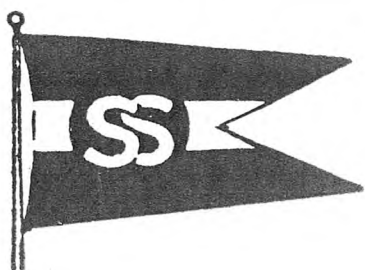
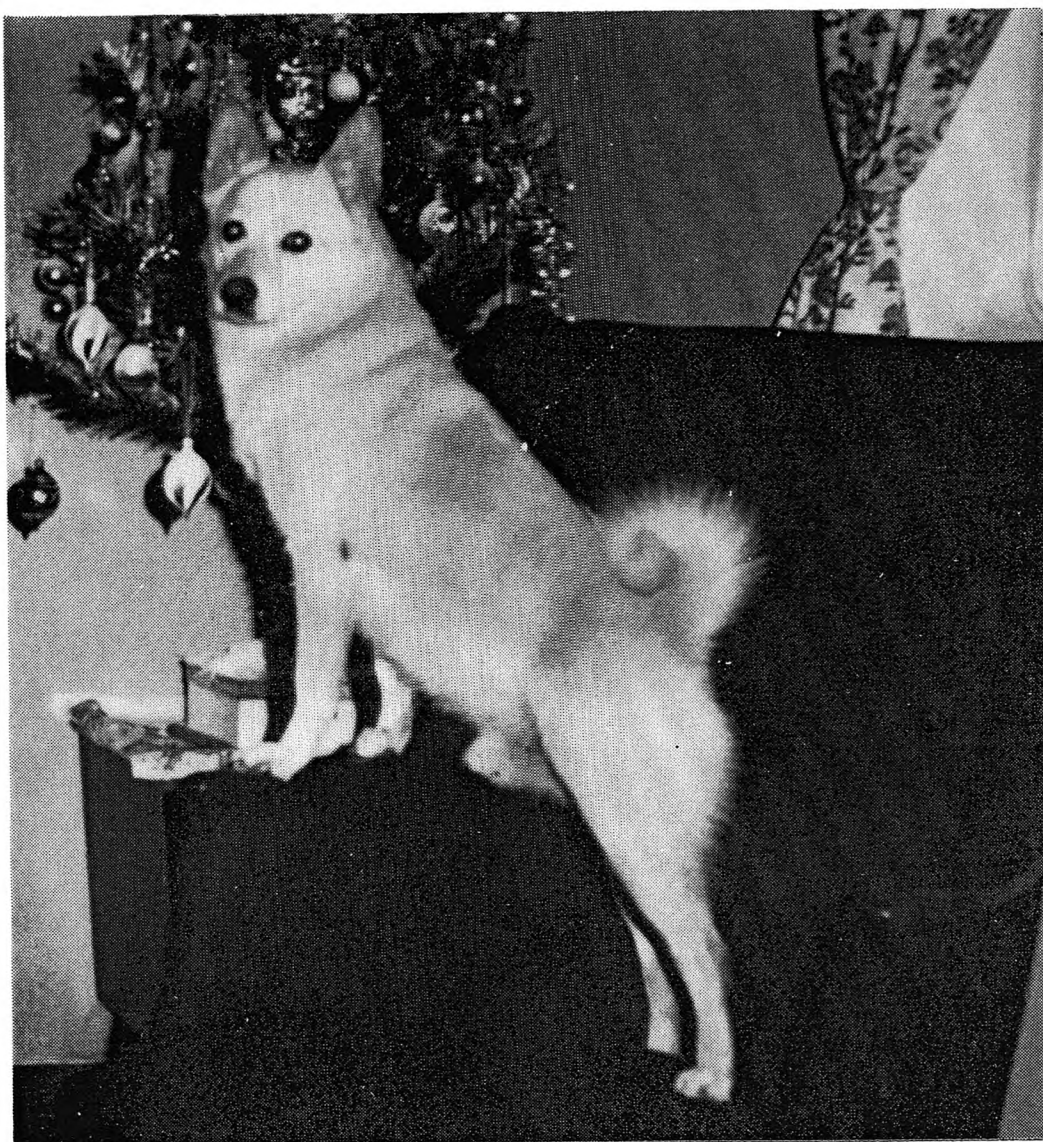




g 331 (05) N

# Nor-Avis

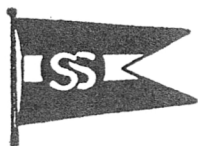
SIGURD B. SVERDRUP  
OSLO



Skipshunden Whisky ombord i «Norbu» er en av våre mest trofaste seilere med over 8 års fartstid på samme båt uten ferie. Les mer om den på side 11.

Foto: Elektriker SEWE.

NR. 2 - 1973  
M A I  
9. ÅRG.



---

REDERIAVIS FOR  
SIGURD B. SVERDRUPS REDERI  
OSLO

---

REDAKSJONEN AVSLUTTET  
10. MAI

---

INNLEVERINGSFRIST AV  
STOFF OG BILDER TIL  
NR. 3 1973 ER 1. AUGUST

---

**INNHOLD:**

Med hilsen .....	side	3
Oljeaktiviteten, industrien og samfunnet – Muligheter og begrensninger .....	»	4
Velferdssenteret i Houston .....	»	6
Kvinner til sjøs .....	»	8
Skipsaviser .....	»	9
Velg rett kurs .....	»	10
Whisky .....	»	11
Mannskapslister .....	»	12
Stortingsvalget 1973 .....	»	14
TV-kassetter .....	»	15
Radio Norway .....	»	16
Årsregnskapene .....	»	17
Skatten min .....	»	18
Rapport fra skipene .....	»	19
Dekksgolf .....	»	20
Ord og uttrykk i shipping .....	»	21
Fraktmarkedet .....	»	22
Er postgangen tilfredsstillende?	»	23
Siden sist .....	»	24

# med hilsen . . .

Det første «budsjett-kvartal» er over og de foreliggende regnskapstall indikerer at de oppsatte budsjetter er realistiske. Vi ved kontoret setter stor pris på det arbeid og den interesse dere ombord har vist og håper at arbeidet ombord på denne måte har blitt mere interessant og givende.

Med hensyn til våre seilende medarbeideres aktive innsats når det gjelder NOR-AVIS er vi mindre imponert og kanskje heller skuffet. Det er noen få som hjelper oss med innlegg til avisen og vi synes disse bidrag er meget gode, men ser fram til å få langt flere skribenter/medarbeidere til NOR-AVIS.

NOR-AVIS blir sendt til alle pårørende og vi har forståelsen av at dette blir satt pris på. Vi er sikker på at det blant disse sikkert finnes mange hustruer, foreldre eller andre som er kvalifiserte til å bli medarbeidere i avisen og som har noe på hjertet av interesse for våre lesere og for redaksjonen. Alle innlegg er hjertelig velkommen.

Oljen i Nordsjøen har blitt et gjennomgangstema i NOR-AVIS og vi hører gjerne om våre lesere synes dette har fortsatt interesse. Vi er klar over at temaet blir grundig behandlet i dagspressen og at dere kan få de opplysninger som har interesse der, men vi har allikevel antatt at våre innlegg kan ha interesse.

Kvinner til sjøs er et av temaene som blir berørt i dette nummer av NOR-AVIS. Vi synes absolutt at dette er et tema som kan skape en interessant diskusjon. Er det kanskje mannen og ikke kvinnen som blir diskriminert ombord?

Radio Norway har vært og er en kilde til stadig irritasjon ombord. Innlegget om dette i avisen konkludere med at forholdene ikke vil bli bedre før man «om noen år» får satelittoverføringer. Er dette en tilfredsstillende løsning for de seilende?

Stortingsvalget nærmer seg med raske skritt og vi har i dette nummer en orientering om forhåndsstemmegivningen ombord som vi håper kan redusere muligheten for at stemmene blir forkastet.

Befrakter Jensen's kommentar til fraktmarkedene viser hvor variable disse er og hvor vanskelig det er å forutsi markedene. Vårt rederi nyter dessverre lite godt av dagens gode marked grunnet tidligere inngåtte avtaler.

Vi har i dette nummer inntatt driftsregnskapene for 1972. Regnskapene viser reduserte inntekter og økede utgifter. Devalueringen av dollaren har ansvaret for de reduserte inntekter. Vi håper budsjetteringen og en aktiv innsats av alle i rederiet vil bidra til å holde utgiftene nede. Resultatet av første kvartals drift indikerer i så måte et godt resultat for 1973.

Til slutt håper vi at våre seilende medarbeidere og deres pårørende fra og med neste nummer aktivt vil være med på å gjøre NOR-AVIS til et viktig kommunikasjonsledd skip/pårørende/rederikontoret.

**Redaksjonen.**

# Oljeaktiviteten, industrien og samfunnet – muligheter og begrensninger

Utdrag av foredrag holdt av adm. direktør  
Martin Siem i Saga Petroleum A/S & Co.

Tittelen på dette foredraget vil vel mange stille seg uforstående overfor. Er det noen begrensninger? Er det ikke bare store muligheter? La oss komme i gang med utvinning av petroleum hurtigst mulig og i størst mulig omfang! Det vil sikkert gi store vekstmuligheter for industrien og samfunnet og gjøre livet lettere for oss alle sammen!

Det er, som jeg skal forsøke å vise, ikke sikkert saken er så enkel. De potensielle muligheter for en positiv utvikling foreligger, men muligheter for negative bivirkninger er også til stede. I hvilken grad de positive kan fremmes og de negative reduseres vil avhenge av en rekke forhold som f. eks. omfanget av de faktiske forekomster, hvordan den norske innsatsen organiseres, takten i utviklingen, etc.

La meg som bakgrunn for mine betraktninger gjøre visse antagelser om omfanget av den kommende oljeaktivitet, og la meg begynne med hva vi *vet* om forekomstene i den norske del av Nordsjøen.

- a) Vi vet at det er funnet olje og gass i Ekofisk-feltene i et betydelig omfang. Vi vet videre at det er funnet noe gass i en av Murphy's blokker og at det er gjort betydelige gassfunn i Frigg-feltet samt drivverdige gass- og kondensatfunn i Heimdal-feltet. Dette er hva vi *vet* om petroleumforekomstene på den norske kontinental-sokkel.
- b) I internasjonal målestokk representerer allerede de gjorte funn betydelige kvanta. Oljeproduksjonen fra feltene, når de er fullt utbygget, representerer et kvantum som er 6 ganger Norges nåværende behov og er 1/14 del av Vest-Europas totale forbruk i fjor.

