basert på straksekspedisjon over direkte samband på de største trafikkretningene. Trafikk til land uten direkte forbindelse ekspederes via transittsentra i andre land. I 1972 utgjorde trafikken i alt 18 millioner minutter til inn- og utland.

I begynnelsen var interessen for telekstjenesten liten her til lands. Blant de første brukere var aviser, flyselskaper og skipsmeglere. Etter hvert er andre brukerkategorier blitt oppmerksomme på at teleks er et moderne og anvendelig kommunikasjonsmiddel i dagens forretningsverden. Uten overdrivelse kan det fastslås, at teleks er blitt et uunnværlig kontaktmiddel med forgreninger som når over hele kloden. Etter hvert har da også Televerket hatt økt pågang fra både næringsliv og offentlige og private institusjoner som har ønsket å etablere telekssamband.



Fra teleksavdelingen hos vår meglerforbindelse R. S. Platou A/S. Avdelingen består av 40 teleksapparater, hvorav 23 er for utgående korrespondanse og 7 for inngående. De øvrige er for lokalt bruk innen firmaet.

Tilgangen på teleksabonnenter har vist jevn økning fra ca. 20 i etableringsåret til omkring 4 300 abonnemeter pr. 31. desember 1972. Televerket regner med en fortsatt jevn økning i antall abonnemeter i årene som kommer, og sambandsnett/sentraler bygges stadig ut for til en hver tid være best mulig tilpasset abonnenttilgang og trafikkmengde.

Telekstjeneste også for skip

Også på norske skip har en så smått begynt å ta telekstjenesten i bruk. Etter å ha vært drevet på prøvebasis siden 1965, har skipstelektjenesten fra desember 1971 hatt status som regulær tjeneste.

Skipstelektjenesten gir mulighet for overføring av skriftlige meldinger mellom skip med fjernskriverutstyr og teleksabonnenter i land, via en kystradiostasjon spesielt utstyrt for slik tjeneste. Både skips- og kystradiostasjonen må blant annet være forsynt med feilkorrigeringsutstyr. Dessuten må skipet ha installert tilfredsstillende radioutstyr og fjernskriverutstyr.

Fra å omfatte ett skip med teleks i 1965 har antall skip med telekstjeneste i dag økt til 22. Ytterligere seks skip med tilsagn om konsekvens for teleksforbindelse er under bygging. De fleste skipene med teleks er tankskip, men i de senere år er også enkelte cruiseskip blitt utrustet med teleksutstyr.

Som følge av automasjon og rasjonalisering om bord, vil det sannsynligvis bli økt behov for utveksling av meldinger mellom rederi og skip om blant annet driftsspørsmål. Det er derfor god grunn til å anta at teleks vil være et hensiktsmessig middel også i den framtidige kommunikasjon — til lands og til sjøs.

Familierabatt på fly

Med virkning fra 1. januar i år er ordningen med befordring av sjømenn med fly på særlige vilkår — den såkalte Government Request ordningen — utvidet til å gjelde også for nærmeste pårørende av sjømenn tilhørende den danske, norske og svenske utenrikske handelsflåten i forbindelse med besøk ombord eller i havn. Som nærmeste pårørende regnes i denne forbindelse ektefelle og barn som er fylt 12, men ikke 22 år. Sjømanns barn som er fylt 22 år går altså ikke inn under ordningen. Når heller ikke barn under 12 år er tatt med, skyldes dette at disse i henhold til annen bestemmelse reiser for halv pris.

Den nye familierabatten er den samme som for sjømenn, nemlig 40% av normal billettpris på turist/økonomiklasse (en vei eller tur/retur) mellom Skandinavia og Europa, samt Algerie, Marokko og Tunisia og 25% mellom Skandinavia og andre land. Tillatt fribagasje er 20 kg på reise fra Skandinavia og 40 kg til Skandinavia. Rekvisisjon utstedes av mønstringsmyndighetene ved utreise og av norsk utenriksstasjon ved hjemreise.

Nyansettelse

Som ny sekretær i teknisk avdeling har vi fra 15. januar ansatt fru Anne Berit Dahle.

Fru Dahle har eksamen artium (reallinjen) fra 1956 og telegrafisteksamen fra 1962. Til sammen har hun ca. 4 års fartstid som telgrafist/sekretær.

Hennes arbeidsområde vil, foruten vanlig sekretærarbeide, bestå i kontroll av hyreregnskaper og behandling av sykesaker.

Vi ønsker henne velkommen.

Sykepenger etter avmønstring

Syketrykdens inkorporering i folketrygden fra 1/1-1971 ledet til at sjømenn fikk dårligere sykepengedekning enn tidligere for arbeidsuførhet som inntrådte etter avmønstring. Sosialdepartementet har nå fastsatt nye midlertidige regler som bidrar til å bedre sykepengedekningen.

Offiserer som er berettiget til tariffmessig ventehyre etter avspasering av ferie og fritid vil være sikret sykepengedekning uten hensyn til om arbeidsuførheten inntrer under avspasering av ferie og fritid eller under ventehyre. For disse vedkommende består tjenesteforholdet til rederiet i folketrygdlovens forstand også etter avmønstring, slik at de er sikret sykepengedekning ved arbeidsuførhet som inntrer under opphold hjemme. Krav på sykepenger fremsettes overfor trygdekontoret på hjemstedet.

