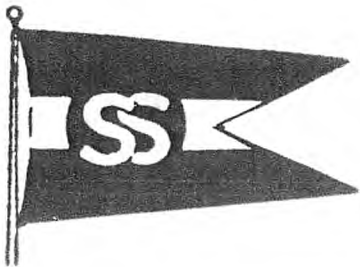
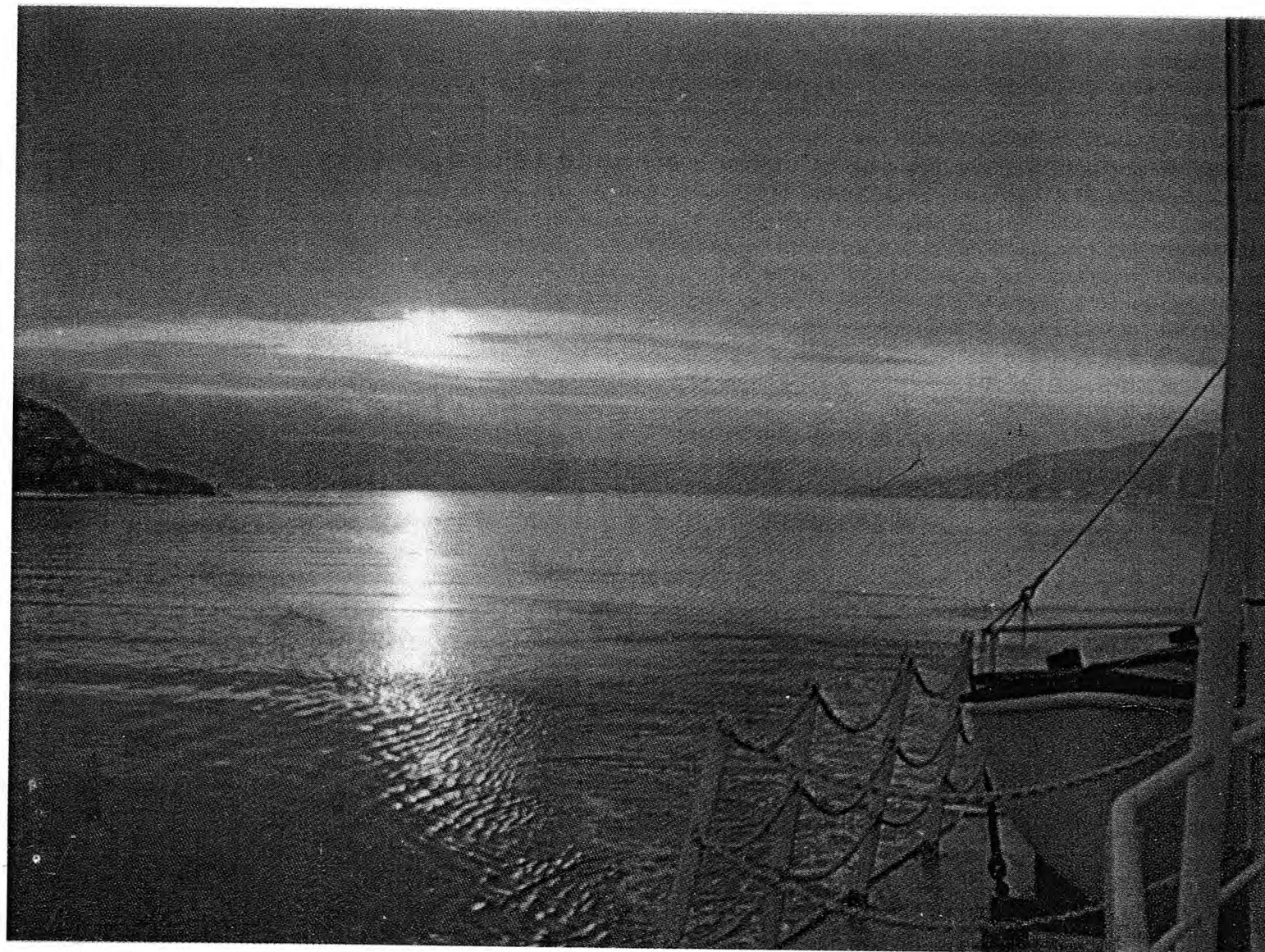




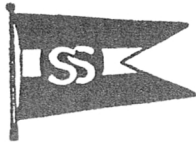
Nor-Avis

SIGURD B. SVERDRUP
OSLO



Vinnerbildet i vår maritime fotokonkurranse tatt fra «Norbrott» ved innseilingen til Drammen. Se forøvrig side 7.

NR. 3 - 1973
SEPT.
9. ÅRG.



REDERIAVIS FOR
SIGURD B. SVERDRUPS REDERI
OSLO

REDAKSJONEN AVSLUTTET
20. AUGUST

INNLEVERINGSFRIST AV
STOFF OG BILDER TIL
NR. 4 1973 ER 1. NOVEMBER

Ettertrykk uten tillatelse er forbudt

Br. Tengs Boktrykkeri
Oslo

INNHOOLD:

Med hilsen	side	3
Mange «skjulte kvaliteter» i norsk skipsfart	»	4
Rederikonferanse	»	5
Diplom til «Norbega»	»	6
Maritim fotokonkurransse	»	7
Disneyland	»	8
Mannskapsliste	»	10
Rapport fra skipene	»	13
Klipp fra «Sverdslag»	»	16
Brev fra leserne	»	18
NOR-skipenes data	»	19
Siden sist	»	20

med hilsen . . .

Når dette skrives er ferietiden her hjemme i ferd med å ebbe ut. Dette kan bl. a. tydelig merkes på antall hyresøkende ved sjømannskontorene og rederiet. Mens det i sommer var meget vanskelig å få tak i kvalifiserte sjøfolk er forholdene nå de stikk motsatte. Dette er et til stadig tilbakevendende fenomen og er vel noe vi må leve med i årene fremover også.

Ferieavviklingen i redaksjonen og hos vår trykkeriforbindelse må ta skylden for at dette nummer av Nor-Avis kommer noe senere enn planlagt. Imidlertid kan vi i dette nummer bringe flere interessante innlegg fra skipene, noe vi synes er spesielt hyggelig. Særlig referater fra idretts- og velferdsarrangementer ombord og i land synes vi det er hyggelig å motta og vi tror dette er stoff som spesielt de pårørende setter pris på. Vi vet at det til stadighet foregår aktiviteter på disse områder ombord og håper derfor at vi i fremtiden vil motta regelmessige rapporter slik at vi kan få en fast spalte om dette i avisen. Skriv om store eller små prestasjoner og begivenheter mottas derfor med takk.

Resultatet av det første budsjett halvåret er sendt til skipene for kommentarer. Resultatet etter første halvår er tilfredsstillende og skulle for de fleste skipene indikere et godt resultat på årsbasis. Vi er meget imponert over den innsats og interesse som er vist ombord når det gjelder budsjetteringsarbeidet, særlig på bakgrunn av det lille kjennskapet flere hadde til dette. Den tredje rederikonferanse vedrørende budsjettering ble avviklet i begynnelsen av august og med den skulle de fleste av de impliserte ha fått en bredere innføring i systemet. Vi håper disse konferanser, og det utbytte man har fått av dem, vil være til hjelp når 1974-budsjettet snart skal settes opp. Budsjettering vil også ved våre kommende rederikonferanser stå på programmet.

For første gang i Nor-Avis' 9-årige historie kan vi denne gang bringe et fargebilde på førstesiden. Dette i anledning den interne fotokonkurranse som ble avsluttet i sommer. Men med kun to deltagere av vel 125 ansatte må vi vel betegne konkurransen som en fiasko. Da vi startet konkurransen hadde vi håpet på en langt større deltagelse tatt i betraktning at vi ved flere anledninger har mottatt forespørsler fra skipene om å få fremkallingsutstyr ombord. Beviser deltagerantallet at fremkallingsutstyr ikke har noen berettigelse ombord?

Det er også fra enkelte hold fremkommet kritikk mot rederiet for at bibliotekene ombord ikke regelmessig blir supplert med nye bøker. Vi har bestandig antatt at et bibliotek som inneholder ca. 200 bøker av forskjellig art skulle dekke et variert tilbud og være tilstrekkelig lesestoff for den periode man vanligvis er ombord i en båt. Når man i tillegg kan låne bokkasser fra Velferdskontoret, som vanligvis inneholder aktuelle bøker, skulle vi tro det litterære behov var dekket. Det er midlertid mulig vi ikke oppfatter situasjonen riktig og imøteser derfor gjerne kommentarer fra dere ombord.