La oss så se på hva vi videre *kan vente* å finne.

Området syd for den 62. breddegrad er forholdsvist nøyte gjennomgått av de mange grupper av selskaper som har planlagt å søke om konsesjoner i dette området. På basis av disse

undersøkelser synes ekspertene å anta at det er muligheter for betydelige nye funn. Det kan vel også sies at det ville være høyst eiendommelig om det *ikke* skulle finnes nye petroleumfelt på dette området.

Jeg forstår at det finnes tykke sedimentære lag nordover fra den 62. breddegrad langs hele norskekysten, og det er vel rimelig å anta at det på dette store området også vil bli gjort interessante funn.

De allerede gjorte funn representerer en årsproduksjon av 50 mill. tonn, tilsvarende en verdi på 8 milliarder kroner. En betydelig del av dette vil gå inn som bidrag til norsk økonomi og tilsvare samme størrelsesorden som det bidrag vår skipsfart gir i dag.

## *Norsk næringslivs deltagelse.*

De funn som hittil er gjort har allerede skapt en ikke ubetydelig virksomhet. Sammenlignet med de beløp som er investert hittil (ca. 1,5 milliarder kroner) er det imidlertid bare en liten del som har gått veien om det norske næringsliv. Annet var kanskje heller ikke å vente, så blanke for petroleumsinnsikt som vi var her i landet da den første konsesjonstildeling fant sted. Men meget har endret seg siden den gang og la oss se litt på hvilket engasjement vi har på petroleumssektoren i dag fra næringslivets side:

Vi har norske selskaper som deltagere i bestående konsesjoner og flere av dem har andeler i felter som vil produsere olje og gass. Norske verksteder har produsert boreplattformer og forsyningsskip og har en rekke slike enheter i ordre.

Norske entreprenører har hatt arbeider i forbindelse med baseutbygging og spesielt den betydelige oppgaven med å bygge lagringstanken for Ekofisk-feltet.

Det er etablert norsk servicevirksomhet på mange områder så som baser, «catering»-service, tilbringerservice med forsyningsskip og helikoptere. Vi har fått norsk aktivitet på seismikk-området, og norske firmaer er kom-

met i gang med service på en rekke kontrollområder.

Ser vi på mulighetene fremover så er det uten videre klart at den virksomhet som allerede er etablert ikke bare vil fortsette, men vil kunne vokse vesentlig utover sitt nåværende nivå.

I tillegg til utvidelse av bestående virksomheter vil det sikkert bli vurdert om helt nye produkter og aktiviteter av stor økonomisk betydning skal tas opp. Jeg vil nevne noen av dem.

For det første er det naturlig å nevne etableringen av et petrokjemisk anlegg. Bakgrunnen for at dette er blitt tatt opp er den opsjonsavtale som staten har inngått med Phillipsgruppen om leveransene tilbake til Norge av en del av gassen fra Ekofisk-feltene. Prisen på gassen skal være slik at en norsk petrokjemisk industri vil bli konkurransedyktig på markedet. Gassene det gjelder er etan, propan og butan og dette skal leveres i et kvanta tilstrekkelig til å produsere 250.000 tonn etylen pr. år. Av etylen fremstilles så i tilsluttende anlegg vinylacetat, polyetylen og polypropylen. Videre kan det produseres klor fra klor-salt, og dette klor kan sammen med etylen overføres til polyvinylklorid (PVC). Dette er de viktigste produkter som et slikt petrokjemisk anlegg eventuelt vil produsere.

Som neste punkt vil jeg gjerne behandle den kapitalvare som antagelvis vil kreve de største investeringer ved videre utbygging på den norske kontinentalsokkel, nemlig produksjonsplattformer med tilbehør. Vi vet det vil trenge plattformer for videre utbygging av Ekofisk-komplekset og at det vil kreves plattformer for produksjon på Frigg- og Heimdal-feltene. Dessuten vil det trenge plattformer på nye felt som blir funnet og det trenge også et stort antall plattformer på den britiske kontinentalsokkel. Her i landet finnes det kapasitet for i alle fall en del av oppgavene og geografisk ligger norske leverandører gunstig til.

Som et siste punkt vil jeg nevne legging av olje- og gassledninger. Hittil har dette spørsmål ikke vært viet så stor oppmerksomhet. Grunnen har vel først og fremst vært at det kapitalutstyr som skal til representerer så store investeringer at det må beskjeftiges kontinuerlig over en lengere periode for å gi lønnsomhet. Nå ser det ut til at Nordsjøen kan bli en så stor oljeprovins at man kan begynne å tenke på å investere i offshore rørleggingsutstyr så å si for «hjemmemarkedet».

*Ikke bare positivt.*

Hva jeg hittil har omtalt har vært positive muligheter som oljeaktiviteten skaper for industrien og derigjennom for samfunnet. Det er vel imidlertid nødvendig å se i øynene at aktiviteten *kan* få og sannsynligvis *vil* få visse negative virkninger.

Allerede det faktum at norsk økonomi vil bli tilført millionbeløp, vil gjøre det enda vanskeligere for våre myndigheter å kontrollere inflasjonen. Skulle inflasjonstakten stige merkbart kan dette ikke unngå å få følger for lønnsnivået og dermed for vår industris internasjonale konkurransevne.

Lønnsnivået vil komme under press også på annen måte. Oljeindustrien vil rekruttere folk fra den bestående industri og vil betale det som er nødvendig for å sikre seg gode folk. Den tanke kan nesten ikke tenkes at produksjonen av et oljefelt vil forsinkes, enn si stoppe opp p.g.a. mangel på folk eller disputt om én krone mer eller mindre i lønn pr. time. Særlig fordi det aldri vil dreie seg om mange mann. Ny oljeindustri vil i det hele tatt ikke skape mange nye arbeidsplasser. Det som krever en del arbeidskraft er å produsere det utstyr som de forskjellige grener av oljeindustrien trenger, som plattformer, raffinerier og anlegg for petrokjemisk industri. Derfor er det viktig at norsk industri kommer med på produksjonen av dette utstyret.

Den nye oljeindustri *kan*, i alle fall i noen grad, skape vanskeligheter for bestående industri og kanskje bringe en del arbeidsplasser i faresonen. Samfunnet må derfor forvalte de finansielle ressurser som skapes slik at vi skaffer oss muligheter for annen arbeidskrevende industri. Skal slik ny industri være regningssvarende nok til at Norge kan følge med i levestandardutviklingen, blir det vel først og fremst snakk om såkalt intelligens-industri. En del av de midler staten innkasserer bør med andre ord avsettes til forskning og utvikling innen slik industri.

# Velferdssenteret i Houston

*Fra telegrafist Hansen har vi mottatt en artikkel om det nye, internasjonale velferdssenteret i Houston. Da det av artikkelen ikke fremgår hvorledes dette prosjektet er blitt igangsatt har vi kontaktet konsulent Egil Øien i Statens Velferdskontor for Handelsflåten som kan gi følgende bakgrunnsmateriale:*

Allerede i 1964 hadde en del interesserte bank- og forretningsmenn og andre interesserte amerikanere i Houston dannet en velferdskomité som tok sikte på i noen grad å ta seg av sjøfolk som kom til havnen. Komitéen arrangerte bl. a. fotballkamper for norske skip. Vi skulle tro at komitéen i ikke liten grad ble inspirert av kontakten med norske skip og at de gjennom disse ble oppmerksom på det velferdsarbeid som blir drevet ombord i våre skip. Velferdskontoret hadde på dette tidspunkt ingen velferdsstasjon i Houston, men vår daværende velferdssekretær i New Orleans besøkte byen og kom i kontakt med komitéen. I 1965 oppholdt Jarle Høysæter (N.R.K.) seg en tid i byen som vår representant og gjorde innledende undersøkelser, for eventuelt å opprette et norsk velferdssenter i Houston. Høysæter fikk også kontakt med komitéen som allerede da arbeidet med å få organisert et internasjonalt velferdssenter i byen. Planene gikk ut på foruten å anlegge egen idrettsbane, også å bygge svømmebasseng og klubbhus med de nødvendige lokaler. Planene syntes allerede å være kommet så langt at Høysæter fikk inntrykk av at anlegget ville være ferdig en gang på forsommeren 1966. Dette viste seg imidlertid alt for optimistisk og strandet vel på at den amerikanske komitéen ikke klarte å få den nødvendige økonomiske støtte som et anlegg av denne størrelse betinget. Som et resultat av de undersøkelser Velferdskontoret hadde gjort, besluttet Velferdsrådet i november 1965 å opprette en stasjon — foreløpig som en prøveordning i Houston. I februar 1966 ble velferdssekretær Ralph Freidmann overført fra New York og arbeidet var igang.

Freidmann hadde allerede fra sin første tid i Houston kontakt med den amerikanske velferdskomitéen som arbeidet videre med å få realisert sine planer, og ble en meget aktiv formann i byggekomitéen.

Arbeidet med å få virkeliggjort sjømannssenteret støtte på mange vanskeligheter og det ble såvidt vi forstår først fart i sakene da også samtlige amerikanske kirkesamfunn i Houston kom med i arbeidet. Velferdskontoret har regelmessig fra 1967 arrangert idrettsuker i Houston, og spesielt etter at disse ukene ble åpne for skip fra alle nasjoner, virket dette som en stimulans for virkeliggjørelsen av sentret. Idrettsukene ble omfattet med meget stor interesse av byens autoriteter, og byens borgermester kom i den anledning med en såkalt «Proclamation».

Da så Houston havnevesen stillet et område på 8 acres midt i havnen til rådighet for komitéen, kunne planene realiseres og i juni 1971 kunne sentret ta i bruk svømmebassenget og kort tid etter idrettsbanen. I januar 1973 ble så hele anlegget åpnet. Sentret i Houston er av komitéen stillet til disposisjon for sjøfolk fra alle lands skip og alle trossamfunn er representert i styret, foruten representanter for shipping og byens myndigheter. Velferdskontoret har sine sekretærer plassert i sentret og har eget kontor der. Slik anlegget står idag representerer det en verdi på mer enn \$700.000.



