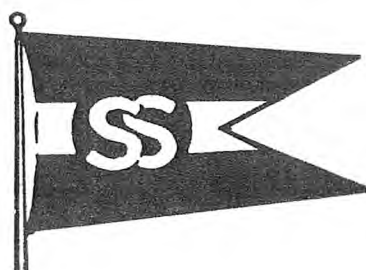


9331(05)  
NR 75

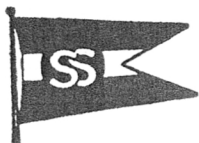
# Nor-Avis

SIGURD B. SVERDRUP  
OSLO



Fra Toyota's  
utskipningshavn i Nagoya

NR. 1 · 1974  
MAI  
10. ARG.



---

REDERIAVIS FOR  
SIGURD B. SVERDRUPS REDERI  
OSLO

---

REDAKSJONEN AVSLUTTET  
5. APRIL 1974

---

INNLEVERINGSFRIST AV  
STOFF OG BILDER  
NR. 2 1974 ER 1. JULI

---

Ettertrykk uten tillatelse er forbudt

---

Thronsen & Co. Boktrykkeri  
Oslo

## INNHOOLD:

Med hilsen .....	side 3
Årsregnskaper .....	» 4
Redningsflåten prøvet ved rea- listiske øvelser i Nordsjøen .....	» 5
Tur til Kyoto .....	» 6
Markedsoversikt .....	» 9
«Norbrott» som TV-stjerne .....	» 10
Skipsadopsjonen .....	» 11
Mannskapsliste .....	» 12
Fra tankskipets barndom .....	» 14
Internasjonal sjømannsidrett .....	» 16
Maritime skoler .....	» 17
Hello Blues .....	» 18
Norbega's «Sverdslag» .....	» 20
Blir det Drammen? .....	» 20
Sjømannsskatten 1974 .....	» 22
Løsning på julekryssord .....	» 22
Norskipenes data .....	» 23
Siden sist .....	» 24

# med hilsen . . .

Påsken er vel overstått og vi «sliter» fortsatt med å gi ut årets første nr. av «Nor-Avis». Ifjor klarte vi for første gang i historien å utgi 4 nr. mens vi i år ser ut til å havne på de vanlige 3.

Årsaken til dette ligger tildels i at den tidligere hovedansvarlige for avisen, S. Bjorvand, sluttet hos oss ved siste årsskifte, og den ledige redaktørstillingen er foreløpig ikke besatt. Dessuten kommer at vi på kontoret har hatt stort arbeidspress siden nyttår, med megen reisevirksomhet i teknisk avdeling i forbindelse med dokkinger. Merkantil avdeling har som vanlig hatt høysesong i årets 1. kvartal med regnskapsavslutninger for alle de forskjellige selskaper rederiet disponerer.

Vi håper dog at våre lesere har oss tilgitt den forsinkede utgivelse, og finner trøst i ordtaket om «bedre sent enn aldri».

I dette nr. har vi gleden av å presentere 3 innlegg fra våre seilende med tilhørende fotos, og håper vi kan se dette som et synlig tegn på at nå er tregheten eller kanskje blygheten mot å tre frem i rampelyset overvunnet slik at staben av seilende medarbeidere i avisen nå bare vil øke på etterhvert. Vi kan bare gjenta tidligere oppfordringer om at alle er velkomne i våre spalter med det dere måtte ha på hjertet, og dette gjelder selvfølgelig like meget «havfruer» og hjemmeværende som uteseilende. At talentene finnes vises vel best ved at lokalavisen

«SVERDSLAG» fra NORBEGA kom på en imponerende 9. plass i konkurransen om beste skipsavis i 1973. Hjemmeredaksjonen i NOR-AVIS benytter anledningen til å overbringe våre gratulasjoner med det flotte resultat.

Vi fremlegger inne i avisen årsregnskapene for 1973 med kommentarer til driftsregnskapene til de enkelte skip. Utover disse kommentarer vil vi nok engang få trekke frem den positive innstilling og sterke innsats som kommer til uttrykk ombord, og som i meget stor grad er med på å skape de gunstige driftsresultater vi har for NOR-skipene. Den linje rederiet har ført med å slutte opp skipene på langsiktige certepartier til faste frakter for å sikre oss mot svingningene i markedene, har de 2 siste år blitt meget sterkt rammet ved virkningene av valutakrisene. De antatte «sikre» forretninger er derfor blitt tildels «tvilsomme» og for å belyse omfanget av dollardevalueringene kan vi nevnte at inntektssvikten for de 4 skipene som går på t/c i 1973 utgjorde vel kr. 7 mill. Det er ikke minst på denne bakgrunn at vi er meget oppsatt på å gjennomføre en mest mulig rasjonell og økonomisk drift av skipene, og som vi mener er oppnådd i meget stor grad takket være et godt teamwork med sterk innsatsvilje hos alle de berørte parter.

# Årsregnskapene 1973

Med årets første nummer av NOR-AVIS presenterer vi, som vanlig, skipenes driftsregnskaper for det år som er gått.

1973 ble nok et år med stor uro på valutamarkedet og de begivenheter som har spilt størst rolle for rederiet er uten tvil devalueringen av dollar i februar samt kronens oppskrivning i november. Disse to hendelser førte til at skip som seiler på T/C, med fast inntekt i dollar, igjen har fått sine kroneinntekter redusert, og idet dette skrives er dollarkursen ca. 22 % lavere enn den gamle paritet (7,15).

Av følgende tabell over driftsutgifter og inntekter vil man se at kun NORBETH kan vise til økede inntekter i 1973, mens inntjeningen for de andre er redusert av grunner som nevnt ovenfor.