Med dette nummer av Nor-Avis utsendt øyner vi muligheten for, for første gang i historien, å få sendt ut avisen med fire nummer i året. Om dette lykkes med et «julenummer» er bl. a. avhengig av dere ombord og dere hjemme. Vi håper derfor at vår stadige masing om stoff til avisen blir tatt ad notam.

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

Redaksjonen.

Mange "skjulte kvaliteter" i norsk skipsfart

Av direktør Kjell Storvik, Norges Rederforbund

Vi lever i en tid hvor de direkte materielle goder, som kan måles i kroner og ører, tilsynelatende har mistet meget av sin verdi. Derfor er det forbausende at norsk skipsfarts «skjulte kvaliteter» ikke trekkes frem i den offentlige debatt om næringslivets plass i vårt fremtidige samfunnsnivå. Selvom Norge ennå ikke har råd til å se bort fra skipsfartens bidrag til vårt nasjonalprodukt, sysselsetting og valutainntekter, tror vi imidlertid innen norsk skipsfart at det knytter seg en rekke kvalitative aspekter til næringen i samfunns-målestokk, goder som ikke kommer frem på en tilfredsstillende måte ved tradisjonelle økonomiske betraktninger. Jeg er imidlertid overbevist om at næringens kvalitative egenskaper, etterhvert vil bli mer iøynefallende.

La meg i stikkord få konkretisere noen av de kvaliteter jeg tenker på — men tilgi meg hvis jeg fortsatt skulle skjele en smule til næringens evne til å skape klingende mynt. Disse kan jo fortsatt brukes til en rekke gode formål i vårt land.

— Rekrutteringen til høyt lønnsyrket i vår handelsflåte kom så sent om i 1971 fra samtlige av landets kommuner. (De endelige tall for 1972 foreligger ikke ennå.) Hovedtyngden av sjøfolkene kommer fra strøk med svakt eller ensidig utbygget næringsliv. En sjømann kan bo hvor han vil. Skipsfarten har således betydd meget for vår *distriktsutbygging*, men nevnes allikevel bare sjelden i denne forbindelse.

— Lønnsmessig og avansementsmessig er det ombord full *likestilling* mellom kjønnene.

— Arbeidsoppgavene i en flåte, som er skreddersydd for spesielle laster og trades, innbyr ikke til fremmedgjøring. En sjømann har et meningsfylt arbeide hvor han raskt når opp i ansvarsfulle stillinger. Innen deler av vår flåte har samarbeidstanken fått større grobunn enn i de fleste landfaste bedrifter.

— Utbyggingen av vår flåte finansieres i hovedsak fra utlandet. Den legger ikke beslag på den innenlandske kapitaltilgang til fortrengsel for andre næringer.

— Skipsfarten er kanskje den eneste norske næring som har en klart dokumentert internasjonal konkurransedyktighet uten preferanseordninger eller subsidier av noen art fra norske myndigheter.

— Av de totale havforurensninger representerer skipsfart kun en brøkdel. Nasjonalt og internasjonalt arbeides det meget for å kunne redusere ufrivillige utslipp ved havarier.

— Ved å tilby verdenshandelen rasjonelle transporter, medvirker den norske handelsflåte til å øke det internasjonale varebyttet. Dette kommer i høy grad u-landene til nytte. Norsk skipsfart går også aktivt inn for å assistere disse land ved utbygging av havner og utvikling av en handelsflåte som kan drives på konkurransedyktig basis uten subsidier eller andre støtteordninger.

— Skipsfarten er en internasjonal markedsfører i stor skala for betydelige deler av norsk industri.

— Investeringene i skipsfart låses ikke fast i uflyttbare driftsmidler. Spesielle skipstyper som blir uhensiktsmessige eller ulønnsomme kan vanligvis over natten avhendes på et verdensmarked.

— Det er mange eksempler på at norske redere konverterer adskillig av sin erfaring over i annen virksomhet, som f. eks. industri, bank, forsikring, turisme osv. Uten denne erfaring, og uten de allerede etablerte internasjonale forbindelser, er det sannsynlig at meget av denne landfaste virksomheten ikke hadde kommet igang. Det er forøvrig karakteristisk at de mange oljeborerigger som er kontrahert for norsk regning, alle er bestilt av norske rederi-interesser.

Rederikonferanse

Årets andre rederikonferanse ble holdt i tiden 6.—10. august med følgende deltagere: Kaptein Håkon Grønnesby, kaptein Audun Hervig, kaptein Trygve Thomassen, maskinsjef Ferd. Bøe, 1. maskinist Nils Jakobsen, stuert Arne Botten og stuert Mannfred Breistein. Overstyrmennene Ove Bjurstrøm og Alf Erik Hansen var dessverre forhindret i å delta.

Som et eksperiment ble rederikonferansen denne gang holdt på rederiets funksjonærhytte i Hemsedal. Samtlige deltagere viste en sporty innstilling og oppvask og matlaging gikk greitt unna ved felles anstrengelser. Riktignok ble det trukket veksler på de to stuerne, særlig når det gjaldt matlagingen, men de hadde flere villige «byssegutter» til å hjelpe seg. 3—4 mann på rommet skapte heller ikke store problemer selv om enkelte kanskje syntes deres værelseskamerater sov noe høylydt til å begynne med. Den friske fjellufta gjorde imidlertid sitt til at samtlige sov som barn etter én dag eller to.

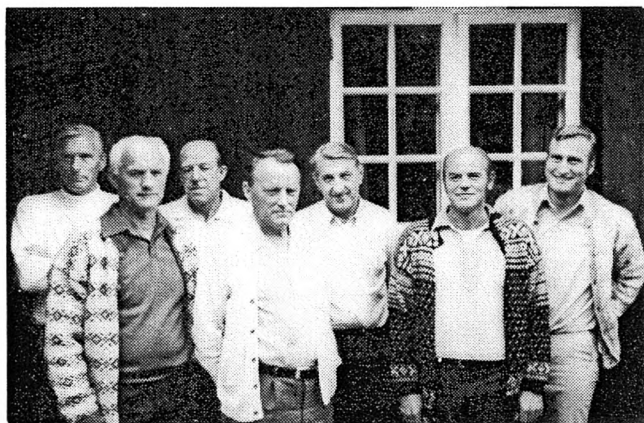
Stort sett må man kunne si at arrangementet var vellykket og det er overveiende sannsynlig at også de kommende rederikonferanser vil bli lagt til funksjonærhytten.

Første dags program ble innledet av sjefsinspektør Hauan som innledet en meningsutveksling om skipenes drift samt gjennomgåelse og justering av rederiets driftskontoplan. Etter lunsj behandlet befrakter Jensen emnene befraktning, kjøp og salg samt skipenes certepartier.

Andre dag var i sin helhet viet til budsjettering og konsulent Einar Mossum fra Hartmark & Co — IRAS ga en inngående orientering i driftsbudsjettering. Da de fleste av deltagerne ikke tidligere hadde deltatt ved rederikonferanser med budsjettering på programmet, ble mange misforståelser oppklart og deltagerne fikk et klarere begrep om hva driftsbudsjettering innebærer.

Tredje dags formiddag var avsatt til en «fjelltur» i det fine terrenget ved Skogshorn. Det gjorde godt å få strukket bena sine i det fine været. Etter lunsj var det intern diskusjon vedrørende budsjettering, og deretter ble dagen avsluttet med mannskaps- og P & I-spørsmål.

Fjerde dagen redegjorde kontorsjef Bolin for rederiets assuransepolitikk og gjennomgikk rederiets forskjellige forsikringsformer.



Deltagere ved konferansen: 1. rekke fra venstre: Kaptein Thomassen, kaptein Hervig og maskinsjef Bøe. 2. rekke fra venstre: Kaptein Grønnesby, stuert Botten, 1. maskinist Jakobsen og stuert Breistein.

Diplom til "NORBEGA"

88 norske skip, deriblant «Norbega», er blitt tildelt erkjentlighetstegn fra organisasjonen AMVER. Diplomer og vimpler ble overlevert skipenes representanter av sjøfartsdirektør Modolv Hareide under en tilstelning i Norges Rederforbunds lokaler.

For å gi våre lesere en orientering om hva AMVER representerer gjengir vi her sjøfartsdirektørens åpningstale ved utdelingen og håper til neste år å finne alle NOR-skipene på AMVER's erkjentlighetsliste.

Mine herrer!

Egenskap av Sjøfartsdirektør har jeg fått en henvendelse fra Commander H. N. Helgesen i United States Coast Guard om å dele ut en rekke erkjentlighetstegn som AMVER-organisasjonen i U.S.A. har funnet å ville tildele norske skip.