*Telegrafist Hansen har avlagt det nye velferdssenteret et besøk og kan gi følgende orientering:*

Det siste velferdstilbud til sjøfolk, det internasjonale Sjømannssenter i Houston, Texas, er plassert på et 32 mål stort område midt i hjertet av Houston havn.

De store avstander fra havnen inn til byens sentrum førte til at bygging av et sjømannssenter i selve havnen var ønskelig. Det tok flere år fra planleggingen startet til senteret sto ferdig, men resultatet er blitt en av de flotteste velferdsclubber i verden. Lenge før anlegget ble fullført har det vært arrangert velferdstiltak for sjøfolk. Fotballbanen var først ute, den har vært i drift i over to år. I juni 1971 sto så et oppvarmet svømmebasseng ferdig. Bassenget har internasjonale mål samt egen plass for dem som ønsker å dyrke stupekunsten. Rundt fotballbanen ble det anlagt løpebane og felter for hopp og kast, og i april 1972 fikk banen flomlysanlegg.

Mens planene for den permanente bygning pågikk besto husforholdene av fire mindre kryptinn der man kunne skrive brev og ha en hyggelig prat med kollegaer. Denne midlertidige husløsning er idag skiftet ut med en stor

pen bygning der det ikke mangler på utstyr og tilbud. La meg nevne i fleng: butikk, snack bar, bar for soft drinks og øl, bordtennis, lese- og skriverom, trimrom, biljard, bibliotek, TV-rom og et nydelig kapell. Filmbytte, idretts- og turarrangementer står på senterets program, det gjelder bare å komme med ønsker. 22. januar i år fant den offisielle åpning sted med over tusen gjester og musikk av Austin High School band. Houstons borgermester proklamerte uken fra åpningsdagen som «internasjonal sjømannssenteruke», og flere tusen besøkte senteret i løpet av de syv dagene feiringen varte. Der var arrangementer av kirke, sjømenn fra forskjellige nasjoner, byens myndigheter og andre.

Norges stats velferdskontor for handelsflåten har egne kontorer i senteret. Dette er ledet av Ralph Freidmann som har 18 års erfaring fra norsk velferdsarbeid i New York. Som assistent har han Reidar Altmann. Disse to har fulltidsjobb ved senteret i lyse og trivelige lokaler.

Den norske velferds åpningsseremoni fant sted 23. januar med deltagelse av 450 mennesker.

På mange måter er det internasjonale sjømannssenter i Houston noe nytt ved at det kombinerer religion, idrett og betjener alle verdens nasjoner. Prester fra alle kirkesamfunn er representert ved senteret. Disse prestene utfører et enestående arbeid. Det er de forskjellige kirkesamfunn pluss byens havnemyndigheter som i første rekke har gjort million-dollar senteret til en realitet. Vi vil her være ubeskjeden nok til også å nevne at vår egen velferd ved Ralph Freidmann har fått lovord for sin medvirkning til senterets fullførelse.

The International Seamen's Center ligger ved dokk nummer 23, en passelig spasertur fra skipene i havnen. Houston har fått et sjømannssenter byen kan være stolt av.

Den norske avdeling er representert med Ralph Freidmann (til høyre) og Reidar Altmann.

# Kvinner til sjøs

En kvinnelig magister i sosiologi, Aud Korbøl, valgte kvinnens stilling ombord som emne for sin magistergradsavhandling og hun tok selv hyre for å få førstehåndsmateriale.

Hennes motivering for å gå til sjøs var dermed helt annerledes enn for de andre i pikestilling ombord. Dette er hun da også selv klar over og hun vil gjerne ha reaksjoner på sine synspunkter fra aktivt seilende kvinner, for å få sine påstander bekreftet eller avkreftet.

Hennes konklusjon er at man til sjøs finner kvinneunderstrykkelsen i en mer rendyrket form enn vanlig er i land! Det dreier seg om undertrykkelse i mangedobbelt forstand, sier hun: Som arbeidstaker og som kvinne. Hun mener det neppe er noe tegn på likestilling at kvinner reiser til sjøs i jevnt stigende antall, både totalt og i forhold til antall menn. (Idag er det 3—4000 kvinner til sjøs, derav vel 10% som radiooffiserer, stuert, kokk.) Snarere er det slik at de går med på sjømannens premisser.

Fr. Korbøl begrenser seg til å ta for seg messe- og salong-jentenes situasjon. For å underbygge sin påstand at de blir undertrykket som arbeidstakere, nevner hun bl. a. følgende punkter:

Grunnen til at piker overhodet blir forhyrt, er for det ene at det ikke finnes nok norske menn som er villige til å ta stillingene i lugarer og messe og for det andre at kvinnene antas å være bedre skikket til nettopp dette arbeidet. Dessuten kommer kvinnene ofte fra utkantstrøk hvor det er arbeidsløshet og kanskje umulig å få arbeid i land.

Ombord har pikene sjelden egen dekksplass, eget oppholdsrom eller egne bad og toalett. Pikenes lugar har ingen fast plassering, i motsetning til de andre grupper ombord, hvis lugarplassering er fastlagt ved tradisjon. Pike-lugarene kan ligge både på styrbord og babord side, ofte i tilknytning til offiserenes lugarer.



*Frigjøringskvinnen — som mannfolkbladet Esquire ser henne.*

I motsetning til de fleste andre underordnede stillinger ombord fører pikestillingene ikke naturlig oppover til andre stillinger med større ansvar, autoritet og betaling. Pikestillingene er nærmest «påhengt» bysdepartementet som i seg selv ikke har så sterkt maritimt preg som de andre avdelinger ombord.

Hennes yrkesmessige status ombord er således lav og ikke særlig skarpt definert. Lønnsmessig og autoritetsmessig er hun definert som mannskap, men en rekke andre faktorer trekker denne entydigheten i tvil.

Mens hun utøver sitt arbeid med vasking og servering, får piken i langt større utstrekning enn de øvrige underordnede mannskaper konfidensielle informasjonen både hva angår skipets drift og helt private personlige anliggender.

En annen faktor av betydning foreligger f. eks. dersom kvinnen er gift ombord og hun og mannen arbeider i ulike avdelinger, til ulike tider eller i ulik status. Er mannen mannskap og kvinnen arbeider blant offiserene eller omvendt, virker dette sterkt inn.



# Skipsaviser

Det er ikke entydig gitt hvem som er hennes likemann, hvilken gruppe hun skal solidarisere seg med. Hvor kan/bør hun oppholde seg; Er offiserenes dagligrom beregnet for henne, eller er det i mannskapets dagligrom hun skal være? Ved opphold under land — skal hun slå følge med offiserene eller mannskapet?

Selve arbeidet i lugarer og messer forventes det at hun, fordi hun er kvinne, skal greie bedre enn en mann. Dersom hun skal make dette, skal det holde hardt om hun samtidig skal kunne holde seg ren og velstelt til enhver tid, hvilket også ventes av henne i høyere grad enn om det hadde vært en mann som hadde utført jobben.

Når det gjelder kvinnens posisjon ombord i egenskap av kvinne, mener Fr. Korbøl at hun er gjenstand for idealisering og overdrevne forventninger med derav nødvendig følgende skuffelse og nedvurdering: Mennene ombord venter at hun skal være moderlig, i realiteten forelsker de seg i henne. De vil hun skal være moralsk og ha en uklanderlig oppførsel, men i virkeligheten ber de henne med seg på barer, spanderer drinker og vil at hun skal være «game». Idealet tilsier renhet, virkeligheten går ut på at hun skal tåle en grov vits. De ønsker seg en kamerat, en de kan betro seg til — i virkeligheten fører det til sladder, mistanke og sjalusi.

Den store avstanden mellom idealer og realiteter fører lett til at mennene ombord blir skuffet. Når forventningene til kvinnenes adferd er så motstridende er det ikke mulig å svare til alles forventninger samtidig. Derfor vil det alltid være noe som reagerer negativt på hennes adferd, og det skal lite til før det ansees bekreftet, det de på forhånd har tenkt: Det blir bråk med jenter ombord.

Vel jenter, er situasjonen så mørk som magister Korbøl oppfatter den? Er den enda verre eller er den kanskje tvertimot bedre? Eller er det momenter dere mener er av betydning, som hun ikke har tenkt på?

Gamle rederiseilere som i sin tid tjenestegjorde ombord i T/T «REIN» husker sikkert den populære skipsavisen «Nøkkelhullobservatøren», de hadde der ombord. Av nyere dato er «Norbella Mia» som ble utgitt ombord i «NORBELLA» i 1967.

Siden den gang har det vært sparsomt med skipsaviser ombord i våre skip, i alle fall som vi har fått lese, inntil vi nylig mottok et eksemplar av «NORBEGA»s skipsavis «Sverdslag». Avisens målsetting er å være et «Frisinnet, politisk uavhengig folkeblad for M/S «NORBEGA». Den har allerede utkommet med to nummer og har imponert oss med sitt gode innhold og lay-out. Vi forstår avisen er påmeldt til årets konkurranse om beste skipsavis og vi tør spå at den har gode muligheter til å hevde seg i konkurransen.

Vi oppfordrer også de øvrige NOR-skip til å delta i konkurransen som har følgende regler:

1. Skipsavisen må utkomme med minst 4 nummer i løpet av 1973, hvert nummer på minst 6 sider (3 ark).
2. 1 eksemplar av hvert nummer sendes Statens Velferdskontor for Handelsflåten. Siste nummer må være mottatt innen 15/1-74.
3. Vinneren utpekes av en jury bestående av tre medlemmer oppnevnt av Velferdsrådet.
4. Ved bedømmelsen legger juryen vekt på innhold, språk og utforming.
5. Vinnerskipet mottar Rasmus-statuetten samt diplom. Det utdeles også diplom for god innsats.

Sett i gang — skrivende folk — og lykke til!

# Velg rett kurs

Interessant tilbud fra Det norske Shippingakademi

I årenes løp har mange landkrabber fått latteren til å runge ombord når de røpet sin uviitenhet om skip og sjø. Det er imidlertid en god regel ikke å kaste stein når man sitter i glasshus. Hvor mange sjøfolk vet nok om den delen av skipsfarten som ligger utenfor det daglige ombord? Hvilken sjømann vil f. eks. påta seg å svare i telefonen nedenfor?