Mannskapsutgiftene viser sterk stigning fra 1972. Den gjennomsnittlige økning for våre skip var på hele 15,9 %, mens tariffrevisjonen pr. november 72 kun ga 9,5 % hyreøkning. Grunnen til at utgiftsstigningen ble så meget sterkere enn hyreøkningen er at man fikk etterbetaling av tilleggene for november og

desember 72 i 1973, samt at indeksregulering og annet trinn i tariff-avtalen hevet hyrene med nye 10 % fra november 73. Ved siden av dette fikk man fra 1/1-73 en kraftig økning av arbeidsgiveravgiften til folketrygden.

Proviantutgiftene som viser nedgang fra 1972 må sees på bakgrunn av de store innkjøp som ble foretatt i 1972, og 1973's regnskapsresultat blir grunnet tæring på beholdningen stort sett gunstig. Imidlertid viser kostøret en liten økning i forhold til foregående år.

Rekvisitautgiftene er også redusert i forhold til 1972. Et unntak danner her NORBETH, men så var da også rekvisitautgiftene for dette skip små i 1972. Sammenligner man med 1972 for de øvrige skip, vil man se at 1972-tallene er høye og vi må derfor konkludere med at de reduserte utgifter stort sett skyldes reduksjon av lagrene ombord.

Reservedelsutgiftene er også redusert i forhold til fjoråret, men NORBROTT og NORBEGA har imidlertid fortsatt meget store forbruk, mens NORBELLA har et spesielt lavt forbruk av reservedeler.

Skipenes driftsregnskap (tallene i 1.000 kroner).

	NORBU		NORBELLA		NORBROTT		NORBEGA		NORBETH	
	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972
Netto fraktinntekter .....	6.660	7.548	7.981	8.169	6.902	7.688	7.718	8.727	11.453	8.907
Mannskapsutgifter .....	2.510	2.157	2.322	1.984	2.358	1.973	2.501	2.244	2.456	2.153
Proviant .....	147	192	113	192	122	172	179	137	121	104
Rekvisita .....	316	410	251	479	296	504	477	560	315	280
Reservedeler .....	227	304	54	230	397	358	480	474	129	180
Reparasjon og vedlikehold	327	470	143	1.623*	344	750	379	1.514*	326	412
Forsikringspremier .....	777	786	760	715	908	910	896	902	908	888
Diverse utgifter.....	48	48	32	42	45	35	29	58	38	32
Klasseutgifter .....	78	56	—	—	—	—	—	—	—	—
Havariutgifter .....	32	23	9	61	—12	93	10	193	1	119
Totale driftsutgifter .....	4.462	4.446	3.684	5.326	4.458	4.795	4.951	6.082	4.294	4.168
Til dekning av administra- sjon samt kapitalutgifter	2.198	3.102	4.297	2.843	2.444	2.893	2.767	2.645	7.159	4.739

\* Inkludert E.O. installasjon.

## Reparasjon og vedlikehold.

NORBU som dokket såvel i 1972 som i 1973 viser likevel nedgang i reparasjons- og vedlikeholdsutgiftene.

NORBROTT, NORBELLA og NORBEGA har ikke dokket i 1973 og utgiftsreduksjonen for disse er betydelig, selv om søsterskipene NORBROTT og NORBEGA fortsatt har meget høye utgifter i denne sektor. NORBELLA's resultat må anses som meget godt, men i sammenligningen med 1972 må en huske på at det her er inkludert installasjon av E0-anlegg med ca. kr. 700 000,—. Denne installasjon hadde man også for NORBEGA i 1972 med det samme bokførte beløp.

Forsikringspremien viser kun små avvik fra 1972, og NORBELLA er det eneste skip som har økning av betydning i premiene.

Diverseutgifter viser kun små endringer og havariutgiftene er vesentlig redusert for samtlige skip bortsett fra for NORBU hvor de ligger på samme nivå som i 1972. Det er påløpt klasseutgifter kun på NORBU i 1973.

De totale driftsutgifter for «NOR»-skipene under ett viser en nedgang på 6½ % i forholdet til foregående år, og dette gunstige resultat må i første rekke henføres til at 3

av skipene ikke dokket i 1973 som nevnt ovenfor. NORBU og NORBETH som dokket både i 1972 og i 1973 har praktisk talt uforandrede driftsutgifter, hvilket må sies å være meget tilfredsstillende. NORBELLA viser en nedgang på ca. 20 % når man holder E0-installasjonen i 1972 utenfor, og selv om skipet ikke dokket i 1973 indikerer tallene ganske klart at nedgangen også er reell, slik at driftsresultatet må betegnes som imponerende godt. NORBEGA's driftsutgifter ligger vel 8 % lavere enn i 1972 når E0-installasjonen holdes utenfor, men NORBROTT's resultat er vel 5 % lavere, begge uten dokking i 1973. Selv om resultatene er noe i overkant av våre antagelser, er de fortsatt relativt tilfredsstillende.

For NORBROTT's del vil vi likeledes fremheve at skipet overhodet ikke var off-hire i 1973.

---

## Redningsflåten prøvet ved realistiske øvelser i Nordsjøen

Den 7. desember ble det gjennomført praktiske flåteprøver med én oppblåsbar og én fast 20 manns redningsflåte ca. 10 mil vest av Kvitsøy fyr utenfor Stavanger. Prøvene er en del av et NSFI-prosjekt som utføres på oppdrag av Sjøfartsdirektoratet, og ble arrangert av Norges Skipsforskningsinstitutt i nært samarbeide med Skipsfartens Arbeidsgiverforenings Havarikurs ved Stavanger Navigasjons-skole og Redningsselskapet. Redningskrysserne «Sjøfareren» og «Hagb. Waage» deltok som eskortefartøy.