For sjømenn som ikke er berettiget til ventehyre er sykepengedekning begrenset til arbeidsuførhet som inntreffer innen første søndag kl. 2400 i den første måned etter avmønstring. Hvis sjømannen har mer enn 2 måneders uavbrutt tjeneste i samme rederi, opphører sykepengedekningen den første søndag

- a) i den annen måned etter arbeidsforholdets opphør, hvis tjenesten har vart under 10 måneder,
- b) i den tredje måned etter arbeidsforholdets opphør, hvis tjenestetiden har vart 10 måneder eller mer, men under 20 måneder,
- c) i den fjerde måned etter arbeidsforholdets opphør, hvis tjenestetiden har vart 20 måneder eller mer.

Trygdede sjømenn som er arbeidsuføre ved avmønstring vil alltid ha rett til sykepenger.

Ord og uttrykk i shipping

1. KAPASITETSMÅL — DEFINISJONER.

Registertonn: 100 kubikkfot: 2,83 kubikkmeter.

Bruttoregistertonnasje: Grovt sagt: hele skipets volum måles.

Nettoregistertonnasje: Bruttotonnasje med fradrag for volum som trenges til skipets drift, (dekkhus etc. og etter spesialregler maskinrom).

Displacement: Skipets vekt når det er fulllastet: vekten av det vann det fortrenger.

Dødvekttonnasje: Differanse mellom displacement og tomt skip uttrykt i long tons (1.016 kg.).

Den maksimale *nyttelasten* er typisk 5 til 10% lavere enn dødvekten p.g.a. vekten av bunkers, vann proviant etc.

2. KAPASITETSMÅL — BRUK.

Nettoregistertonnasje: Av betydning for fyr,- havneutgifter etc.

Bruttoregistertonnasje: Av betydning for bemanningsskalaen.

Dødvekttonnasje: Viktigste kommersielle mål.

Kubikk-kapasiteten viktigst, hvor lasten er så lett at skipet blir fullt uten at det er lastet til tonnasje. Eksempler: gasstankere, kjøleskip, passasjerskip.

Omtrentlige forholdstall mellom nettoregistertonnasje, bruttoregistertonnasje og dødvekt:

nrt. = 1,6 brt. = 2,5 dwt.

Gjelder tank- og lasteskip opptil ca. 50.000 dwt., men ikke kjøleskip, passasjerskip m.v.

For store tank- og bulkskip tilsvarer 1 brt. nesten 2 dwt.

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



51127



«NORBROTT»

losset biler i Drammen, Wallhamn, Århus og Hangø i slutten av februar med etterfølgende lasting av biler i Bremerhaven og Antwerpen for Jacksonville. Ifølge de opplysninger vi har fra befrakterne pr. idag skal «Norbrott» deretter laste malm i Macapa, Brasil for US-vestkyst. Etter utlossing er meningen å ta ny last i NOPAC for Japan. Skipet skulle således være klar for en ny billast fra Japan medio mai. «Norbrott» har siden sist seilt meget tilfredsstillende og uten spesielle problemer.

«NORBEGA»

lastet i Mobile medio januar med lossing i Sakai medio februar. Deretter fulgte lasting av biler i Nagoya som denne tur skal losses i San Juan, Baltimore og Jacksonville. «Norbega» skulle således være lasteklar i US-Gulf i slutten av mars for en ny rundreise USA/Japan/USA. Også «Norbega» har seilt meget tilfredsstillende siden sist og ingen spesielle problemer er blitt rapportert.

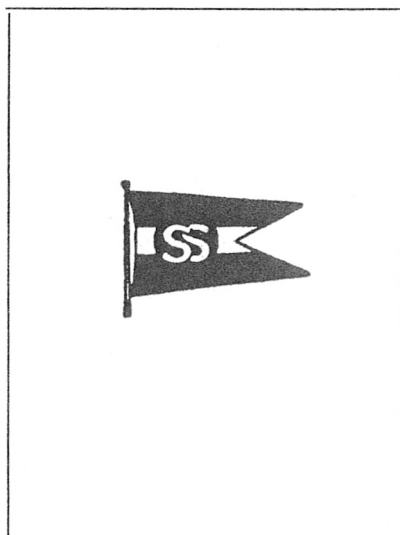
«NORBETH»

lastet biler i Nagoya for Houston og New Orleans med lossing i siste halvdel av februar. Videre program er lasting av korn i US-Gulf for Rotterdam. Bortsett fra sprukket propellnav har «Norbeth» seilt uten spesielle problemer siden sist. Etter utlossing i Rotterdam skal hun dokke og skifte propellen. Henviser ellers til egen artikkel annetsteds i avisen angående propellnavet. Etter endt dokking skal «Norbeth» laste biler i UK/Kontinentet for US-vestkyst.

SIDEN SIST

«NORBU»

lastet korn i New Orleans primo januar for lossing i Chiba og etterfølgende lasting av biler i Hiroshima for US-østkyst. Det videre program er lasting i US-Gulf i slutten av mars for Japan, hvilket betyr at hun er tilbake i Japan i begynnelsen av mai og klar for ny rundreise. Heller ikke fra «Norbu» er det blitt rapportert spesielle problemer siden sist og seiler fortsatt meget tilfredsstillende.



«NORBELLA»

har siden sist hatt en kornlast fra New Orleans til Genova og Ravenna etterfulgt av en reise fra Kpeme til Ghent og Rouen med fosfat. Deretter lastet «Norbella» korn i Pascagoula, Mississippi for Polen hvor hun beregnes ankomme medio mars. Det videre program er foreløpig ukjent. «Norbella» har seilt meget tilfredsstillende siden sist uten at spesielle problemer er blitt rapportert.