Det norske Shippingakademi, som er en avdeling innen Norges Rederforbund, startet for en tid siden et korrespondansekurs i shipping. Kurset er et *grunnkurs* i shipping og består av 10 lærebøker. Disse behandler bl. a. skipsteknikk, befraktning, maritim engelsk, sjøforsikring m.m. og idéen bak kurset er å gi både sjøfolk og landkrabber de nødvendige kunnskaper om *hele* skipsfartsnæringen.

Hvis ønskelig kan hele kurset avsluttes med en eksamen. Denne går over to dager og består av en hovedoppgave i shipping, inklusive en prøve i maritim engelsk, og en kort-svarsprøve fra hele pensumet. For sjøfolk arrangeres det eksamen enten ombord eller i

land — på konsultatet, i Sjømannskirke eller på et Velferdskontor — selvsagt under betryggende kontroll.

Hvorfor ikke gjøre det samme som mange andre interesserte sjøfolk og shippingfolk: Ta grunnkurset i shipping og lær mer om den næringen du er en viktig del av. Ved påmeldelse gjennom Velferdskontoret oppnår sjøfolk 1/3 av kursprisen i rabatt og er sikret gratis flyforsendelse av kursmateriellet. Interesserte kan enten skrive direkte til Det norske Shippingakademi, Rådhusgt. 25, eller til rederiet som gjerne formidler forespørsler.

Elever som har avlagt eksamen får anledning til å delta i videregående kurser som skal settes i gang i 1973. I første omgang blir det 1 1/2 års kurser i sjøforsikring og befraktning i Oslo, men meningen er å gi det samme tilbud i andre, større skipsfartsbyer. Disse kursene vil — i hvert fall i første omgang — bli kombinerte selvstudium/internatkurser og vil således ikke være egnet for seilende personell. Det taes imidlertid sikte på en form for disse kurser som vil gjøre dem tilgjengelig også for folk ombord.



Eksamen foregår selvsagt under betryggende kontroll - -

# Whisky

I forbindelse med forsidebildet av «Norbu»s skipshund Whisky bringer vi et utdrag av telegrafist Hansens artikkel i Nor-Avis 1/1971:

Så går tankene til «NORBU» og Whisky, i grunnen min inspirasjon til denne artikkel.

Av avstamning har vel Whisky og Susy meget tilfelles, de er som kopi av hverandre. Whisky riktignok en tanke større enn jeg husker Susy. De er begge født i Japan, og deres ankomst på norske skip har mye til felles. Riktignok hadde Whisky en slektning med da den ble adoptert av «NORBU», men da denne slektning hadde tendenser til gjentatte akterutseilinger, var Whisky bare lykkelig da den foretok dette eksperimentet en gang for mye. Så ble da Whisky enehersker ombord, en tilstand den synes å finne seg vel tilrette med.

Barn og dyr hører så unektelig sammen. Mine beste minner med Whisky var nettopp sammen med barn. Stueren får unnskyldte at han til sine tider ble kalt «far til Whisky». Når barna fortalte at de skulle besøke «Whisky og de — forøvrig et typisk bergensuttrykk — da betød det bare at Whisky var det selvfølgelig samlingspunkt.

Da jeg kom i befatning med Whisky kunne den feire sitt fem års jubileum ombord. Jeg er glad den fortsatte ombord etter at jeg gikk i land, jeg ville nødigg satt meg ned med den avregningen. Det ble til og med påstått at den ikke hadde brukt noen av sine fridager.

Whisky var dus med alle. Mange «eiere» har den hatt gjennom sine fem år til sjøs, men selv om en avskjed er tung å bære for et hundehjerte, så vet Whisky at det stadig står en ny parat til å overta.

Det merkelige med Whisky var at hundelenken var så viktig. Den som hadde denne i sin hånd skulle adlydes for enhver pris. Det er ikke rart om den stundom var temmelig desorientert når lenken vandret fra mann til mann.

Når skuta nærmet seg land oppførte Whisky seg nesten som en førstereisgutt. Et av de mest

koselige øyeblikk sto for døren, nemlig en spasertur på kaien. Hvem som skulle være ledsager på turen ofret den ikke en tanke, her gjaldt det bare å velge og vrake.

Det er nesten utrolig at en hund kunne ha et helt mannskap i sin hule hånd som Whisky kunne. Dårlig humør var som blåst bort når Whisky kom på besøk.

Fem år ombord i rulling og stampesjø hadde utviklet en egen teknikk hos Whisky, den var med andre ord spesialist i å sette sjøbein. For en nylig påmønstret virket dens kunster unektelig på lattermusklene, men etter hvert ble alt så selvfølgelig.

En hund som legger seg på ryggen med beina i været er ikke noe daglig syn, men for Whisky var dette en helt naturlig avslappestilling.

Jeg tror neppe Whisky har gått glipp av en eneste filmforestilling ombord. Var man i tvil om filmens kvalitet var det bare å kaste et blikk på vår firbente venn. Soy den var det ensbetydende med tommelen ned. Vi må igrunnen bekjenne at den sov temmelig ofte.

Det vil bli for mye å beskrive alle Whiskys gode og forunderlige sider. Til underretning bør det vel sies at Whisky's livrett er leverpostei.

Skulle man igjen mønstre på «NORBU» så er det håp om at i hvertfall én kjent sjel vil møte deg på gangway'en, nemlig Whisky.



# Mannskapsliste

pr. 1. mai 1973

## M/S «NORBETH»

## M/S «NORBU»

## M/S «NORBE»

---

Kaptein	Pareli Sørgård	Kaptein	Audun Hervig	Kaptein
Overstyrmann	Hugo Karlsen	Overstyrmann	Jens Løvli	Overstyrmann
1. styrmann	Alf Kristoffersen	1. styrmann	Ivar Saus	1. styrmann
2. styrmann	Kjell Danielsen	1. styrmann jr.	Kjell Zachariassen	2. styrmann
Telegrafist	Harald Hansen	Telegrafist	Einar Albrigtsen	Telegrafist
Arbeidsleder	Jarle Bjerkli	Arbeidsleder	Eigil Fosse	Arbeidsleder
Matros	Burkhard Bartoschik	Matros	Leif Sæthre	Matros
Matros	Gunnar Hartmann	Matros	Melvin Sanders	Matros
Matros	Gunnar Sandberg	Matros	Lars Stridh	Matros
Matros	Bjørn Paulsen	Lettmatros	Per Øvervoll	Matros
Matros	Juan Abal Sieira	Lettmatros	Lenny Cooper	Matros
Lettmatros	Jose Garcia Dominguez	Maskinsjef	Håkon Bergersen	Lettmatros
Maskinsjef	Olav Westby	1. maskinist	Odd Vabø	Maskinsjef
1. maskinist	Eivind Magnussen	2. maskinist	Tore Haugan	1. maskinist
2. maskinist	Arne Westby	Maskinassistent	Sverre Mathiesen	2. maskinist
Elektriker	Kåre Halvorsen	Elektriker	Torbjørn Romsloe	Elektriker
Reparatør	Heinrich Rippe	Reparatør	Frank Østerholt	Reparatør
Motormann	Karstein Ranset	Motormann	Bjørn Østgård	Motormann
Motormann	Toribio Bernardino	Motormann	Harald Johansen	Motormann
Smører	Tor Haldorsen	Motormann	Jan Goldmann	Smører
Stuert	Frank Westby	Smører	Evald Iversen	Stuert
1. kokk	Thorbjørn Karlsen	Smører	Tom Nerdell	1. kokk
Pike	Oddbjørg Gjerde	Stuert	Arne Botten	Pike
Pike	Vigdis Ruud	1. kokk	Gunnar Brox	Pike
Pike	Wally Voss	Pike	Unni Bjerkan	Pike
		Pike	Yasuko Fukuda	
		Messemann	Arne Larsen	
		Messemann	Segunda Rodil	

---

**M/S «NORBROTT»**

**M/S «NORBELLA»**

Lygre  
rik Hanssen  
Jakobsen  
Kvamme  
id Bakken  
ian Låberg  
Bomstad  
Frajdenrajch  
uel Garcia Ponce  
Gustavsen  
y Bodden  
or Henriksen  
g Halvorsen  
Hansen  
ein Langmyreng  
Traaholt  
is Conrady  
Rasmussen  
Kvamme  
f Strand  
re Ohrvik  
ad. Otterås  
y Danielsen  
Hanssen  
ide Bakken

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

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

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

Kåre Frekhaug  
Ove Bjurstrøm  
Ulf Aune  
Olav Isaksen  
Alf Pålusen  
John Berry  
Nils Rokne  
Anastasio Gonzalo  
Magnar Myrvåg  
Ståle Nykrem  
Knut Mo  
Trygve Godø  
Ferdinand Bøe  
Nils Jakobsen  
Torbjørn Eriksen  
Jan Kvalheim  
Tormod Arntsen  
Knut Sørbøe  
Luis Benjumea  
John Pedersen  
Bernt Waggeli  
Erling Sletten  
Hjalmar Amble  
Frits Skille  
Ben Lakhdar

# Stortingsvalget 1973

*Det har ved tidligere valg vist seg at flere av stemmene som er avgitt av bl. a. sjøfolk blir forkastet p.g.a. formelle feil. Disse feil kan ofte synes ubetydelige, men valgstyrene holder seg strengt til valgloven og forkaster alle stemmer som ikke er avgitt i henhold til denne. Vi bringer derfor en orientering om disse forhold i forbindelse med høstens valg.*

Valgdagen er i år fastsatt til mandag 10. september og de viktigste hovedreglene for å avgi forhåndsstemme er:

- Sjømenn i utenriks fart kan avgi forhåndsstemme allerede fra 1. mai.
- Stemmemottagere utenfor landets grenser er de fleste norske utenriksstasjoner og skipsføreren (eller styrmann) på norske skip.
- Sjømenn må avgi forhåndsstemme så tidlig at den med vanlig postgang når frem til hans hjemsted senest på valgdagen den 10. september. Hvis den kommer for sent, blir stemmeseddelen forkastet.
- Forhåndsstemmegivningen kan bare skje ved personlig fremmøte.
- I tiden etter 1. mai kan følgende kontorer i Norge ta imot forhåndsstemmer: Lensmannskontorene i landkommunene, Kommunekassererkontorene i byene og i de største byene også sjømannskontoret.