Flåtemannskapene på tilsammen 40 mann besto av elever ved det nylig avsluttede havarikurs, representanter fra bl. a. leverandører av flåtene og nødradioutstyr, Sjøfarsdirektoratet,

Teledirektoratet, Skipskontrollen. Det Danske Skipstilsynet, Rederforbundet og NSFI. Prøvene ble ledet av kaptein J. Anda ved Havarikurset og kaptein Per Larsen, NSFI. Øvelsene omfattet bl. a. utprøving av aktuelt nytt utstyr som blinklys, pyroteknisk utstyr, radarreflektorer, survival bags og redningsdrakter. Prøvene foregikk i relativt høy sjø, men i liten vind, slik at en del av programmet, så som avdriftsprøver, ikke kunne gjennomføres. Disse vil bli forsøkt gjennomført senere sammen med belastningsprøver.

# Tur til Kyoto

Av telegrafist *Ivar Arne Haug*.

Under NORBEGA's verkstedopphold i Kobe, arrangerte rederiet i samarbeid med Sjømannskirken i Kobe tur til den gamle keiserbyen Kyoto. Vi startet fra Mitsubishi Dock Yard klokken 0940 torsdag den 21. februar. 16 deltakere fra NORBEGA stilte til start, ble plassert i en 50-seters turistbuss, og så bar det av gårde. Sjømannspresten i Kobe, Odd, fungerte som reiseleder og guide, og det klarte han med glans. Hele opplegget foregikk helt smertefritt fra begynnelse til slutt. Det var jo også en stor fordel å ha en norsktalende guide. Han satt inne med ganske store kunnskaper om Japan, så vi fikk en omfattende orientering om både Osaka/Kobe, Kyoto, Japan og japansk kultur.

Når man snakker om byer i Japan, så bruker man ikke lenger «Metropol» som benevnelse på et storby-kompleks, men «Megapol»! Inne i Osaka-bukten ligger en megapol bestående av storbyene Osaka og Kobe, dessuten noen mindre byer som Amagasaki, Sakai og et par til, og dette komplekset har et folketall på over 12 millioner mennesker (ca. litt over 3 ganger Norges befolkning!) Alle disse byene er sammenvokst til et eneste bykompleks, bare kommunegrensene skiller. På vår vei til Kyoto kjørte vi gjennom Kobe, Amagasaki og Osaka uten å merke at dette skal være tre forskjellige byer. Da skjønner man hvor sammenvokst de er.

Veien vi kjørte på, var den såkalte japanske «highway», som strekker seg helt fra sør-Japan til Tokyo, og er bygd på søyler høyt over byer og landdistrikter, og virker som en eneste sammenhengende bro hele veien. På grunn av Expo-utstillingen i Osaka i 1970, ble veien som var blitt påbegynt for endel år tilbake, ferdiggjort til utstillingens åpning.

Etter en kjøretur på ca. 1,5 time ankom vi Kyoto. Kyoto er en typisk innlandsby, og har et inbyggertall på over 1,5 millioner. Kyoto er turistbyen frem for alle andre byer i Japan. Kanskje mest for de japanske turister selv, men også de fleste utenlandske turister tar turen dit. Vi var forresten knapt kommet ut av bussen, før prospektkort- og souvenirselgere strømmet rundt oss: «200 yen for

10 cards! Special price, only for you!» Tilbudene haglet rundt oss. Vel, her var det bare to ting å gjøre, enten kjøpe eller stikke av. De fleste valgte den første utvei. Hva er 200 yen i Japan i dag! Skulle man jo først prøve å være turist, så var det jo også naturlig å ta følgen av det.

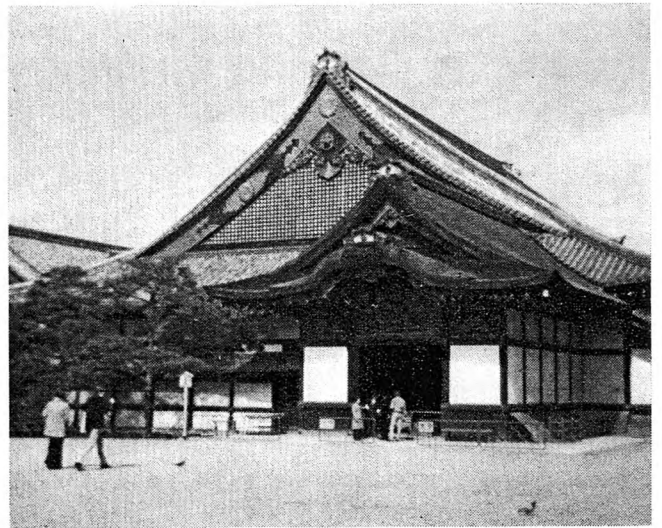
Litt om Kyotos historie. I en turistbrosjyre sto følgende (fritt oversatt fra engelsk): «Kyoto var Japans hovedstad fra år 794 til 1868, da keisersetet ble flyttet til Tokyo. Byen er derfor den som i Japan er rikest på historiske gjenlevninger og kulturelle verdier. Når du kommer til Kyoto, vil du bli oppmerksom på det gamle og det nye, som først synes å motsi hverandre, men du vil snart oppdage at gamle helligdommer og templer, dessuten også tradisjonelt håndverk går sammen med det moderne liv i byen i skjønn harmoni, og skaper en atmosfære uten sidestykke i dagens Japan.» Japanerne påstår selv at Kyoto er den vakreste byen i landet, og at den skiller seg spesielt ut fra andre japanske byer. Luften er renere i Kyoto, markene er grønnere, gatene er bredere, ja til og med jentene er vakrere. Alt er bedre enn ellers i Japan, sier japanerne, og det er kanskje ikke helt uten grunn, for det var virkelig mange ting som var bedre enn ellers i Japan. Det kunne vi sjøfolk fort konstatere, for vi er jo vant med de heller grå og triste havnebyene. Nå besøkte vi Kyoto i en vintermåned, men jeg kan godt forestille meg at byen må være et vakkert sted i de lysere årstider. Grunnen til at luften er renere i Kyoto er at det ikke finnes noen tungindustri der, så dermed er fabrikkkrøyken minimal. Det finnes nok industri i Kyoto også, for Kyoto er silkens hovedstad. Vevingen blir foretatt av moderne fabrikker side om side med de fattige håndvevne, for det gode gamle håndvevde silkestoffet er fremdeles sterkt i skuddet. En annen gren av industrien er den såkalte hjemmeindustrien, der hvert hjem er en liten fabrikk. Her produseres bl. a. smykker, silkebroderier, leker, japanske dukker, kimonoer, paraplyer, vifter osv.