Som mine tilhørere sikkert kjenner til står forkortelsen AMVER for AUTOMATED MUTUAL VESSEL ASSISTANSE RESCUE SYSTEM. AMVER's valgspråk kan kort summeres opp som

«a sytem where man and machine combine to make the sea safer».

Idéen til AMVER kom fra U.S. Coast Guard, som satte igang med plotting av egne handelskip i redningsøyemed, til hjelp for den amerikanske redningssentralen i New York. Senere har systemet åpnet adgang også for andre nasjoners handelsskip til å delta, og i 1972 deltok ialt 478 norske skip i AMVER systemet.

Et skip som deltar i systemet lar sin kurs plote inn på AMVER's computere. Dette gjelder skip på reise 24 timer eller mer, og en enkel seilingsplan legges opp. Periodisk sendes så posisjon, kurs og fart for at plottingen skal være mest mulig korrekt.

Radiostasjoner sender slike meldinger uten avgift og det er ca. 70 stasjoner som deltar, spredt over hele kloden. Meldingene fra disse stasjoner blir daglig foret inn i AMVER-computere, og opplysningene kan gis på 13 språk.

60 nasjoner deltar og enhver redningssentral verden over kan bli tilstillet de nødvendige opplysninger på øyeblikket.

AMVER's viktigste oppgaver kan grovt skisseres som medisinsk hjelp, assistanse til havarister, ettersøkning etter fartøyer og fly som er meldt savnet.

I en gjennomsnittsmåned foretar AMVER plotting av ca. 9000 oversjøiske seilinger. Daglig plottes ca. 1700 forskjellige fartøyer og medisinsk hjelp blir ytet i 35 tilfeller over radio.

Foruten den hjelp skipene kan yte hinannen, disponerer AMVER havnestasjonerte «cutters» på korvetts størrelse. Disse skip gjør stor fart og har stor aksjonsradius, og er spesialbygd for redningsarbeid. Dertil kommer 6 fast stasjonerte fartøyer beliggende i Nord-Atlanteren og Stillehavet. I tillegg hertil benyttes Sikorsky amfibiehelikoptere.

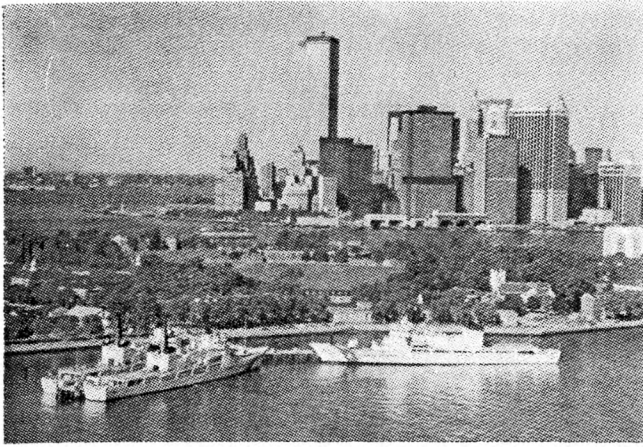
Ved tilmelding av et skip til AMVER oppgis en rekke data vedrørende fartøyets størrelse, fart, utstyr, herunder radioutstyr m.m.

Fartøyene hjelper selv til med å holde AMVER-listen a jour. Når en nødsituasjon oppstår vil den elektroniske regnemaskinen i AMVER-sentralen i New York gi et Surface Picture (SURPIC), som er en fortegnelse over fartøyer og redningsutstyr som finnes innenfor en bestemt geografisk sone omkring det nødstedte fartøy eller fly.

Intet system vil kunne gi absolutt sikkerhet for menneskeliv til sjøs, men mye kan gjøres for å bedre forholdene.

Ulykkene som rammet «Norse Variant» og M/S «Anita» viser hvor påkrevet det er at der bygges opp et system, hvor det i global målestokk kan ytes hurtig assistanse til nødstedte skip.

Jeg har sikkert alle med meg når jeg idag ytrer et sterkt ønske om at disse tragiske skipsulykker kan bidra til at arbeidet for å fremme sikkerhet for menneskeliv til sjøs blir intensivert såvel på nasjonalt som internasjonalt hold.



AMVER's «Hovedkvarter» ligger på Governors Island syd for Manhattan.

AMVER-systemet er et viktig skritt i riktig retning, der man søker å skape et teamwork hvor sjøens og landjordens folk i fellesskap tar i bruk alle til rådighet stående tekniske hjelpemidler for å hindre og begrense ulykker.

Det ligger kanskje på siden av formålet med dette møte, men jeg vil likevel nevne det arbeid som pågår i IMCO-regi for å nå frem til en samlet internasjonal plan for ettersøking og redningsaksjoner til sjøs. Arbeidet tok til i 1971 og drives først og fremst via en arbeidsgruppe, IMCO SAR WORKING GROUP med representanter fra en rekke land. Også her spiller U.S. Coast Guard en fremtredende rolle, bl. a. ved at institusjonen har sekretariatet for gruppen.

Målsettingen er å samordne redningstjenesten i global målestokk, slik at de forskjellige lands redningsvirksomhet koordineres for å oppnå maksimal effektivitet. Også her kan Norse Variant/Anita ulykkene fremheves for å vise behovet for slik effektivisering.

Arbeidet er stort og vanskelig på mange måter, hvilket kanskje best illustreres ved at man først i 1978 vil være rede til å avholde den diplomatiske konferanse som forhåpentligvis skal legge siste hånd på og bli enig om en internasjonal konvensjon på dette så viktige område. AMVER-rapporteringsystemet forutsettes å innta en sentral og betydelig plass i denne forutsatte internasjonale samordning av redningstjenesten til sjøs.

Det er meg en spesiell glede å kunne dele ut på vegne av U.S. Coast Guard vimpler og diplomer som et bevis på at folk om bord fullt ut forstår og arbeider for å øke sikkerheten på andres og egne vegne. Måtte de i høyere grad enn før lykkes i å begrense tap av menneskeliv og skip.

MARITIM FOTO KONKURRANSE

Det var en overraskende stor oppslutning om vår interne fotokonkurranse. Ved innleveringsfristens utløp hadde vi nemlig mottatt hele tre bilder som var innsendt av to deltagere.

Dette frister til gjentagelse.

Resultater:

Farvebilder

1. Stuert Mannfred Breistein.
2. 1. maskinist Rolf Adelsten.

Sort/hvitt-bilder

Ingen deltagere.



Stuert Breistein overrekkes premien av sjefsinspektør Hauan.

Disneyland

Av stuert M. Breistein

«Til alle som besøker dette gledens sted: Velkommen! Disneyland er Deres land. Her gjenopplever de eldre fortidens hyggelige minner, og her får kanskje de unge smaken på fremtidens løfter og utfordring. Disneyland er til-egnet idealene, drømmene og den harde virkelighet som har skapt dagens Amerika, — med håp om at det vil bli en kilde til inspirasjon for hele verden».

Original-versjonen av min noe frie oversettelse er å finne som innskrift på grunnstenen over Disneyland. Plassert på Town Square, Main Street, hvor en tur rundt Disneyland begynner. Og en rundtur i Disneyland var nettopp hva «Norbrott»s besetning fikk oppleve under skipets anløp av San Pedro, 27.-30. april i år. Disneyland har vel «alle» sett på TV/film eller lest om, — men nå kan vi si: Vi har vært der!

Det er utrolig hva man får tid og anledning til i havn, når bare interessen og litt velvilje er tilstede hos de «rette instanser». Idrettsuke-deltagelse som før nevnt, og ved å fordele oss i 2 puljer, fikk vi i løpet av en lørdag/søndag anledning til denne turen som vi alle hadde håpet, men ikke helt våget tro på! Hvor ofte blir man ikke skuffet med hensyn til slike sightseeing-turer? Plutselig må skipet forhale, lasting/lossing går raskere enn beregnet osv. Denne gangen klaffet det, og turen ble en opplevelse som fullt ut innfridde forventningene.

Først noen ord om «landet». Jeg har utstyrt meg med Disneylands egen «historiebok», en vakker publikasjon i tekst og bilder. Skulle noen knipe meg i feilaktige data, skylder jeg på Walt Disney Productions.

Etter adskillige år med planlegging og annet forarbeid, — ja, stedets skaper, avdøde Walt Disney, begynte å sysle med planene allerede i 1930, — ble Disneyland åpnet 17. juli 1955. Da med kun et minimum av de fornøyles-tilbud og severdigheter som stedet har idag.