Selv om man regner med at skipet vil anløpe en havn med norks utenriksstasjon i god tid før valgdagen, bør alle som reiser ut etter 1. mai få ordnet sin stemmegivning innefor landets grenser. Stemmemottageren hjemme har som oftest lengre og bedre erfaring enn stemmemottageren ute, og man kan samtidig få bragt på det rene om man står i manntallet. Det kan dessuten komme mange vanskeligheter i veien når man vil avgi forhåndsstemme ombord eller i fremmede byer. Tiden løper også ofte fra en, og forhåndsstemmen kan kom-

me for sent hjem til å bli tatt med i valgoppgjøret. Har man avgitt forhåndsstemme utenriks og er kommet hjem og oppholder seg i sin hjemmekommune på selve valgdagen, skal man ifølge valgloven møte frem i valglokalet og stemme på vanlig måte sammen med de andre velgerne. Forhåndsstemmen vil da automatisk bli forkastet.

Som nevnt har skipsfører eller styrmann på norsk fartøy utenfor rikets grenser plikt til å motta forhåndsstemmer av skippets mannskap og passasjerer. Skipsføreren får tilsendt det materiell som skal benyttes, og han mottar også nøyaktige opplysninger om gjeldende lovbestemmelser. Skipsføreren har plikt til å orientere seg i disse bestemmelser og skal sørge for at det nødvendige materiale er for hånden.

Gangen i forhåndsstemmegivningen ombord (og ved utenriksstasjonene) er normalt denne:

De går til skipsføreren og ber om å få avgitt forhåndsstemme. Skipsføreren gjør Dem kjent med de regler som gjelder og skaffer Dem skrivesaker. Videre vil De få overlevert en konvolutt hvor De selv skal legge den stemmeseddel De vil bruke. Dette skal foregå i enerom og usett. Det er ikke nødvendig å klebe konvolutten igjen.

Partienes offisielle stemmesedler vil ikke foreligge så tidlig at sjøfolk flest kan benytte seg av disse. De kan da skrive Deres egen stemmeseddel, men vær oppmerksom på disse krav til stemmeseddelen:

- Den må skrives på hvitt papir.
- Det må ikke ofrekomme merker, blyantstreker eller lignende på papiret.
- Listens navn skrives på papiret enten med blekk eller blyant. Hvis det parti De har stemt på inngår fellesliste med et annet parti, vil stemmen bli tillagt felleslisten.
- Bruk ikke skrivemaskin.
- Er det hjemmefra mottatt en trykt stemmeseddel, bør denne brukes.
- Det må ikke stå noe på baksiden.

Når De har lagt Deres stemmeseddel i konvolutten, får De av skipsføreren en såkalt omslagskonvolutt. De legger selv konvolutten med stemmeseddelen inn i omslagskonvolutten og kleber denne igjen. Omslagskonvolutten leverer De så til skipsføreren. Utenpå omslagskonvolutten, både foran og bak, er det trykt et skjema. Dette må fylles nøyaktig ut av skipsføreren.

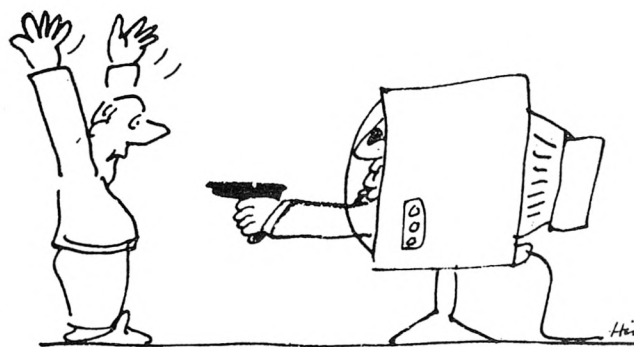
Til stede under forhåndsstemmegivningen skal også være et vitne (mannskap eller passasjer). Vitnet underskriver sammen med skipsføreren det som nå er påført omslagskonvolutten. Endelig undertegner De selv omslagskonvolutten og bekrefter riktigheten av det skipsføreren har ført på denne. Skipsføreren legger deretter omslagskonvolutten i en ny konvolutt (ekspedisjonskonvolutten) og plikter å sende denne på hurtigste og mest betryggende måte, enten til valgstyret på Deres hjemsted eller til Kommunaldepartementet. Skipsføreren må være oppmerksom på at denne forsendelsen bare kan skje direkte til disse to adresser.

## TV-kassetter

Lederen for NRK's juridiske avdeling, Bjørg Kragem, kunne ved Rederforbundets Informasjonsgruppes besøk i NRK nylig opplyse at denne saken fremdeles står i stampe. Kontakten med den mange organisasjoner som ivaretar rettighetsinnehavernes interesser har ikke resultert i noen definitive, positive svar. Det kunne derfor ikke sies noe bestemt m.h.t. når — eller om — det blir gitt klarsignal for spesialutgaver av de norske TV-programmer til bruk ombord i norske skip. Dette til tross for at sjøfolkene betaler både skatt og lisensavgifter.

Rederirepresentantene ga uttrykk for stor skuffelse over at det gikk så tregt med denne viktige saken — særlig sett på bakgrunn av det spesialarrangement NRK allerede har for Svalbard og sett i lys av at både Danmark og Sverige etter alt å dømme er kommet lenger i denne sak, til tross for en meget mer beskjeden handelsflåte. Informasjonsgruppen rettet derfor en sterk oppfordring til NRK om å gjøre all mulig fortgang med denne sak, som vil komme til å bety så meget for trivselen ombord og for bedret kontakt med samfunnet hjemme.

De prøver med TV-kassetter som foretas ombord i enkelte skip har vist et meget positivt resultat, både hva programmenes innhold og avspillerapparatenes tekniske kvalitet angår. Det er derfor å håpe at NRK snarest mulig kan komme til en ordning med rettighetsinnehaverne slik at det innen kort tid kan etableres en kassett-service i likhet med den nåværende lydbånd-service.



# Radio Norway

Spiren til de norske kortbølgesendingene ble lagt i Boston høsten 1940 da det ble inngått et samarbeide med radiostasjonen WRUL. De norske sendingene over denne stasjon pågikk frem til krigens slutt.

Kortbølgesendingene fra Norge ble offisielt åpnet den 2. januar 1948 av Kong Haakon VII, men stasjonen hadde vært i drift siden 1. desember 1947. NRK's kortbølgesendinger til nordmenn i utlandet har således vært «på luften» i over 25 år. I anledning jubileumet ble det før jul arrangert en pressekonferanse hvor sjefen for kortbølgeavdelingen, programredaktør Erling Thokle, ikke hadde mange oppmuntrende ord å komme med. «Forholdene innbyr dessverre ikke til noen jubelstemning», uttalte han. «Det er jo mange som idag kaller oss for Radio Nowhere og vi må nok innrømme at denne betegnelsen i mange tilfelle er treffende.»

Forholdet er jo at de norske kortbølgesendingene er meget vanskelig, ja ofte umulig å motta ute på grunn av forstyrrelser fra kraftigere sendere o. l. Resultatet er at de norske programmene til sjøfolk og nordmenn i utlandet ellers, som er ment å dekke hele kloden, bare når frem til omkring en tredjepart av kloden. De øvrige to tredjeparter betrakter man idag faktisk som oppgitt. Hvis ikke forbedringer av senderutstyret blir foretatt er det bare et tidsspørsmål før det må overveies om det i det hele tatt har noen hensikt å fortsette med kortbølgesendinger fra Norge.

Under et møte mellom representanter for NRK og medlemmer av Rederforbundets Informasjonsgruppe, som ble arrangert på Marienlyst i mars, kunne programredaktør Thokle opplyse at styret i NRK for flere år siden ba om å få en utredning fra Televerket hva en ny kortbølgesender ville koste. Utgiftene den gang ble beregnet til 30 mill. kroner mens de for 1 1/2 år siden hadde steget til 130 mill. kroner for 5 sendere på 500 kW hver. Som man forstår blir det ikke billigere jo lenger man venter. Men myndighetene synes å ha

god tid. Den nødvendige kapital som må skaffes tilveie, er det opp til Stortinget å bevilge særskilt over statsbudsjettet, men et nytt kortbølgeanlegg er nå en gang ingen stor politisk sak og sjøfolkenes stemmer teller nok lite i denne sammenheng. Skibsfartens Arbeidsgiverforening, Norges Rederforbund og Norges Skipsførerforbund har sendt flere henvendelser til de impliserte departementer, men man har følelsen av at alle henvendelser preller av som vann på gåsa.

Et nytt kortbølgeanlegg er av Televerket foreslått anlagt til Karmøy, som skulle egne seg utmerket til formålet, men etter at forslaget ble fremmet har oljeletingen i Nordsjøen skapt et voldsomt press på egnede tomter langs kysten av Vestlandet. Det er derfor tvilsomt om Karmøy lenger vil være aktuelt og at man i stedet må begi seg ut på ny leting.

Det er i den senere tid blitt foreslått at NRK skal leie sendetid ved eksisterende kortbølgeanlegg. Til dette svarte Thokle at dette nok er akseptabelt i teorien, men neppe i praksis. Hvis det i det hele tatt var ledig plass å få ville det by på ganske store problemer å få programstoffet fra redaksjonen i Oslo til senderstasjonen på en tilfredsstillende måte. Han har imidlertid større tro på de muligheter som kommer i forbindelse med satelittutviklingen, men det vil nok ta en del år før dette kan bli en realitet.



Lederen for NRK's kortbølgeavdeling, programredaktør Erling Thokle.



# Årsregnskapene

Vi vil, også i år, presentere i NOR-AVIS regnskapene for våre skip for det år som er gått.

Av driftsregnskapsoversikten er det to ting som springer en i øynene. Driftsinntektene er redusert og utgiftene har steget kraftig. Særlig har NORBELLA og NORBEGA store driftsutgifter, noe som bl. a. har sammenheng med installasjon av EO anlegg i disse skip.

Holder man disse utgifter utenfor kan følgende utgiftsstigning for 1971-72 registreres:

NORBU	27,8%
NORBELLA	28,0%
NORBROTT	7,0%
NORBEGA	20,5%.