Tilbake til turen og de stedene vi besøkte.

Det første stedet var et buddhist-tempel, Nishi-Hongan-ji, som besto av en hel rekke større og mindre bygninger rundt en stor plass. Husene besto nesten bare av stolpeverk med noen overdimensjonerte takkonstruksjoner, og var pyntet med vakre utskjæringer etter alle kunstens regler. Litt av et syn. Da det i reiseselskapet fantes temmelig mange amatørfotografer, ble bygningene fil-



*Nishi-Hongan-ji.*



*Nijo Castle.*

met og knipset fra alle mulige vinkler. Et artig innslag var den store flokken av tamme duer som holdt til på plassen, dessuten et fint fotoobjekt. Etter en halv times intens studie var vi på vei til neste sted.

Det var en borg, Nijo. Den hadde som europeiske borger den tradisjonelle vanngraven rundt, men det var også den eneste likheten. Vi hadde ventet oss en borg full av rustninger, våpen og annet krigsutstyr, og derfor ble vi nok litt skuffet da vi ble vist rundt i hovedbygningen. Der fantes ikke noe som minnet om borg der, bare en hel rekke tomme rom. Jo, forresten! Det var en ting. Det var nemlig under i gulvene festet bjeller som ringte for hvert skritt vi tok, så man kom nok ikke uventet inn der i gården. Rommene hadde likevel stor kunstnerisk verdi da de var smykket med vegg- og takmalerier, og i enkelte rom også mosaikkutsmykninger i taket. Dette minnet mer om et kunstmuseum, for det var jo ikke slik vi hadde tenkt oss en japansk borg.

Vel, så var det tid for lunsj. Den ble inntatt på et av Kyotos store turisthoteller, Hotel Fujita. Menyen der var ganske innholdsrik men det så ut til at de fleste satset på grillerte kjempereker med salat, og det var slett ikke noe dårlig valg, for det smakte aldeles utmerket.

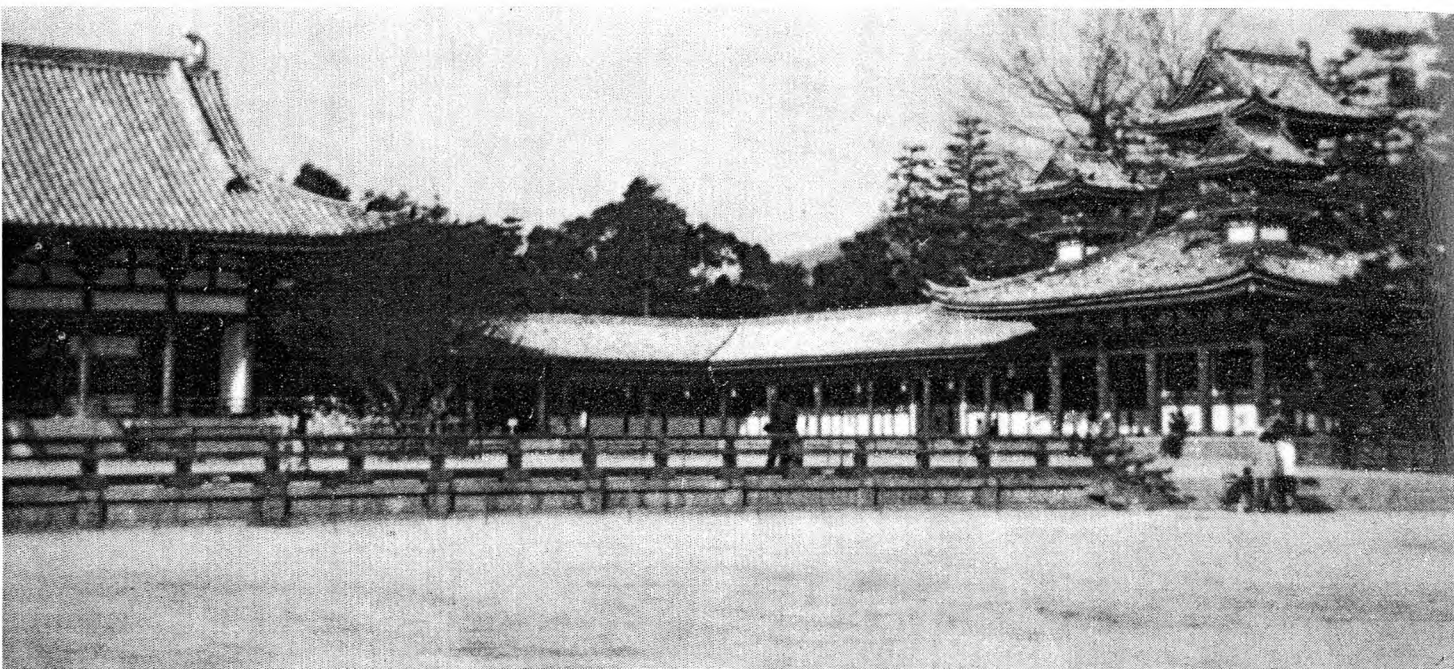
Med maten i magen var vi så klar igjen til å erobre hele byen om nødvendig, men tiden var knapp, så vi måtte videre til neste sted.