Walt Disney har selv sagt at stedet ikke må betraktes som en fornøylespark. Men det er nå hva Disneyland er da, — en gigantisk for-

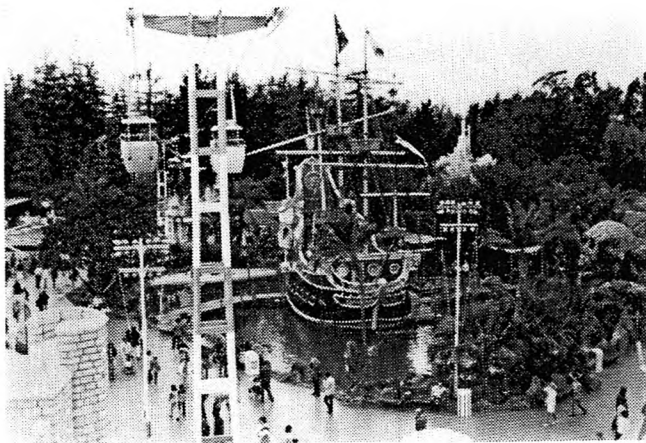
nøylespark for de voksne og en eventyr-verden for barna.

«Landet» ligger i et område som heter ANA-HEIM, ca. 43 km. fra LOS ANGELES sentrum. Endel lenger fra San Pedro idet buss-turen fra havnen tok ca. 45 minutter på «high wayen».

Stedet er bygget opp på en tidligere appelsin-plantasje. Disneyland er delt opp i 7 mindre «stater»: Adventureland, New Orleans Square, Bear Country, Frontierland, Fantasyland, Tomorrowland samt Main Street. Det hele dekker kun et areal på ca. 160 acres (660 mål). Ikke store landet, altså! Dette var faktisk noe av det som forbauset oss mest, — at det hele var så «kompakt». Vi hadde liksom regnet med store amerikanske avstander, hvor man absolutt var henvist til transportmidler for å komme fra «stat til stat». Ifølge mitt oppslagsverk skal en spasertur ned hovedgaten og gjennom de forskjellige områder kun være ca. 2,5 km. Altså en passelig spasertur, — men hvem følger vel den slagne landevei når Disneyland skal sees og oppleves? Det ble nok tråkket adskillige kilometer før vi var gjennom det hele, ja! Og det er helt sikkert, — der er så mange severdigheter og fornøyleser at, — som assistenten ved sjømannskirken uttrykte det: Man trenger en hel uke og adskillige dollars for å få med alt.

Skipets tur-deltagere hadde nok ikke en hel uke til rådighet, men i hvert fall 6 timer og vi brukte tiden godt. Kirkebussen avleverte oss ved Disneylands porter i 11-tiden. Vår hjelpsomme sjåfør hadde utstyrt oss med veiledende brosjyrer, samt gitt råd om hvilke attraksjoner vi burde ta med. Og bra var det, så visste vi i alle fall hvor vi skulle starte!

«Reiseselskapet» fra «Norbrott» fulgte første gode råd: En tur rundt hele Disneyland med «Santa Fe-ekspressen» gav oss det store overblikket! En vrimmel av inntrykk og mennesker passerte revy idet toget langsomt beveget seg gjennom stadig skiftende landskap etterhvert som vi reiste gjennom de 7 «statene».



Været var vi heldige med, — overskyet og passelig varmt. Tror nok Disneyland kan være litt av en «varmegryte» i de heteste sommermånedene. Det er nå California, da, — og de utallige førstehjelpstasjonene er nok ikke tilfeldig plassert! Heldig med besøksdagen var vi også. Søndag er pussig nok en forholdsvis rolig dag i Disneyland, — det er lørdag som er amerikanernes store «amusement day» i så måte. Og glade var vi som dermed slapp å stå i altfor lange køer, og således fikk med oss det aller viktigste på den korte tiden vi hadde til rådighet.

Beklageligvis er jeg ikke «forfatter» nok til å fortelle i passelige fengende vendinger hva vi fikk se, — hva våre sanser og hjerner absorberte. Det var så mye å imponeres over, undres over, — ja, gi seg ende over. Man ble kort sagt som barn igjen! Etter den «store overblikksreisen», tok vi med følgende så raskt køene tillot det:

PIRATENE I KARIBIEN.

En 15 minutters reise som lot oss oppleve litt av sjørøver-epoken i Det Karibiske Hav. Denne ferden foregikk under jorden, — i tropisk nattemørke og med «ildfluene» svirrende rundt oss. Befordrings-middelet var små båter med plass til 10—12 personer. Plutselig befant man seg inne mellom 2 skuter i fullt «sjøslag»! Kruttøyken sved i nese og hals, — kjeltringene tillot seg enda å slenge noen salver etter oss fredelige turister!

Scenene skiftet til en havn, raidet av piratene. Her var det auksjon på markedsplassen, — byens skjønnheter skulle fordeles, og utallige andre utslag av piratenes virksomhet! Alt var selvsagt mekaniske dukker, — lyder og bevegelser i et så fantastisk nøyaktig samspill at man måtte se minst 2 ganger for å være sikker på at det hele virkelig ikke var skuespillere i aksjon! Disneyland's mest besøkte attraksjon, og det var forståelig.

SPOKELSESHUSET.

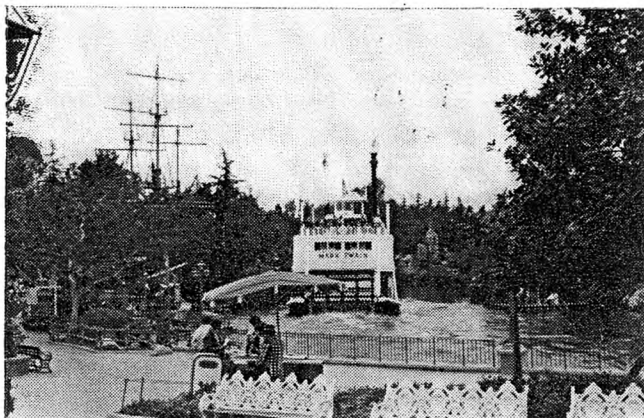
Dette rommer 999 «spøkelser» og inviterer samtlige besøkende til å bli nr. 1000. Forøvrig intet sted å bese for andre enn «voksne barn»! Det mest imponerende er «ballsalen» hvor man ser gjennomsluktige gjester danse etter musikk fra like gjennomsluktige musikere. Man må bare spørre seg: Hvordan i all verden får de det til?

COUNTRY BEAR JAMBOREE.

En fornøylig samling «bamser» som spiller country-musikk! Selvfølgelig nok et produkt av Disneylands-skapernes fantasi og teknikerne's ferdighet. Tilskuerne sitter i salen som på et ekte show. I et 20 minutters program fremfører de forskjellige «bjørnene» sine viser og musikalske ferdigheter! Mimikk/bevegelser og lyd er så perfekt timet at man faktisk ser Miss Trixie og Big Al synge «Tears will be the chaser for your wine» og «Blood on the saddle»! Jeg vil holde dette «showet» som det beste vi så på vår rundtur!

MARK TWAIN-ELVEBÅTEN.

En tro kopi av de gamle Mississippi-damperne, — både i størrelse og utstyr. Vi ble tatt med på en 15 minutters reise på elven som rant bedagelig gjennom Frontierland. Slik var det altså å reise med de gamle hjul-damperne. Fra dekksplass-passasjer til 1. klasse med all sin plysj og speildekorasjon. Bare den velkjente falsk-spilleren manglèt, han hører vel også til inventaret på elve-båtene?



JUNGLE RIVER CRUISE.

Dette er vel gjerne hva hjemlige TV-tittere har sett mest av? Det er der hvor jungel-ekspedisjonens leder skyter etter «flodhester» som plutselig dukker opp i elven! «Elefanter» sender en vannsprut mot inntrengerne og krigstrommene buldrer i jungelen. Tarzan så vi ikke noe til, — men så er han da heller ikke et produkt av Disney's fantasi!