Når det gjelder NORBETH kan utgiftsstigningen vanskelig fastslås da skipet kun var i drift vel 6 mndr. i 1971.

Går man i detalj på driftsutgiftene vil man se at mannskapsutgiftene ligger på samme nivå som i 1971. Dette skyldes at tariffrevisjonen pr. 1/11-72, grunnet sen utsendelse av de

nye tariffer, førte til etterbetalinger som først blir registrert i 1973. Proviandutgiftene har steget kraftig for NORBU, NORBELLA og NORBROTT, mens man har oppnådd en liten reduksjon ombord i NORBEGA.

Rekvisitapostene, med unntak av smøreolje, viser ingen spesiell tendens. Variasjonene fra fjoråret skyldes stort sett endringer i de ombordværende beholdninger og innkjøp rundt årsskiftene.

Reparasjon og vedlikehold viser stigning fra 1971. Det skal her bemerkes at samtlige skip har dokket i 1972, mens NORBU og NORBELLA ikke dokket i 1971. NORBELLA og NORBEGA har som nevnt også fått installert EO anlegg og dette forklarer noe av utgiftsstigningen for disse skip.

Når det gjelder forbruket av reservedeler er dette etterhvert blitt større, noe som er en naturlig følge av skipenes stigende alder. Forsikringspremiene er også jevnt over stigende. Dette er forårsaket av såvel forsikringsmarkedet som av skipenes havaristatistikk. Stigningen i premiene varierer fra NORBEGA's beskjedne 2% til NORBROTT's 32,3%.

Havneutgifter og diverseutgifter viser bare små endringer.

Det har påløpt klasseutgifter for såvel NORBU som NORBELLA i 1972.

*Skipenes driftsregnskap (Tallene for 1972 i hele kroner, 1971 i 1.000 kroner)*

	NORBU		NORBELLA		NORBROTT		NORBEGA		NOR-BETH 1972
	1972	1971	1972	1971	1972	1971	1972	1971	
Netto fraktinntekter	7.548.409	8.210	8.169.314	7.797	7.687.550	8.088	8.727.656	9.139	8.907.382
Hyrer	1.454.705	1.427	1.400.528	1.423	1.425.328	1.453	1.418.158	1.392	1.386.219
Overtid	240.129	212	224.308	235	194.672	209	329.107	198	338.244
Trygd, pensjon	287.405	241	273.997	238	291.502	254	308.548	243	288.179
Forhyring, reiseutgifter	139.183	117	57.287	57	35.407	31	147.066	237	108.066
Sykeutgifter	80	5	1.078	6	701	2	606	3	4.659
Andre mannskapsutgifter	35.585	22	27.005	19	25.310	19	40.561	30	27.465
Proviand	192.164	119	191.525	128	172.371	103	136.637	158	104.148
Dekksrekvisita	29.074	44	52.504	25	44.126	49	35.339	98	34.835
Maskinrekvisita	121.030	84	119.875	101	116.392	88	144.180	108	64.375
Maling og malingsutstyr	49.697	14	65.900	53	116.886	91	114.550	67	36.623
Bysserekvisita	24.720	11	22.676	10	14.603	23	17.593	36	8.879
Smøreolje	174.072	68	201.952	144	203.055	207	228.358	271	129.117
Vann	3.531	2	7.171	2		3	3.071	2	968
Forsendelses- og spedisjonsutg.	7.645	3	8.897	5	8.701	4	17.152	17	5.207
Reparasjon, vedlikehold, reservedeler	773.977	424	1.853.306	504	1.046.160	854	1.988.529	596	592.308
Forsikringspremier	785.731	690	715.180	616	910.498	688	901.939	884	888.140
Havneutgifter	20.866	24	23.140	23	14.447	29	24.735	32	17.452
Diverse utgifter	26.846	4	18.552	7	20.315	16	32.994	18	14.337
Havariutgifter — erstatninger	23.356	31	61.750	19	93.570	149	193.380	77	119.032
Klasse	56.045				60.640	207			
Totale driftsutgifter	4.445.842	3.479	5.326.630	3.614	4.794.682	4.480	6.082.503	4.468	4.168.254
Til dekning av administrasjons- og kapitalutgifter	3.102.567	4.731	2.842.684	4.183	2.892.868	3.608	2.645.153	4.671	4.739.128

# Skatten min

Ordningen med sjømannsskatt bygger på det prinsipp at skattetrekket for den enkelte måned skal være endelig oppgjør. Skattesatsene og de skattefrie fradrag m.v. er fastsatt med dette for øye. Sjømannsskatten kan derfor bare kreves rettet når det forekommer feil ved selve skattebergningen. Det forhold at en sjømann har vært til sjøs bare en del av året og derfor ikke har fått nyttet de skattefrie fradrag fullt ut, gir i alminnelighet ikke grunnlag for tilbakebetaling av noen del av den sjømannsskatt som er trukket. Sjømannen har imidlertid anledning til å søke Direktoratet for sjømenn om hel eller delvis tilbakebetaling av den trukne sjømannsskatt når det foreligger «helt spesielle forhold».

De forhold som kan gi grunnlag for nedsettelse av skatten er:

## A. *Tilbakebetaling på grunn av skolegang eller militærtjeneste.*

Sjømenn som har mønstret av for å begynne på sjømannsskole eller andre skoler og som ved avmønstring har hatt mindre enn 10 månedsfradrag ved skatteleggingen ombord i vedkommende år, vil kunne få skatten omregnet. Det må attesteres av skolen i hvilket tidsrom søkeren har vært under utdanning etter avmønstringen.

Sjømennen som har mønstret på etter at de i samme trekkår har gjennomgått sjømannsskole e.l., vil kunne få skatten omregnet i tilfelle hvor det er benyttet mindre enn 10 månedsfradrag ved skatteleggingen ombord i vedkommende år. Også her må utdannelsesstiden attesteres av skolen.

Sjømenn som i løpet av trekkåret dels har gjort tjeneste ombord og dels utført militærtjeneste, vil kunne få sjømannsskatten omregnet, såfremt det i samme trekkår er benyttet mindre enn 10 månedsfradrag ved skatteleggingen ombord. Søknaden må attesteres av militær myndighet for det tidsrom søkeren har utført militærtjeneste i vedkommende år.

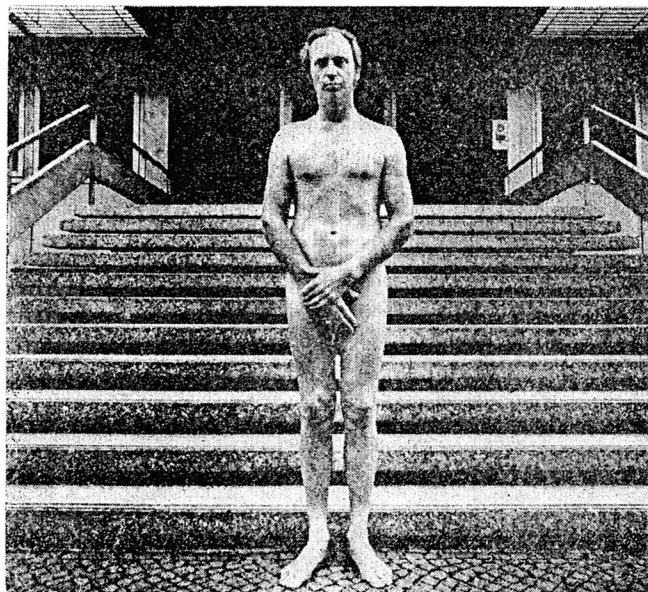
## B. *Tilbakebetaling av sjømannsskatt på grunn av sykdom m.v.*

Etter gjeldende retningslinjer blir det i alminnelighet ikke gitt refusjon eller nedsettelse av sjømannsskatten med mindre søkeren har vært arbeidsufør i 4—5 måneder. Refusjonsbeløpet fastsettes etter en samlet vurdering av opplysningene som er av betydning for saken. Det tas hensyn til om søkeren har en alvorlig sykdom som må antas å vare en tid fremover, om søkeren har forsørgelsesbyrde, store utgifter i forbindelse med sykdommen m.v. Sammen med søknaden må det innsendes legeattest.

Etter søknad kan det også foretas nedsettelse eller tilbakebetaling av sjømannsskatt i tilfelle hvor det er inntruffet dødsfall eller alvorlig sykdom i sjømannens familie som har gjort det nødvendig for sjømannen å reise hjem.

## C. *Omregning av sjømannsskatten etter endring av skattekasse, fradragsbeløp, forsørgerstønad, feilberegning m.v.*

Når det er trukket for meget skatt som følge av feilberegning eller endring av skattekasse/fradragsbeløp/forsørgersønad og retting ikke har latt seg gjennomføre ombord, må sjømannen sende søknad til Direktoratet for sjømenn om å få det for meget trukne beløp tilbakebetalt. I alminnelighet skal søknaden sendes direktoratet innen 2 måneder etter at feilen er begått eller det korrigerede skattekort er mottatt.



*Skatten er betalt.*

# Rapport fra skipene

## Bridgeturnering «Norbeth» – «Gausdal».

Kortspill inngår som en viktig del av sjøfolks fritidsfornøyelse og bridgetilhengere finnes vel ombord på de fleste skip. Det viser seg at bridgeentusiastene nå kan utvide sin aktivitet til også å omfatte fredelig kappestrid med andre skip. Velferden arrangerer bridgeturneringer. Fire mann fra hvert skip er minimum deltakerantall. Hvert skip spiller fire «kamper», og to ganger mot samme motstander er tillatt. Maksimum poeng som kan oppnås er 8, det gis to poeng til vinner.

Da «Norbeth» lå til ankers i New Orleans og ventet på å begynne kornlastingen kom velferdssekretær Kåre Hausken med tilbud om å møte M/S «Gausdal» i en bridgeturnering. Slaget skulle stå ombord i «Gausdal».

Det var kaptein, stuert, maskinsjef og telegrafist som entret vertsskipet «Gausdal» for å forsvare «Norbeth»s ære. Motstanderne besto av kaptein, stuert, tømmermann og kokk.

For en del av laget vårt var turneringsbridge noe nytt, så det var med nervøsitet og spenning vi satte oss ved spillebordet. Etter som turneringene skred frem kunne vi imidlertid puste lettere, sluttresultatet ble en overveldende seier til «Norbeth» med 73—19.