Stedet vi nå kom til, er regnet som Japans, ja et av Asias mest berømte steder. Det var igjen et buddhist-tempel, Kinkaku-ji (the Gol-

den Pavilion). Grunnen til navnet er at hovedbygningen er malt med gullmaling. Kinkaku-ji som egentlig heter Rokuon-ji, tilhører Rinzai-sekten av Zen-buddhistene. Det ble i 1397 kjøpt av Yoshimitsu, den tredje shogun av Ashikaga, fra en rik mann ved navn Saionji Kintsune, og ble første brukt som bolig. Etter Yoshimitsy's død ble det etter hans vilje omgjort til et Zen-tempel. Disse bygninger ligger i en meget vakker park, Rokuon-ji-parken, som med disse vakre bygninger virkelig er en fryd å se. Jo, besøket var ikke bortkastet.



*Kinkaku-ji (The Golden Pavillion).*



*Heian Shrine.*

Neste besøkssted var Kyoto Handicraft Center, en 6 etasjers bygning som var et kombinert shopping- og demonstrasjons-senter for hjemmeindustrien. Vil her prøve å ta frem noe av det man så i de forskjellige etasjer:

1. etasje: Her fikk vi se sølv- og bensmykkmakere i aksjon, dessuten tegnere som med sin kirurgiske nøyaktighet var imponerende å se på når de tegnet sine mosaikkmønster o. l. på porselenkrukker, vaser, kopper og fat. Ellers fantes det moderne malerier og antikke møbler osv.

2. etasje: Her kunne man bl. a. få kjøpt Samurai-sverd, silkebroderier, silke og andre tekstiler, kimonoer og andre klesplagg av silke m. m.

3. etasje: I denne etasjen fikk pengene størst omsetning da avdelingen besto av leger, elektriske regnemaskiner, kameraer, kikkerter, transistorradioser, kassettpillere, gramfoner og lydbånd o. l. Dessuten kunne man også få kjøpt gamle skrifter og plakater, antikke malerier og trykksaker.

4. etasje: Her kunne man finne silke og andre tekstilvarer, finere kimonoer og barneklær. Hovedattraksjonen var nok dukkemakerverkstedet, men vi fikk dessverre ikke se noen dukkemakere i aksjon. Her kunne man få kjøpt dukker og japanske paraplyer, originalmalerier, tegninger i vann- og oljefarger osv.

5. etasje: Her fant man verksteder for gullsmeder og pottemakerer, og man kunne her kjøpe smykker, kulturperler, koraller, klokker, porselen- og Chinavarer som middagssett, te-sett, vaser o. l.

6. etasje: De som ennå hadde noen slanter igjen og ikke hadde tatt heisen opp med det samme, kunne besøke restauranten her og samtidig nyte den fine utsikten ut over byen.

Vi hadde en halv time på besøket, men her kunne man jo gått en hel dag, hvis man bare hadde en haug yen i lommen. En ting er iallfall sikkert, vi fikk et bra inntrykk av hva slags varer «handicraft» omfatter.

Så var det tid for siste besøkssted. Det var et shinto-tempel, Heian. I utforming var det ikke så stor forskjell på dette og buddhist-tempelet vi besøkte først, men i motsetning til at buddhist-tempelet var dominert av fargen brunt, var shinto-tempelet i rødt. Her var det forresten temmelig folksomt. Det var hele tiden en sammenhengende strøm av pilgrimer og turister som kom og gikk. Det så ut som om flertallet var pensjonister, og det må man vel regne som normalt i et travelt land som Japan.

Etter at vi hadde tatt de siste bildene i filmapparatene, var det bare en ting igjen på programmet, nemlig turen tilbake til Kobe. Klokkene 1630 forlot vi Kyoto og satte kursen tilbake til NORBEGA og hverdagen.

Det er alltid litt vanskelig å få det rette inntrykk av en slik tur bare ved å lese en reiseskildring, så mitt råd er derfor: Kommer du en gang til Japan og får anledning, så ta en tur til Kyoto. Det er et sted man bør ta med hvis man vil ha et korrekt bilde av Japan av i dag.



# Markedsoversikt

Årets 1. kvartal har på mange måter vært preget av ettervirkningene av oljekrisen, og verden har til fulle fått øynene opp for hvor avhengig det moderne industrisamfunn er av olje. På samme måte er det blitt klart for alle og enhver i hvilken maktposisjon de olje-eksporterende land står, og da i første rekke araberlandene. Ved sin hensynsløse prispolitikk må araberne ta hovedskylden for den meget kraftige inflasjonsbølge som følger i oljekrisens kjølvann, og som også araberne selv får føle i form av dyrere importvarer fra industrilandene.