Forts. side 12

Mannskapsliste

pr. 20. august 1973

M/S «NORBETH»

M/S «NORBU»

M/S «NORBE»

Kaptein Pareli Sørgård
Overstyrmann Hugo Karlsen
1. styrmann Trond Manum
1. styrmann jr. Bernt Arnoldussen
Radiooffiser Harald Hansen
Arbeidsleder Gunnar Sandberg
Matros Malvin Fjetland
Matros Ole Sletvold
Matros Juan Abal Sieira
Matros Barkhard Bartoschik
Matros John Collins
Lettmatros Jose Garcia Dominguez
Maskinsjef Olav Westby
1. maskinist Eivind Magnussen
2. maskinist Tor Bakken
Elektriker Kåre Halvorsen
Reparatør Heinrich Rippe
Motormann Toribio Bernadino
Motormann Karstein Ranset
Smører Tor Haldorsen
Stuert Frank Westby
1. kokk Torbjørn Karlsen
Pike Wally Voss
Pike Oddbjørg Gjerde
Pike Vigdis Ruud

Kaptein Oddmund Gjertsen
Overstyrmann Jens Løvli
1. styrmann Ivar Saus
1. styrmann jr. Kjell Zachariassen
Radiooffiser Einar Albrigtsen
Arbeidsleder Lars Stridh
Matros Arnold Ellenberg
Matros Anastasio Gonzalo
Matros Isaac Bush
Lettmatros Fred Litton Hayes
Lettmatros Kjell Olsen
Maskinsjef Knut Johnsen
1. maskinist Odd Vabø
2. maskinist Sverre Mathiesen
Assistent Magne Høivik
Elektriker Torbjørn Romslo
Reparatør Frank Østerholt
Motormann Bjørn Karlsen
Motormann Roald Haug
Motormann Evald Iversen
Smører Finn Trones
Stuert Leo Hovda
1. kokk Gunnar Brox
Hjelpemann Segundo Rodil
Pike Unni Bjerkan
Pike Torunn Hovda
Pike Yasuko Stridh

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

M/S «NORBROTT»

M/S «NORBELLA»

d Lygre	Kaptein	Agnar Hanssen	Kaptein	Kåre Frekhaug
rn Harila	Overstyrmann	Thorbjørn Iversen	Overstyrmann	Gunnar Melstveit
ut Jakobsen	1. styrmann	Sverre Johansen	1. styrmann	Odd Fimland
ein Kvamme	1. styrmann jr.	Harald Heimro	1. styrmann jr.	Alf Løvås
ind Bakken	Radiooffiser	Torgeir Nøtland	Radiooffiser	Irene Løvås
nnar Karlsen	Arbeidsleder	Odd Dahl	Arbeidsleder	John Berry
ls Haagh	Tømmermann	Olav Eltvik	Tømmermann	Arne Fredriksen
l Frajdenrajch	Matros	Victorino Poblete	Matros	Magnar Myrvåg
nuel Garcia Ponce	Matros	Eleuterio Viqueira	Matros	Svein Lerøy
ne Gustavsven	Matros	Jose Brion Tubio	Matros	Jean Ait Ziane
ny Bodden	Lettmatros	Bjørn-Erling Lund	Matros	Ole Pedersen
vor Henriksen	Lettmatros	Leif Fjellro	Matros	Harald Hansen
d Dalland	Dekkgutt	Petter Johansen	Maskinsjef	Jens Vedvik
je Hansen	Maskinsjef	Erling Halvorsen	1. maskinist	Leif Ellingsen
stein Langmyreng	1. maskinist	Norvald Glesnes	2. maskinist	Marius Mikland
stein Voll	2. maskinist	Asbjørn Pedersen	Elektriker	Inge Juliussen
Holtermann	Maskinassistent	Kristen Lagesen	Reparatør	Asle Hansen
nther Marks	Elektriker	Kurt Sewe	Motormann	Per Elde
Kvamme	Reparatør	Osvald Myren	Motormann	John Pedersen
id Rasmussen	Motormann	Kjell Johnsen	Smører	Arnfinn Hansen
ulf Strand	Motormann	Antonio Ruibal Crespo	Stuert	Fredrik Akselsen
erre Ohrvik	Motormann	Jacobus Oosterling	1. kokk	Harald Vang
rad Otterås	Smører	Johnny Langrind	Hjelpemann	Fritz Skille
ny Danielsen	Stuert	Arild Pettersen	Hjelpemann	Hjalmar Amble
t Hanssen	1. kokk	Herman Leinmüller	Pike	Vigdis Sandnes
ilde Bakken	Pike	Pamela Leinmüller		
	Pike	Björg Dahl		
	Pike	Herdis Nøtland		

REISEN TIL MIKROSKOPETS VERDEN.

Her hadde vi følelsen av å bli «forminsket» til snøfugg-størrelse, for så å ende i atomets verden! Det 2-seters kjøretøyet vi brukte på ferden, ble betegnende nok kalt en «atomobil». Det var godt å få tilbake normal størrelse!

REISEN TIL MÅNEN.

Vel ikke helt «up to date» nå da opptil flere mennesker faktisk har satt fot på månen! Forøvrig severdig nok for folk med teknisk interesse, — men gjetter på at dette er en attraksjon som ganske snart får en «ansiktsløftning»!

UBÅT-REISEN.

Litt skuffende! (Man kan vel ikke bare skryte av Disneyland?) Det måtte vel vært mulig å putte noen *ekte* fisker ned i det «havet som omga oss»? Ellers var haier, blekksprut, havfruer og dykkere livaktige nok.

CIRCLE VISION 360.

Hvis man tenker seg endel kamera plassert slik at de fotografere et sammenhengende bilde horisonten rundt, — altså det et menneske ser idet det snur seg rundt 360 grader, så er det «circle vision»! En slik kamera-reportasje tok oss med rundt i USA. Filmopptaket ble vist i en sirkelrund kino-sal med et filmlerret som strakte seg lokalet rundt. Tilskuerne sto midt i rommet, — om man noen gang har hatt bruk for «øyne i nakken», så var det i dette tilfelle!

Et fly med nevnte kamera tok seg en sving gjennom Rocky Mountains, og det var som om hele rommet var med på glideflukten. Et par hundre mennesker tilstede, og hadde vi ikke hatt noe å holde oss i, så ville samtlige trillet overende! Tull? Nei, — vi sjøfarere prøvde å sette de velkjente «sjøbein», — men takk og pris for håndfaste rekkverk å gripe til!

Ja, — dette var det aller viktigste av severdighetene vi fikk med, og hvis ikke leserne er imponert, så skyldes det nok min manglende «forfatter-evne». Eller kanskje det er mer riktig å si: Disneyland kan ikke beskrives, det må oppleves! Hva mer fikk vi så tid til? Vi hadde vel ikke vært «store barn» om det ikke var blitt en tur med mini-racerbilene. Likeledes var det vel sjømannen i oss som kom fram da vi absolutt måtte prøve en tur med tilsvarende motor-båter! Litt skuffet ble man, det må innrømmes, når vi lot være å styre eller gi gass og båtene gikk like godt. Det var en fornærmelse mot oss «fullbefarne»!

Mer? Jo, en tur med svevebanen fra Tomorrowland til Fantasyland. Svevet tok oss bl. a. gjennom en kopi av Matterhorn, — rett gjennom fjellet! Det var bare så bobsledebanen som raser fjellssidene ned, hvinte rundt ørene på oss! Den bobslede-turen var forøvrig noe vi hadde god lyst til å forsøke, men måtte unnvære pga. lange køer og tidsnød.

Om Disneylands «Matterhorn» fortelles forresten følgende historie, — jeg synes den er god! Kong Baudouin av Belgia spurte Walt Disney hvorfor Matterhorn var gjennomhullet. «Fordi det er et sveitsisk fjell», var det logiske svar han fikk. Ingen som lo? Nåja, de kokekyndige øynet nok poenget!

Nei, jeg har ikke glemt Disneylands faste innbyggere! De var der alle sammen midt iblant oss. Donald, Dolly, Langbein, Mickey Mus, Snehvit og de 7 dvergene, — ja, vi kjenner dem alle sammen, — Walt Disneys berømte fantasifigurer. De vandret rundt og hilste på barn og voksne! Disse figurene i Disneylands gater var i hvert fall en ting som ikke var mekanisk, så meget er sikkert!

Jeg skal ikke trette med mer «amatør-reportasje» fra Disneyland. Klokken nærmet seg 1700 etter den turen med svevebanen og vi beveget våre trette føtter mot utgangsportene. Vår sjåfør var på plass med bussen, — et par av de tradisjonelle bildene av tur-deltagerne foran transportmiddelet, og så bar det tilbake til San Pedro og «Norbrott».

Hva det hele kostet? Jo, \$ 7,- dekket bussen og gav hver deltager et billettheft med såpass billetter at vi fikk med oss de nevnte severdigheter! Men, selvfølgelig ble det «pluss-pluss» alt etter hva man kjøpte av souvenirs og litt mat fikk vi jo tid til. Alt i alt: En «kjempe-tur»!!



Noen av turdeltagerne: Fra venstre 1. styrmann Pedersen med sin frue, tømmermann Olsen, elektriker Lihaug og reparatør Lothe.

Rapport fra skipene

«NORBROTT» på idrettsbanen, av stuert M. Breistein

Skal man få lov å skryte litt av skipets besetning og fortelle hvor godt vi gjorde det under Idrettsuken i San Pedro 22.—28. april? Det kan kanskje ha interesse for noen av NOR-AVIS' lesere hjemme samt at det muligens kan spore andre av NOR-skipene til dåd.