«Gausdal» var bestemt på å reise «kjerringa». Derfor ble det avtalt nytt møte hjemme hos velferdssekretær Hausken neste kveld. «Gausdal» fikk sin revansje, og velferdssekretæren kunne notere resultatet 30—24 i protokollen, knepent riktignok, men like fullt 2 for tjente poeng til «Gausdal».

Dette var resultatene av bridgeturneringen i tørre tall. Langt viktigere er det imidlertid å tenke tilbake på to koselige kvelder blant hyggelige mennesker. Både på «Gausdal» og hos velferdssekretæren ble det gjort alt for at vi skulle føle oss hjemme. Arrangementet var så vellykket at «Norbeth» er fast bestemt på å delta i nye bridgeturneringer så snart det byr seg en anledning.

En bridgeturnering er en dryg affære, det tar lang tid å avvikle de 16 spillene som kreves. Det ble derfor temmelig sent før vi brøt opp og dro hver til vårt. Hausken sto som arrangør, var dommer og besørget transporten. Man kan bare gjette på hva tid han kom seg til køys.

Vi anbefaler alle bridgetilhengere på de øvrige av rederiets skip å melde seg på til disse turneringene.

«Gausdal» er et av de store skip i samtlige lagmesterskap til sjøs. Vi takker for to hyggelige kvelder og ønsker lykke til for mesterskapet.

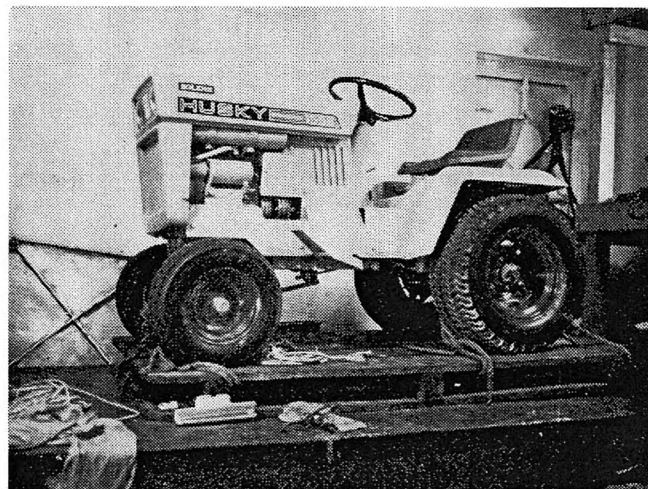
Kåre Hausken må få karakteren: ypperlig. Vi ser frem til nye møter med ham.

H. J. H.

Da lasterommene ombord i «Norbeth» ikke er selvtrimmende har de gått til anskaffelse av en traktor til bruk ved rengjøring av rommene etter bulklaster.

Traktoren er av typen Bolens Husky og har en motor på 15 HK og med hydraulisk gear og løfteutstyr.

Ifølge de rapporter vi har motatt fra skipet er traktoren til stor hjelp og letter rengjøringsarbeidet betraktelig.



# Dekksgolf

Av Maskinsjef Erling Halvorsen (tekst og tegning)

Spillet som går under navnet «dekksgolf», er velkjent for de fleste av leserne. Men for dem som aldri har beskjeftiget seg med denne form for golf, kunne det her være nyttig med en liten orientering.

Dekksgolfen har sin opprinnelse fra passasjerskipenes promenadedekk hvor den også idag betraktes som en morsom og avstressende lek, spilt etter de opprinnelige regler og med ordinært utstyr.

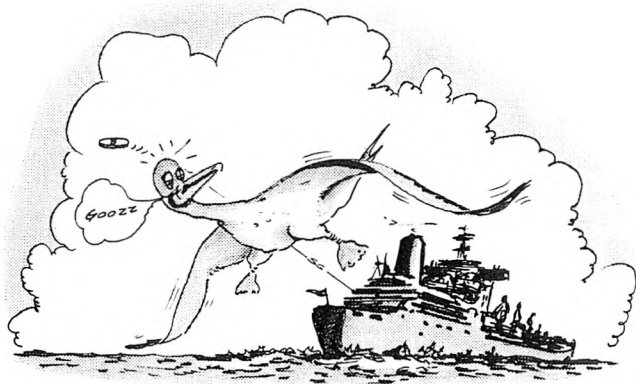
I bulk og tankshipsflåten har spillet i en forholdsvis kort tidsperiode utviklet seg til en ren avreageringssport som må betegnes som hard og farlig. Likevel må man hilse denne form for avreagering velkommen. Skadevirkninger fra lange sjøreiser og korte havneopphold lar seg lite bekjempe ved hjelp av Morgan Kane lektyre eller vanlige selskapsleker.

Hovedreglene i dekksgolf er følgende: — Hver spiller slår sin brikke ved hjelp av en kølle fra ring til ring på dekk. Ringene er nummererte fra 1 til ca. 20, og er i diameter det dobbelte av brikkens. Brikkenes form i tykkelse og diameter kan sammenlignes med en normal smultring uten hull. Brikken er oppbygget av harde materialer som eik, bakelitt eller pokkenholdt. I hovedtrekk går spillet ut på at den som først har gjestøt alle ringene med sin brikke har vunnet.

Uinformerte lesere vil kanskje ha vanskeligheter med å forstå at dette med å slå en brikke fra en ring til en annen på et skipsdekk skulle medføre noen form for aggresjon. Men ved å betrakte rutinerte spillere under en game, forstår man snart at dette ikke er lek. Allerede under de innledende prøvelag merkes en fortettet, spent atmosfære. En del hissigheter med oppløp til krangel gjør seg alltid gjeldende ved trekkningen av de nummererte brikkene, da en god utgangsposisjon kan ha en avgjørende betydning. Det hender, om ikke så ofte, at for sterkt engasjerte spillere ryker sammen i håndgemeng over en uoverensstemmelse. Dette blir av de øvrige spillerne betraktet som morsomheter. Men blir det brukt kølle mot en spillers hode eller kropp, er reaksjonen meget sterk. Køllesvingeren blir ubetinget dømt til å forlate banen. Et faremoment



*En viss form for snobberi.*



man må være oppmerksom på er uberegnelige sleiveslag fra hissige spillere. Da brikkene er av meget hardt materiale og kan oppnå fantastiske hastigheter under de nevnte omstendigheter, kan dette lett medføre skader på kroppen nedenfor beltestedet.

Etter som spillet skrider frem, er det noen av spillerne som skiller seg klart ut fra de øvrige. Disse ligger som oftest samlet i teten og betegnes som den harde kjerne. Deres kølleføring er sikker og kontant, deres tolking av spillets regler er tøff og suveren. Også i utstyr skiller toppspillerne seg tydelig ut. Alle har private køller av egen konstruksjon, og disse kan ofte være rene kunstverk. En toppspillers kølle er ofte resultat av ukelangt nitidig arbeide og eksperimentering, og han er derfor meget glad i sin kølle eller sine køller. For å bygge en kølle er det mange ting å ta hensyn til. Skaftlengde i forhold til kropp og armlengde, balansepunkt, køllehodevekt, styrke og håndgrep for å nevne noe.

Som i andre sportsgrener vil det også i dekksgolf, etter en tids spill ombord, gjøre seg gjeldende en viss form for snobberi. Køllen og dens utforming er og vil bli det viktigste statussymbolet. Navneplater av sølv, skintrukne skaft, køllebagger av edleste lær er ikke uvanlig. Men en elitespiller legger også stor vekt på ting som golfjakke, benklær, skyggelue og egnet fottøy med gripesåler. Nå kan jo dette med utstyret til enkelte tider utarte seg til det banale. Men tross alt, snobberiet er med for å sette farve over spillet, og alt som bryter ensformingheten ombord på en skute må hilses hjertelig velkommen.

Nå skal ikke en nybegynner være nervøs for sin debut på golfbanen. Veteranene er alltid interessert i en god rekruttering, og en debutant kan regne seg god behandlet. Senere blir det nok hardere bud, men man herdes snart på en dekksgolfbane.

## Ord og uttrykk i shipping

### 3. SKIPSTYPER.

*Shelterdekker:* Et skip hvor øverste dekk «teoretisk» bare er et «beskyttelsesdekk» for last på et nedenforliggende hoveddekk.

*LASH-skip:* Lighter (lekter) Aboard Ship, hvor lektere som er lastet ved kai, føres ut til skipet og heises ombord.

*LPG-tanker:* Liquid Petroleum Gas — gass-tanker, hvor gassen blir kjølet ned til den er flytende.

*Kombinasj.skip:* som kan gå med forskjellige laster f. eks. olje/bulk/malm.

*RO-RO-skip:* Roll-on/roll-off skip for føring av last som kjøres ombord med biler, trailere, trucks etc. uten å taes over skipsrekken.

*Tankskip:* Tar bulkklaster av olje etc. Kan dessuten ta løst korn, som blåses ombord og suges iland.

*Parcel tanker:* Tankskip beregnet på å føre en rekke lastetyper av gangen. Eks. smøreoljer, vegetabiliske oljer, svovelsyre. Også kalt solventstanker.

*Bulk-artikler:* i første rekke olje og oljeprodukter, malm, kull, løst korn.

*Bulk carrier:* Skip bygget for transport av tørre bulkklaster — bare ett dekk — «selvtrimmere».

*Malmskip:* Bulk carrier spesialbygget for malmfart.

*Bulk/oljeskip:* Kombinasjonsskip for oljelaster, korn, kull.

*OBO (Oil/bulk/ore):* Som ovennevnte, men tar også malm.

*Linjeskip:* Tørrelastskip i rutefart. Hovedformål: å transportere «stykkgods», men kan gjerne «fylle opp» med tørre bulkvarer.

*Trampskip:* tørrelasteskip bortfraktet for en reise av gangen, event. på et kort tidscerteparti, — går gjerne fra mange havner med forskjellig last.

### 4. BEFRAKTNINGSTYPER.

*Certeparti (c/p):* Fraktkontrakt knyttet til skip.

*Reisecerteparti (v/c/p):* Kontrakten gjelder et bestemt varekvantum for en avtalt reise (eller flere, jfr. c/v/c/p). Frakt pr. tonn last.

*Konsekutive (c/v/c/p):* Påfølgende reiser.