Innføringen av boikott mot USA og Nederland sammen med reduksjon i oljeproduksjonen med 25 % i forhold til september i fjor, førte til totalt sammenbrudd på tankmarkedet, og fraktene falt fra W450 til W100 i løpet av noen få dager i slutten av oktober. Økningen i produksjonen på 10 % i januar ble mer enn oppveiet av overskuddstonnasjen fra de store amerikanske oljeselskaper og greidde således ikke å snu utviklingen på tankmarkedet. Gjenopptagelsen av normal produksjon i mars så endelig oppheving av oljeembargoen mot USA har kun ført til korte blaff av optimisme men ingen varig bedring på tankfraktene, som stort sett har pendlet rundt W100 i årets første 3 måneder. Det svake tankmarkedet har ført til at en del av den kombinerte tonnasje har funnet det regningssvarende å gå over i tørrlastfart, idet dry cargomarkedet for første gang på mange år har vist seg sterkere enn tankmarkedet. I forrige nr. av NOR-AVIS viste vi hvordan kornfraktene frem til oktober var kommet opp i nye rekord-høyder, som nå igjen er slått ganske klart. I år har kornraten Gulf/Japan variert mellom \$ 25,— og \$ 30,— pr. tonn, med en enkeltslutning til \$ 34,— som foreløpig topprate. Transatlantisk har ratene stort sett ligget mellom \$ 16,— og \$ 19,—. Kornmarkedet domineres av de mellomstore skip og har derfor ikke blitt særlig merkbart påvirket av de kombinerte skips inntreden i markedet. De større bulkcarriers — 60/80 000 tonners — som i første rekke finner sin beskjeftigelse i malm- og kullfart, har imidlertid fått føle denne konkurransen, og ratene for de større skip har gått ikke uvesentlig ned.

Imidlertid er dry-cargomarkedet fortsatt stramt og utsiktene for resten av 1974 må betraktes som gode, men det på litt lengre sikt er vanskelig å si for meget konkret, selvom undertonen vel kan betegnes som fast. Vi kan i denne sammenheng meddele at rederiet har utnyttet dagens faste markedet til å slutte opp NORBETH til de velkjente trelastbefraktere Canadian Transport Co. for et 2 års time-charter med levering kommende årsskifte, etter fullførelsen av vårt nåværende engasjement i HBS-gruppen. Frakten, som vi er bedt om ikke å rapportere, anser vi som meget tilfredsstillende.

Videre har vi forhandlet oss frem til en avtale om avkorting av NORBEGA's certeparti med NOSAC mot en betydelig kompensasjon, således at skipet vil bli tilbakelevert til oss like over nyttår. Vi har derfor sluttet NORBEGA for et nytt 2 års t/c til det japanske rederiet Yamashita-Shinnihon Steamship Co. til en etter forholdene gunstig rate som vil gi oss et bedre resultat enn om vi hadde måttet fullføre maksimumsperioden under NOSAC c/p frem til mars 1977.

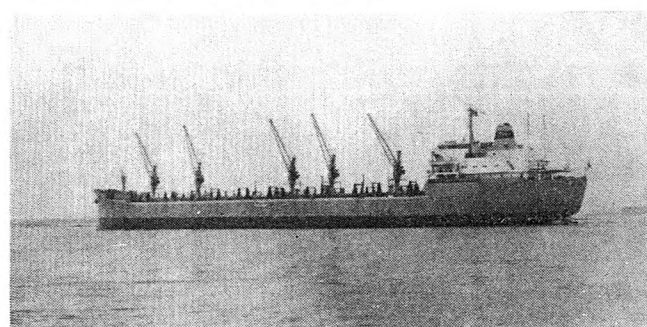
# „Norbrott” som TV-stjerne

Onsdag 13. mars dukket et velkjent «ansikt» opp på TV-skjermen i programmet «Rapport» som for anledningen var viet skipsfarten og spesielt linjefart i forbindelse med UNCTAD-konferansen i Geneve. Det var NORBROTT som Fjernsynet hadde valgt som gjennomgangsfigur i programmet som åpnet med at skipet kom inn til Rotterdam for lossing av en partlast japanske biler. Senere fulgte sekvenser fra lossingen og tilslutt fulgte kameraet skipet ut fra havn på vei til Antwerpen for sluttlossing og deretter dokking.

Vi ble overrasket da Fjernsynet henvendte seg til rederiet med forespørsel om å få ta opp bilder av NORBROTT under lossingen i Rotterdam, men hadde selvfølgelig ingen innvendinger mot dette såfremt det ikke oppsto forstyrrelser i lossingen. For ordens skyld ble også Wallenius samt stevedorene i Rotterdam kontaktet og ga grønt lys til billedopptakene ombord og på kaien.

Programmet omhandlet i første rekke linjefarten og de problemer norske linjerederier har å hankses med i dag som følge av den stadig mer omfattende flaggdiskriminering som praktiseres rundt om i verden og spesielt i Syd-Amerika. Disse problemene vil bli ytterligere forsterket som følge av det målet som er satt for UNCTAD-konferansen, nemlig å

fastsette et 40/40/20 lastefordelingsprinsipp som innebærer at eksport- og importlandenes flåter skal skipe 40 % hver av linjelastene, mens de såkalte 3. land kun skal ha anledning til å konkurrere om de siste 20 %. Det er imidlertid tegn som tyder på at interessenetningene mellom de deltagende parter nå etter hvert er blitt så store at man ikke vil nå frem til målet, dvs. en såkalt «kode for linjefart» som et tilstrekkelig antall nasjoner vil kunne akseptere. Fra norsk side er man i første rekke engstelig for at hvis dette lastefordelingsprinsippet først blir kne-



satt for linjefarten, vil det formodentlig ikke vare lenge før det vil reise seg krav om tilsvarende reguleringer av bulk/tankskipningene med de katastrofale følger det vil kunne få for norsk skipsfart. Det er således ikke i første rekke problemene for norsk linjefart som er bakgrunnen for den norske motstand mot den pågående UNCTAD-konferansen, men snarere redselen for de konsekvenser en kode for linjefart i neste omgang kan føre til for trampfarten. Dette har naturlig sammenheng med at kun ca. 5 % av den norske flåten er beskjeftiget i linjefart, og at hele den norske bulkflåten (tank/tørrlast-skip) i det alt vesentlige er beskjeftiget utelukkende mellom utenlandske havner. En slik utvikling vil sette arbeidsplassene på norske skip i fare med de konsekvenser det vil kunne få for de steder i Norge som ikke direkte blir berørt av «olje-eventyret». Dette er et helt vesentlig problem myndighetene bør ha helt klart for seg når det eventuelt måtte bli aktuelt å ratifisere «UNCTAD-konferanseavtalen».