«Norbrott» klappet til kai like etter lunsj den 27. og det varte ikke lenge før velferdens representant, den for NOR-skipene så velkjente Bjørn «Bamse» Jakobsen, var ombord og inviterte til idrettslige aktiviteter på Nansenfield. De vanlige unnskyldningene om dårlig form, kink i ryggen osv. hjalp ikke. Umiddelbart etter middagen ble 9 mann og 3 damer hentet av «Bamse» og avsted bar det. Maskinfolkene fikk vi dessverre ikke med oss da de «sto på hodet» i arbeide.

Mange har sikkert merket seg at enkelte av Norges toppidrettsfolk, med god hjelp av overivrige journalister, har en tendens til å fortelle all verden hvor storartet formen er og at nå er det like før gullmedaljer og heder drysser inn over lille Norge. Når det gjelder sjøens idrettsutøvere må så absolutt det motsatte kunne skrives. I løpet av den 40 minutter lange bussturen til Nansenfield var det ikke måte på alle forsikringer om hvor dårlig det sto til med fysikken og at resultatene ville bli deretter. Det var nesten så undertegnede fikk et lite håp om førsteplass i samtlige øvelser, og da ville det i så fall stå dårlig til!

På banen ble vi utstyrt med shorts og piggsko, profesjonelt skulle det være. Leder for Idrettsuken viste seg å være ingen ringere enn Hjalmar «Hjallis» Andersen. Hadde aldri trodd jeg skulle komme så nær barndommens store helt. («Hjallis» var forresten med og så den berømmelige landskampen mellom Nederland og Norge i Rotterdam i fjor, men den ville han helst itj snakk' om, nei) Tilbake til

Nansenfield hvor hollenderne iallefall ikke kunne ta fra oss seieren. En rask oppvarming og vi var klare til innsats for «Norbrott» og flaggets heder. Idrettsuken var internasjonal så her gjaldt det mer enn skutas ære.

Øvelsene vi skulle prøve oss på var 100 m, lengde, høydehopp og kulestøt. Damene skulle gjennom de samme øvelser, men selv om de ble lokket med kun 60 m å løpe var det bare kulestøt de våget på. Det «sterke kjønn» skulle så prøve å gjøre det bedre. Vi valgte å løpe 100 m først, men jamen så det langt ut fra start til mål hvor «Hjallis» sto klar med stoppeklokken. Spørsmål om matstasjon ved 60 m ble luftet, men resultater som 12,6 12,7 12,8 12,9, 13,1 og noen rundt 14,0 viste imidlertid at det fysiske forfallet tross alt ikke var kommet så langt som fryktet. «Hjallis» fikk narret oss til å løpe stafett, men ved 2. veksling mistet vi pinnen og måtte gi oss. Det var synd, for vi lå an til å slå vinnertiden i Idrettsuken som var på 54,9 oppnådd av «Polyduke». (Aldri mer skal jeg le av dårlige vekslinger på Bislet for det var nemlig jeg som mistet pinnen.)

Etter sprinten tok vi de andre øvelsene i rask rekkefølge og når sant skal sies gikk det nok litt for hurtig for oss med vår beskjedne kondisjon. Vi fikk ikke lange pausen mellom hvert forsøk og det var tussmørket vi konkurrerte med på slutten. Listen på høydehoppstativet og planken i lengdegruppen var ikke lette å se, men vi får være fornøyd med resultater som 1,45 m og 5,11 m.

En utslitt, men fornøyd gjeng tok seg en velfortjent dusj mens resultatene ble omregnet til poeng. I sjømannsidrettens lagkonkurranser er det slik at båten totalt oppnådde poengsum blir delt på antall besteningsmedlemmer og det er gjennomsnittssummen som avgjør rekkefølgen. «Det viktigste er ikke å vinne, men å delta» er sannheten nærmest når det sies om sjømannsidretten.

«NORBROTT»s poengsum, oppnådd av 12 personer fordelt på den 27 manns store besetningen, viste seg å holde til en foreløpig 3.

plass. Stor var overraskelsen. Nå hadde vi fått blod på tann og øynet sjansen til flere poeng og muligens bedre plassering. Kunne vi nå bare få med maskingjengen også.

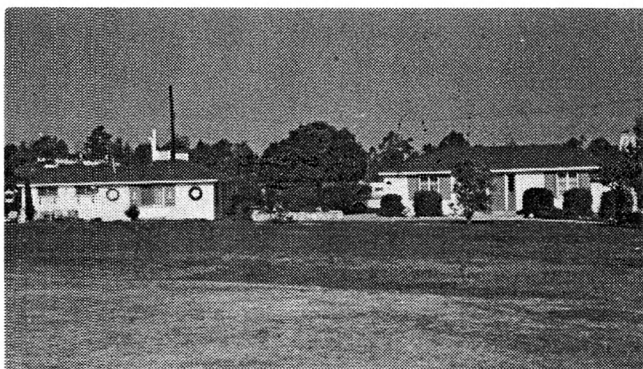
Det ble avtalt med velferden om henting neste dag, men dessverre var maskinfolkene også denne dag opptatt med maskinarbeide. Vi fikk imidlertid noen av karene ned på kaien for å prøve seg på kulestøt og fine resultater ble det. Vår spreke maskinassistent Lagesen, som stiller i klassen Old Boys (født i 1922 eller tidligere) støtte hele 8,02 m. Det holdt til seier i den klassen, hele 1,68 m foran nestemann. Det hører med til historien at Lagesen bare hadde behøvd å fullføre de andre øvelsene for å vinne en overlegen seier i sin klasse. Men arbeidet måtte dessverre gå foran. De ekstrapoengene vi fikk ved kulestøtingen på kaien viste seg å være nødvendige for å beholde vår 3. plass.

«Norbrott»s 17 deltagere tok ialt 7 medaljer. Den sprekeste var førstestyrmann Roald Pedersen som tok 2 sølvmedaljer med sine 12,6 på 100 m og 1567 poeng sammenlagt i 4 øvelser. Maskinassistent Lagesen tok som nevnt gull i kule og lettmatros Nygård fikk bronsemedalje på 100 m med 12,7 i kl. I. På 100 m kl. II fikk arbeidsleder Olsen sølv med sine 13,1. Overstyrmann Sivertsen støtte 9,43 m i kule i kl. II og det holdt til bronseplass. Damene ble ikke uten medaljer de heller da Verna Olsen fikk en sølvmedalje for sine 6,00 m i kulestøt.

For sin 3. plass sammenlagt fikk «Norbrott» en pen pokal — den første skipet har fått i noen konkurranse, etter hva jeg har funnet ut.

Man kan ikke unngå å nevne noen ord om vinnerskipet, Haugesundsåten «Vikfrost», som med en besetning på 26 mann mønstret 100% deltagelse som holdt til en overlegen seier sammenlagt. Vi gratulerer!

Ja, dette var litt om «Norbrott»s idrettsprestasjoner i San Pedro. Selv om resultatene nok ikke holder i konkurranse med de store idrettsbåtene, viser det ihvert fall at man kan komme langt med bare å delta.



Klubbhusene på Fridtjof Nansen Field.

Resultatene sammenlagt:	Total poeng	Besetning/ deltagere	Gj.snitt poeng
1. M/S «VIKFROST», Norge	19.436	26/26	747,54
2. M/T «POLYDUKE», Norge	18.956	31/23	611,48
3. M/S «NORBROTT», Norge	11.654	27/17	432,00
4. M/S «LANCING», Norge	10.342	30/17	344,73
5. M/S «FARO», Norge	7.171	22/18	325,95
6. M/S «S. STRALSKY», USSR	13.811	44/22	313,89

«NORBEGA» Rundt

Endelig gikk startskuddet for vår årlige påskeutflukt for hle familien. Noe forsinket da den annonserte starten måtte utsettes på grunn av vanskelig vær- og føreforhold. Konkurransen, også kalt «Norbega Tre-kamp», hadde samlet deltagere fra store deler av landet. Det var tydelig at klubbene hadde satset på sine beste i år.

I gnistrende sol og lett bidevind gikk starten. Med to minutters mellomrom «trillet» deltagerne som erter fra en sekk ut fra poopen.

Først i løypa var den kjente trim-stjernen Erik fra Kongsvinger. Han lå lenge godt an, men var den eneste som kategorisk nektet å passere vanngraven, hvilket ga et noe negativt helhetsbilde av Kongsvinger Turn og Ludo-gutten.

Et par av de utenlandske løperne stilte med handicap i en av oppgavene. Det gjaldt vår nasjonalsang, og det var hyggelig å merke seg at de fleste norske husket siste linje i første vers.