*Tidscerteparti (t/c):* Leiekontrakt for driftsklart skip, frakt pr. dwt. pr. mnd. Befrakteren bestemmer (innenfor avtalte begrensninger) hvordan skipet skal benyttes.

# Fraktmarkedet

Ifjor sommer lå fraktmarkedet på et absolutt bunn-nivå, og det var vanskelig å finne lyspunkter som kunne gi forhåpninger om noen vesentlig bedring med det første. Dette fremgår nokså klart av våre betraktninger i Nor-Avis nr. 2/1972 og viser klart hvordan vi feilbedømte situasjonen. Den feilslåtte kornhøsten i Sovjet førte til at russerne kjøpte korn fra de vestlige land i større omfang enn noen gang tidligere i historien, og dermed ble tonnasjeoverskuddet i markedet forvandlet til underskudd. Og resultatet av dette var at fraktene steg fra bunn- til toppnivå, som f. eks. korn US Gulf/Kontinentet fra \$ 2,15 for 1 år siden til \$ 10,00 idag, eller korn Gulf/Japan fra \$ 4,- til \$ 15,50. Det er særlig siden nyttår at fraktene har steget sterkt, og et ganske illustrerende eksempel er de rebefraktninger som er gjort med «Norbella». Lauro som har tatt skipet fra «våre» befraktere Yamashita-Shin-nihon til \$ 1,90, sluttet det videre til Dreyfus for 12 mndr. til \$ 3,- mens Dreyfus etter å ha utført en kornreise Gulf/Polen i egen regi nylig rebefraktet «Norbella» til Navios for 7/8



Med fraktmarkedet? Jo takk, bare bra.

mndr. til \$4,35. For korte perioder har ratene ligget helt oppe på \$ 6,25, mens for lengre perioder har 38.000 tonnere fått \$ 3,90 for 3 år og \$ 3,80 for 4 1/2 år.

I vurderingen av disse rater må man imidlertid huske på at dollaren ble devaluert med 10% i februar, og når man sammenligner med fraktratene fra «boomen» i 1970 må man heller ikke glemme den forrige devalueringen høsten 1971. Uttrykt i n.kr. er dollarens verdi sunket med ca. 20%, så det er fortsatt langt igjen til nivået fra 1970-boomen, men ikke desto mindre kan vi fastslå at dagens fraktrater er tilfredsstillende.

Ser vi litt på tankmarkedet har det i hele år vært betalt gode rater, fra W 100 til W 150, med store svingninger fra den ene uke til den annen som for såvidt er typisk i tankfarten. Undertonen i markedet har hele tiden vært fast, selv under forbigående svakhetsperioder, og kan vel for en stor del henføres til den generelle konjunkturoppgang samt den stadig vanskeligere energisituasjon i USA. President Nixon's opphevelse av kvoteordningen for import av olje til USA vil ventelig styrke markedet ytterligere på lengre sikt. Ekspertene antar at USA vil måtte importere ca. 50% av sitt oljebehov i 1980, og for å dekke denne import vil man trenge 4—500 tankskip i 250.000 tonnklassen, samt et større antall mindre skip til distribusjonsfart. Ved siste årsskifte var det 270 tankskip over 200.000 tdw i drift, og ytterligere 344 VLCC i bestilling, men holder prognosene vil behovet for stadig nye kontraheringer av VLCC være tilstede. Imidlertid må man være forberedt på perioder med tonnasjeoverskudd, når markedet etterhvert skal absorbere 30 mill. tdw. ny tanktonnasje i 1973, nærmere 45 mill. tdw. i 1973 og vel 35 mill. tdw. i 1975, mot ca. 20 mill. tonn årlig de siste 3 år.

B. J.

# Er postgangen tilfredsstillende?

Ovennevnte spørsmål kan vel ofte besvares med et ubetinget NEI! Et par ferske eksempler kan illustrere dette:

«Norbeth» ankom New Orleans den 22. februar og vi hadde i god tid i forveien bl. a. sendt en kartong med trykksaker dit. Melding om dette var sendt både til agenter og skipet og da ingen trykksaker ble levert ombord måtte kapteinen purre på dette hos agentene. Fremdeles var det ingen reaksjon fra agentenes side og nok en purring måtte til før kartongen omsider ble levert ombord, over 10 dager etter skipets ankomst.

«Norbella» lå ankret utenfor Pascagoula og vi hadde sendt både samlekonvolutter og trykksaker dit. Agentene gjorde dessverre lite eller ingenting for å få dette levert ombord og først etter påtrykk fra skipets befraktere og oss fikk de somlet seg til å levere posten, 21 døgn etter skipets ankomst.

Slike forhold skaper selvfølgelig irritasjon og misnøye hos dere ombord.

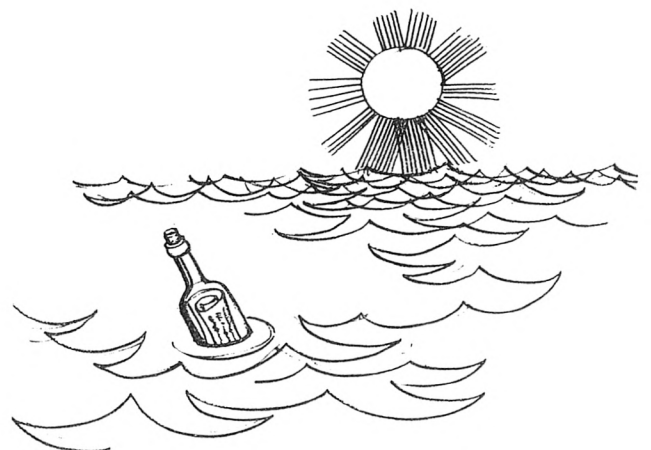
Vi har imidlertid inntrykk av at de fleste agenter er blitt flinke til å behandle posten og gir den den prioritet den bør ha. Det finnes imidlertid, som nevnt ovenfor, unntagelser og da særlig i havner vi bare sporadisk anløper.

Som kjent blir alle trykksakforsendelser og samlekonvolutter nummerert og kapteinen kan således føre kontroll med at alle forsendelsene blir mottatt. Hvis det skulle mangle et nummer rapporteres dette til oss og vi kan deretter etterlyse dette og få det videresendt til neste havn. Men problemet er imidlertid ikke løst med dette. Til tross for at alle samlekonvoluttene blir frankert for flypost har det forekommet at agenter har videresendt disse

med båt og det er da innlysende at posten ikke akkurat er fersk når den omsider mottas ombord.

Flesteparten av de agenter vi benytter er oppnevnt av befrakterne og det er forholdsvis lite vi kan gjøre hvis disse ikke gir posten prioritet. Det er imidlertid viktig at alle uregelmessigheter blir rapportert til oss slik at vi kan ta dette opp med befrakterne for å få forholdene bedret.

Posten er det viktigste bindeledd mellom dere ombord og de hjemme, mellom skip og rederi, og vi er fullt klar over betydningen av å få posten ofte tilsendt. Hvis noen skulle ha forslag til forbedringer av det nåværende system med nummererte samlekonvolutter og trykksakforsendelser ser vi frem til å høre fra dere.



### «NORBETH»

har siden sist foretatt sin «år-lige» skifting av propelleren. Det er vår oppfatning at vi nå, etter at den sannsynlige årsak til havariene er klarlagt, heretter skal slippe disse kostbare reparasjoner/utskiftninger. Skipets undervannskrog viste seg ved dokkingen å være i meget god forfatning og vår intensjon om å seile skipet i to år mellom hver dokking er absolutt mulig. Propellhavariet satte dessverre en stopper for dette denne gang. Etter dokkingen lastet skipet biler for US vestkyst og skal deretter laste i B. C. for US østkyst. «NORBETH» har, bortsett fra propellhavariet, seilt meget tilfredsstillende og er i god vedlikeholdsmessig stand.



### «NORBU»

lastet korn i U.S. Gulf for Nagoya og Kobe og vi regner med at skipet vil være utlosset ca. 8. mai. «NORBU» skal etter utlossing dokke ved Hitachi i Osaka og vil da fullføre sin 8-årsklasse. Atter en gang har besetningen utført en reparasjon av skader i toppvingtankene ved egen hjelp og vi synes dette er meget godt gjort. Forøvrig har skipet seilt meget tilfredsstillende siden sist. Etter dokking lasting Hiroshima for US Gulf med etterfølgende lasting for Japan. «NORBU» skulle således være tilbake i Japan i slutten av juli.

### «NORBROTT»

har hatt problemer med den ene turbolader, og service utført i Los Angeles viste at dyseringen var noe defekt og etter at denne ble skiftet rapporteres det at driften nå er normal. Ett sylinderdeksel måtte skiftes grunnet sprekker under oppholdet i Los Angeles. «NORBROTT» er nå underveis til Japan med en malmlast. Skipet har forøvrig seilt tilfredsstillende og uten driftsavbrudd og er ventet tilbake i Europa i slutten av juni.

### «NORBELLA»

fikk en ubehagelig lang ventetid på last i Pascagoula og det var i denne forbindelse sterk irritasjon ombord grunnet at det var umulig å få posten ombord før skipet var innklarert. Dette innebar en venting på post ca. 1 måned etter ankomst. «NORBELLA» losset sist i Gdynia og en garantikontroll av skipets EO installasjon ble da foretatt. «NORBELLA» har seilt meget tilfredsstillende siden sist og uten driftsavbrudd. Skipet er i god stand og meget velholdt. Hun lastet malm i Puerto Ordaz 9–10. mai for Morrisville og mest sannsynlig skal hun tilbake til Puerto Ordaz for å ta en last til UK/Cont. hvor ankomst er beregnet til 10. juni.



### «NORBEGA»

lastet korn i Baton Rouge for Kobe hvor hun ankom 9. mai og skal deretter laste biler i Nagoya for USEC. Skipets rustproblemer er ennå ikke løst, men positive rapporter fra skipets befraktere viser at det ombord satses stort på vedlikeholdet av rom og bildekkinstallasjonen og med godt resultat. «NORBEGA» har seilt tilfredsstillende siden sist og uten driftsavbrudd. Etter lossing av billasten på US østkyst blir det å hente malm i Hampton Roads for Japan. «NORBEGA» skulle således være tilbake i Japan siste halvdel av juni.

## SIDEN SIST