Det er fortsatt populært blant de politiske venstreorienterte å rakke ned på rederinæringen, bl. a. ved å fremsette påstander om at skipsfartens betydning for norsk økonomi har vært sterkt overdrevet. Ganske særlig har NRK utmerket seg ved å forsøke å nedvurdere shipping som næringsgren, og derfor var det hyggelig å konstatere at programmet hvor NORBROTT ble tildelt hovedrollen var et nøkternt og godt program uten politiske slagsider. Vi kan derfor si vel blåst til Audun Tjomsland med kolleger og samtidig takke NRK for bildestoffet til denne artikkel.



Rigmor Tollaas.

Når jeg fra nyttår 1974 har ansvaret for skipsadopsjonens daglige drift, håper jeg at arbeidet vil fortsette i de samme baner som jeg kjenner fra år tilbake. Riktignok følger man både på land- og sjøsiden forvandlingens lov, strukturendringer både når det gjelder skip og skoler — og rasjonalisering, men jeg håper at det hjertelag og den omtanke som alltid har vært vist fra begge sider, vil fortsette, slik at kontaktene skole—skip fortsatt vil være levende. Og jeg vil så langt jeg evner gjøre mitt til at det hele skal gli best mulig.

Med vennlig hilsen  
Rigmor Tollaas.

#### M/S «NORBU» og M/S «NOBEGA

##### Adopsjonsskip.

Mausund skole i Mausundvær, Sør-Trøndelags største fiskevær, har adoptert NORBU. Mausundvær består av 3—4 øyer med en samlet befolkning på ca. 600 mennesker. Næringsgrunnlaget er sjøfart og fiske, ved siden av litt jordbruk. Mausund skole er 4-delt med 68 elever, en størrelse som har vist seg å være særlig heldig ved skipsadopsjon.

NORBEGA er det Raunmyr skole, Kongsberg, som har lagt sin elsk på.

Vi tar neppe mye feil når vi gjetter på at mannen bak disse to kontaktene er radio-offiser Øivind Bakken, p.t. NORBU. Radio-offiser Bakken er nemlig veteran når det gjelder skipsadopsjon, fra M/S LEOVILLE med Høvik Verk skole og M/S BIAKH med Rørvik skole.

Vi håper at kontaktene vil bli morsomme og lærerike såvel for skipene som for skolene!

# MANNSKAPSLISTE

pr. 20. mars 1974

M/S «NORBEGA»		M/S «NORBETH»		M/S «NORBELLA»	
Kaptein	Agnar Hanssen, Tromsø	Kaptein	Hugo Karlsen, Rossfjordstraumen	Kaptein	
Overstyrmann	Nils Bøhn, Langesund	Overstyrmann	Trond Manum, Garnes	Overstyrmann	
1. styrmann	Roald Pedersen, Nygårdsjøen	1. styrmann	Helge Fossen, Vikersund	1. styrmann	
2. styrmann	Ole Øvergaard, Ilseng	1. styrmann jr.	Frank Hansen, Skien	1. styrmann jr.	
Radiooffiser	Ivar Haug, Raudeberg	Radiooffiser	Egil Nielsen, Arendal	Radiooffiser	
Arbeidsleder	Kristian Sandmo, Kjøpsvik	Arbeidsleder	Harald Johansen, Håpet	Arbeidsleder	
Matros	Oddvar Bøe, Tønsberg	Matros	Ole Sletvold, Jessheim	Matros	
Matros	Eilif Salangi, Bugøynes	Matros	Harry Karlsen, Nuvsvåg	Matros	
Matros	Svein Skjeime, Farsund	Matros	Rune Gustavsen, Dilling	Matros	
Lettmatros	Svein Fossen, Bø i Telemark	Matros	Victorino Poblete, Filippinene	Matros	
Lettmatros	Kurt Zachariassen, Ankenesstrand	Matros	Arne Olsen, Narvik	Lettmatros	
Maskinsjef	Gunnar Larsen, Bergen	Lettmatros	Kjell Christensen, Oslo	Maskinsjef	
1. maskinist	Kjell Didriksen, Grimstad	Maskinsjef	Olav Westby, Finnsnes	1. maskinist	
2. maskinist	Per Helmersen, Svelvik	1. maskinist	Klaus Fjeldhaug, Skien	2. maskinist	
Elektriker	Arnstein Voll, Bergen	2. maskinist	Arne Westby, Finnsnes	Elektriker	
Reparatør	Günter Marks, V. Tyskland	Elektriker	Kåre Halvorsen, Sande i Vestfold	Reparatør	
Motormann	Jon Fuglestveit, Sannidal	Reparatør	Hjalmar Arild, Kvalsund	Reparatør	
Motormann	Harald Johansen, Lofts-Eik	Motormann	Bjørn Østgård, Storslett	Motormann	
Smører	Svein Stamsø, Søndeled	Motormann	John Asphaug, Narvik	Motormann	
Stuert	Jonny Bartnes, Søreidgrend	Smører	Bård Seigerud, Kirkenær	Smører	
Kokk	Bernt Waggeli, Hammerfest	Stuert	Arne Bruvik, Bergen	Stuert	
Pike	Mona Celius, Drammen	Kokk	Thorbjørn Karlsen, Tromsø	Kokk	
Pike	Guri Jakobsen, Tromsdalen	Pike	Ingebjørg Karlsen, Nuvsvåg	Pike	
Pike	Signe Pedersen, Nygårdsjøen	Pike	Vigdis Ruud, Drøbak	Pike	
		Pike	Edna Hjort-Zerna, Narvik	Pike	