På første langside var man til tider plaget med tildels sterk sidevind, men med suveren forakt for naturkreftene klarte den kjente



motspilleren Longirana å plassere seg helt i teten i den krevende øvelsen pilkast. Ved løpets vendestasjon endte den knivskarpe nedskytingen av lyspærer med bom for kun to av løperne. Kasting med hiveline ble bøygen for de aller fleste. Her fikk den populære lassokasteren fra Mandal vist sitt talent.

Først i mål var Heistads store håp, Tor den Rapp. Nevns bør også den kvinnelige deltager som tok første plass på kvinnesiden.

Den siste oppgaven, som skulle være nemsis for enkelte, forserte imidlertid samtlige, selv om enkelte kom gjennom livbøyen på en noe ublid måte. Det er all right å bruke hodet først, men ikke alltid.

Ved innkomsten fikk løpere og publikum kjølt seg med leskende drikke. Løpet samlet ikke den helt store deltagelsen, selv om enkelte hadde meldt frafall. Men ifølge en av deltagerne var dette en fin anledning til å se seg om i naturen og samtidig få litt mosjon for sine slappe muskler.

Resultatliste:

		Total poeng	Pilkast	Øvrige oppgaver	Tid min.
2. maskinist	Langmyreng	49	33—1	9—1	20—3
2. styrmann	Kvamme	44	26—3	9—1	16—2
Reparatør	Conrady	41	28—2	8—3	22—9
Stuert	Ohrvik	33	23—4	4—10	14—3
Overstyrmann	Hanssen	28	15—5	6—6	20—3
Arbeidsleder	Låberg	26	14—6	5—9	14—3
Elektriker	Traaholt	25	11—8	8—3	13—7
Motormann	Kvamme	22	10—9	6—6	13—7
Pike	Danielsen	21	13—7	8—3	27—10
Matros	Majer	18	2—10	6—6	17—1

I de tre siste kolonner angir første tall poengsum oppnådd i øvelsen mens siste tall angir deltagerens plassering i rekken.

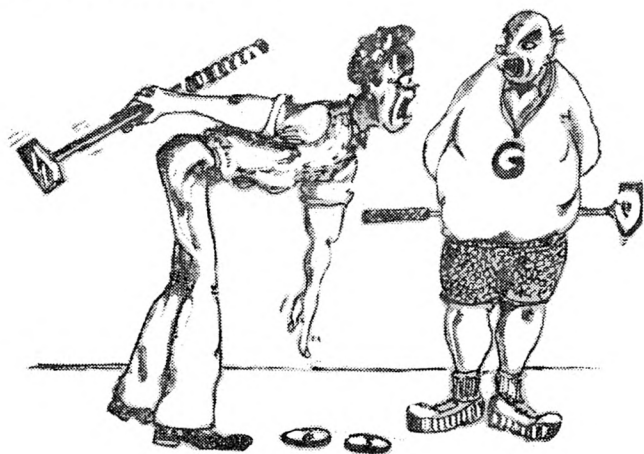
Klipp fra "Sverdslag"

«NORBEGA»s skipsavis

Dekksgolf-turnering ombord i «Norbega»

Så er vår første ordinære dekksgolf-turnering bragt vel i havn. Interessen var alminnelig bra, og det frister til gjentakelse. Vi får oppfordre alle til å legge seg i trening i tiden fremover. Det er vel neppe tvil om at dekksgolfen vekker de helt store lidenskaper. Det både hørte og så man etter som hvert spill nærmet seg slutten. Da ble enkelte spillere så følelsesmessig engasjert at det var nesten farlig å være i nærheten. Dommeren hadde til sine tider en stri jobb, og det er vel et spørsmål om ikke alle de glosene som ble brukt hadde vært gjenstand for utvisning. Dertil kom også at enkelte av spillerne stadig trodde at det var de som var dommere. Det gjorde jo spillet ytterligere komplisert. Men til tross for enkelte harde nederlag og prestisjetap, spillet var så absolutt morsomt og underholdende. Vi vil også nevne at enkelte av spillerne var totalt blottet for erfaringer uti den edle dekksgolf-sporten. Imidlertid overrasket de stort ved å spille seg meget godt opp i løpet av turneringen. Vi vet ikke om vi skal driste oss til å utnevne noen beste spiller i turneringen, men etter vår oppfatning var matros Gustavs en av de som gjorde seg sterkest bemerket, bl. a. halte han i land sitt lags tre gullmedaljer.

Som sagt, spillet går videre, velkommen til neste turnering.



MENNESKEVERD

— Snart også for sjøfolk?

«Også sjøfolk, enten de er alkoholikere eller ikke, er mennesker på godt og vondt.»
(«Nationen.»)

Er det ikke det vi alltid har hevdet, at også vi sjøfolk er mennesker. Det er derfor ekstra betryggende og gledelig når det nu bekreftes på prent for alt folket! Sjøfolk er tidligere ikke engang kommet inn under benevnelsen «grasrota». Men nu ser det altså ut til at enkelte snille og forståelsesfulle mennesker etter nøye overveielser har kommet til den konklusjon at vi nok må regnes som mennesker vi også. Så spiller det heller mindre rolle om vi er alkoholikere eller ei, det er jo tross alt det gode i mennesket som teller og etter sigende skal slikt noe befinne seg i bunnen av enhver menneskesjel! Det er som man får lyst til å begynne et nytt og bedre liv i morgen den dag.

Som man ser er det bondeavisen «NATIONEN» hjemmehørende i hovedstaden, som er vår kilde. Vi kunne få lyst til å si at «bønder, enten det stinker møkk av dem eller ei, er godtatt som mennesker de også», men vi lar det være.

Det er utrolig hvilken mangel på viten om sjøfolk enkelte mennesker tør legge for dagen. At avisene i det hele tatt kan ta inn slike suspekter tanker vitner om dårlige kunnskaper om «nordmenn på havet».

Så leser vi i en avis om et rederi som avetterer etter folk, i dette tilfelle kaptein og overstyrmann som bl. a. «må være uten alkohol i arbeidstiden og at man på fritid i land måtte bruke fornuft»!! Man gjør seg straks visse tanker om hvilke bitre erfaringer dette redriet har gjort blant sine ansatte. Det er så sørgelig at slike negative elementer dessverre finnes blant alle kategorier sjøfolk, fra den laveste til den øverste. I dette, som i så meget annet, trekkes alt for ofte de negative sider frem som inntekt for visse grupper i samfun-

net. Man finner dem i militæret, blant skole-
ungdom, til sjøs og i andre ensartede miljøer.
Det er de få som ødelegger for de mange. Når
dette kommer uvitende sjeler for øret har det
så lett for å bli en fastgrodd forestilling som
det skal mye til for å rokke ved.

Tilslutt kan vi ikke unngå å minne om sog-
nepresten, formann i stedets barneverns-
nemnd, som i sin bestrebelse etter å yte verden
rettferdighet, idømte den unge vaneforbryte-
ren straks å ta hyre til sjøs i den salige tro at
sjølivet skulle kurere ham for hans kriminelle
natur. Gutten var som man sier, en gammel
kjenning av barnevernsnemnden, og billed-
bladet «NÅ» kvitterte omgående med en av
sine piggete hilsner. Det kunne nok trenges,
for forståelsen for hva som foregår utenfor
krambu-døra er i sannheten meget stor!!

Det er ingen tvil om at det må en kraftig
mentalitetsendring til blant alminnelige land-
krabber angående forståelse og viten om sjø-
folk og deres yrker! Spørsmålet er bare, i
hvilken ende skal vi begynne??

Argus



NARKOTIKA OMBORD?

Om man er kaptein, maskingutt eller analfa-
bet så er man sjømann, omtrent alle går un-
der samme skoen.

Vi som seiler og er sjømenn, har alltid hatt
ord på oss for å være lojale. Vi holder heller
munn enn å motsi den urettferdige omtale vi
ofte får, selv om de som skriver om sjømenn
selv ikke har bedre vett. Det er svært sjelden
at slike forståegpære noengang har opplevd
et skip og dets miljø.

Man leser ukeblader og aviser hvor det står
om sjøfolks alkoholproblemer, akkurat som
ike landkrabber også har det. Det siste nye er
derimot noe langt alvorligere. Det påstås
nemlig at narkotikaproblemet øker ombord i
norske skip. Dette virker jo unektelig skrem-
mende på de som har sine pårørende til sjøs.
Det er også skremmende for oss som seiler,
er det virkelig sant at myndighetene har be-
gynt å få problemer med norske sjømenn og
narkotika? Dette må i allefall almenheten få
forståelse av, etter det som står i avisene med
fete typer.

Det er vår mening at samtidig som myndig-
hetene offentliggjør slike fakta burde de også
være klar over at 25% av bemanningen på
norske skip er utlendinger. Når det gjelder
narkotikaproblemet så tror jeg at en meget
stor % av narkotikamisbruket kan finnes
blant disse 25. Dette er jo ting som burde
opplyses om når narkotikaproblemet på skip
omtales så sterkt.

Jeg har diskutert med utallige sjøfolk og
med norske representanter i land, og ikke én
har hørt eller vært med på at noen norsk
sjømann er blitt hjemsendt for narkotika-
misbruk.

Selv om et skipssamfunn ofte betyr mange
ensommse stunder, og tatt i betraktning at de
som seiler kan skaffe seg stoff meget lett om
de tør og vil, tror jeg ikke det er noe narko-
tikaproblem blant norske sjømenn.

Så derfor vil jeg gjerne forsvare den norske
sjømannstand når det gjelder det påståtte til-
tagende narkotikamisbruket. Jeg vil heller an-
befale myndighetene å holde bedre beredskap
hjemme, for etter som vi leser i aviser og hø-
rer i nyhetene så stiger narkotikaproblemet
med rekordfatr blant ungdommen hjemme. Så
hold oss sjøfolk vekk fra statistikken til vi,
noe jeg ikke tror, kan legge frem konkrete be-
viser for at narkotikaproblemet virkelig er et
faktum blant oss her ute.

TT.

Brev fra leserne

Kvinne til sjøs

Til Aud Korbøl's ensidig negative synspunkter som ble omtalt i forrige Nor-Avis har jeg lyst til å komme med et par positive:

Lønnsmessig likestilling. Handelsflåten er blant de få arbeidsplasser hvor lik lønn for likt arbeid er gjennomført. Dette gjelder også piker kontra hjelpemenn.

Kvinnen i pikestilling har en direkte fordel fremfor sin kollega hjelpemannen: Hennes sosiale status ombord er ikke fastlåst i og med hennes yrkesmessige stilling slik den er for hjelpemannen. Hennes sosiale status er medbestemt av hvilken stilling hennes forlovede/ektemann har ombord. Et mannlig underordnet besetningsmedlem gift med en offiser, derimot, forbedrer ikke sin sosiale status ved hjelp av konas stilling. Telegrafistinnen som er gift med overstyrmannen spiser i salongen, tømmermannen gift med «Gnista» inntar neppe sine måltider i offisersmessa.

En annen ting er at piken ikke må blande sammen sin sosiale og sin yrkesmessige status ombord, på den måte at hun så å si i ly av sin status som f. eks. offisershustru unndrar seg å gjøre fyldes for seg i arbeidet. Dette er et inntrykk de øvrige ombord av og til har, noen ganger med urette, andre ganger med rette. — Hvis piken vil bli respektert ombord må hun gjøre jobben skikkelig, hun være seg gift, forlovet eller enslig. Det samme gjelder jo for hennes mannlige kollega!

A. B. D.

Luftpost

NOR-AVIS har i siste nummer ofret spalteplass for posten og de problemer som følger med den. Postgangen til skipene er vel et smertensbarn for de aller fleste rederier og et problem som ikke alltid er så lett å hankses med. NOR-AVIS etterlyser tiltak og idéer for å gjøre postgangen så smidig som mulig, men det kan ofte være vanskelig å komme med noe konkret i dette tilfelle. Imidlertid vil vi fremme et forslag som etter vår oppfatning ikke er ugjennomførilig; nemlig å sende Nytt fra Norge og «Sjøfarten» som de er bestemt til, nemlig luftpost direkte til de havner skipet anløper. Vitsen med flypostaviser faller jo helt bort når de blir lagt i esker som tar en måned før vi får den. La oss få disse to som luftpost heretter.

Forslag er hermed fremmet, utspillet ligger hos rederiet.

«Sverdslag»

Vi takker for innlegget og har forelagt problemet for postavdelingen. Denne kan opplyse at rutinen er at begge ovennevnte aviser blir flysendt separat til skipene med mindre andre trykksaker skal sendes samtidig. Alt blir da lagt i en kartong og sendt som flyfrakt. Flyfrakt går som regel raskere enn gjennom Postverket og avisene skulle således ikke være noe mindre ferske av den grunn.

Vi tar imidlertid innlegget fra «Sverdslag» til etterretning og skal bestrebe oss på en tilfredsstillende postforsendelse.

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. Rebefrakten 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

«NORBEGA»

var utsatt for en liten overbunkring i Nagoya og det var den kjente lille tuen som veltet det store lasset, dessverre var det vind fra gal vinkel og denne tok oljen med seg innover parkerte biler på kaien. Hendelsen forårsaket også 24 timers off hire. Videre har «NORBEGA» vært uheldig med stopp i sjøen for stempeljobb i forrykende uvær, stopp for reparasjon av sprukken luftklokke og oppbrent tallerken på eksosventilspindel. Da det nu er 1 1/2 år siden siste dokking var skutesidene sterkt begrodd og under ventetid, grunnet losaksjonen i Panama, arrangeres det med børstebåt for nedbørsting av sidene og håpet er nu at hun kan holde farten og seile til 1974 før dokking. «NORBEGA» sliter med vedlikehold av pontonger hvor det gjøres godt arbeid, men pontongene må ha prioritet ved alle anledninger. Skipet er nu underveis fra Japan til Europa med biler, hvortil hun er ventet medio september, og Europa-turen er sikkert en hyggelig avveksling.

«NORBETH»

har etter utlossing U.S. østkyst lastet korn U.S. Gulf for Japan og er nu på vei derfra til San Juan og U.S. Gulf med biler, hvoretter hun igjen skal laste korn tilbake til Japan. Skipet har i tiden seilt meget tilfredsstillende og hele tiden uten driftsavbrudd eller problemer.

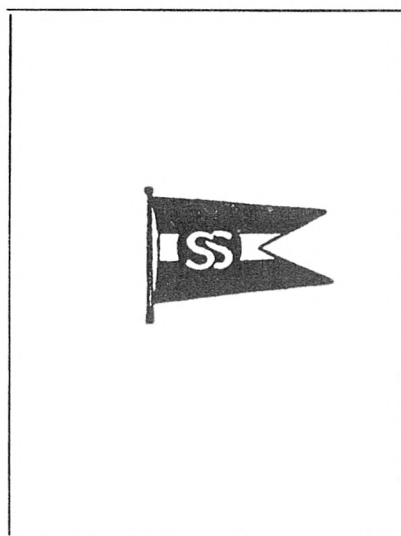
«NORBU»

gikk rett i dokk i Osaka etter utlossing i Kobe og alt gjenstående for passering av 8 års klassen ble utført. På grunn av god planlegging samt meget arbeid utført av skipet før ankomst, ble avbruddstiden ikke mere enn 4 1/4 døgn. Man har i tillegg hatt noen timer driftsavbrudd på grunn av kranstopp. Bortsett fra ovennevnte har skipet seilt meget tilfredsstillende i sin fart USEC og Japan og er i øyeblikket underveis til Jacksonville hvor hun er ventet ca. 9.–10. september.

«NORBROTT»

fikk en ubehagelig overraskelse under oppholdet i Japan da man oppdaget tæringer i enkelte ledd av registerkjedet og stor slitasje mellom tennene på alle drev for samme. De verste lenker ble skiftet der så langt reserve rakk og ved ankomst kontinentet ble ytterligere noen lenker skiftet. Fra ekspertehold her er anbefalt å skifte både kjede og drev snarest. Nytt kjede er allerede skaffet, men råmaterialene for drevene tar meget lang tid å skaffe frem. Skipet er godt vedlikeholdt og ser meget bra ut, men største bøygen er pontongene. Der er gjort en god jobb med vedlikeholdet av dem og dette arbeidet har førsteprioritet ved enhver given anledning. Skipet har forøvrig seilt tilfredsstillende og uten avbrudd. Etter utlossing kontinentet lastet skipet biler for U.S. østkyst, med påfølgende kornlast fra U.S. Gulf til Japan, og er ventet tilbake til Europa medio oktober.

SIDEN SIST



«NORBELLA»

har siden sist seilt meget tilfredsstillende og uten driftsavbrudd eller problemer av noe slag, skipet har foretatt følgende reiser: Puerto Ordaz – Rotterdam, retur Puerto Ordaz til Morrisville, igjen Puerto Ordaz for Lissabon, tilbake til Puerto Ordaz og er nu underveis til Morrisville hvorfra vi forstår igjen Puerto Ordaz med ventet ankomst 2.–3. september.