M/S «NORBU»		M/S «NORBROTT»	
Kaptein	Audun Hervig, Bergen	Kaptein	Pareli Sørgård, Inndyr
Overstyrmann	Bjørn Harila, Fosnavåg	Overstyrmann	Jens Løvlid, Meistervik
1. styrmann	Svein Båfjord, Straumen i Salten	1. styrmann	Svend Benjaminsen, Tranøy
2. styrmann	Halvard Nilsen, Tromsø	1. styrmann jr.	Kjell Zachariassen, Kristiansund
Radiooffiser	Øivind Bakken, Finnsnes	Radiooffiser	Harald Hansen, Hordvik
Arbeidsleder	Sverre Vangen, Tynset	Arbeidsleder	Odd Dahl, Rælingen
Matros	Rolf Rasmussen, Sørvågen	Tømmermann	Kåre Strøm, Narvik
Matros	Magne Bernstrøm, Brandbu	Matros	Jose Brion Tubio, Spania
Matros	A. Aragon Gonzalo, Spania	Matros	Leif Jensen, Oslo
Lettmatros	Armando Navarro, Filippinene	Matros	Oddvar Falck, Tromsø
Lettmatros	Rostum Oliveria, Filippinene	Matros	Hugo Sairanen, Finland
Maskinsjef	Knut Johnsen, Tromsø	Lettmatros	Svein Sandvik, Årdal
1. maskinist	Jan Johannessen, Leirvik, Stord	Maskinsjef	Odd Dalland, Bergen
2. maskinist	Øystein Langmyreng, Hemnes	1. maskinist	Terje Hansen, Bergen
Assistent	Odd Sørensen, Brøstadbotn	2. maskinist	Asbjørn Pedersen, Narvik
Elektriker	Leif Lihaug, Mathopen	Assistent	Anton Amundsen, Narvik
Reparatør	Axel Turko, V. Tyskland	Elektriker	Kurt Sewe, V. Tyskland
Motormann	Evald Iversen, Nesseby	Reparatør	Osvald Myren, Vegårdshei
Motormann	Ronny Samuelsen, Kirkenes	Motormann	Jacobus Oosterling, Nederland
Smører	Finn Trones, Grubhei	Motormann	Pastor Lago Nunez, Spania
Smører	Henrik Malm, Oslo	Motormann	Johnny Langgrind, Rygge
Smører	Stein Aasheim, Mo i Rana	Motormann	Roald Haug, Oslo
Stuert	Arild Pettersen, Melsomvik	Smører	Harold Hanssen, Harstad
Kokk	Brynjar Johansen, Tvedestrand	Stuert	Mannfred Breistein, Skjoldtun
Pike	Astrid Hægstøyl, Omli	Kokk	Hermann Leinmüller, Storbritannia
Pike	Alvilde Bakken, Finnsnes	Pike	Britt Hanssen, Finnfjordbotn
Messemann	Segundo Rodil, Filippinene	Pike	Alfhild Jensen, Oslo
Messemann	Rolando Solema Filippinene	Pike	Kari Andersen, Oslo

# Fra tankskipets barndom

Vår tid trenger av og til å bli minnet om at tidligere generasjoner innen norsk skipsfart og skipsbygging også hadde idéer, initiativ og innsatsvilje. Det kan derfor kanskje være av interesse å minne om det første tankskip, barken «Lindesnæs» på 674 NRT, dets konstruktør ved ombyggingen og første kaptein, Even Tollefsen.

Even Tollefsen ble født på Nøtterøy den 4/9 1841 og viste allerede fra sin tidlige ungdom en utpreget interesse for skipsbygging. Hans største ønske var å komme inn ved Horten Skibsverft, men på grunn av farens tidlige død måtte han gå til sjøs etter konfirmasjonen. I 1862 tok Tollefsen styrmanns-eksamen i Drammen og skipperskolen i Tønsberg i 1864.

Tollefsen ble tidlig knyttet som skipsfører til Gustav Conrad Hansens rederi i Tønsberg og seilte for dette resten av sitt liv. Sin interesse for skipsbygging oppga han imidlertid ikke, men forberedte seg på egen hånd i faget.

Kaptein Tollefsen førte sitt skip mellom Philadelphia og Rouen lastet med petroleum i fat for et fransk oljefirma. Dette firmas forsøk på å løse problemet med å føre olje i lasterom var blitt patentert, men viste seg allikevel mislykket i praksis. Tollefsen har rimeligvis kjent planens svakheter og forstått grunnene til at den ikke var brukbar. Han la frem nye tegninger og idéer for sin reder som tok det dristige skritt å tilby det franske oljefirma 3 av rederiets skip til transport av petroleum «in bulk». Forutsetningen var at oljefirmaet ville finansiere foretaket ved å befrakte de 3 skip for et tilstrekkelig antall reiser. Avtalen om befraktning av de 3 seilskipene ble inngått høsten 1877 og i løpet av vinteren 1877—78 ble skipene ombygget på Fagerheim Verft ved Tønsberg under ledelse av kaptein Tollefsen.

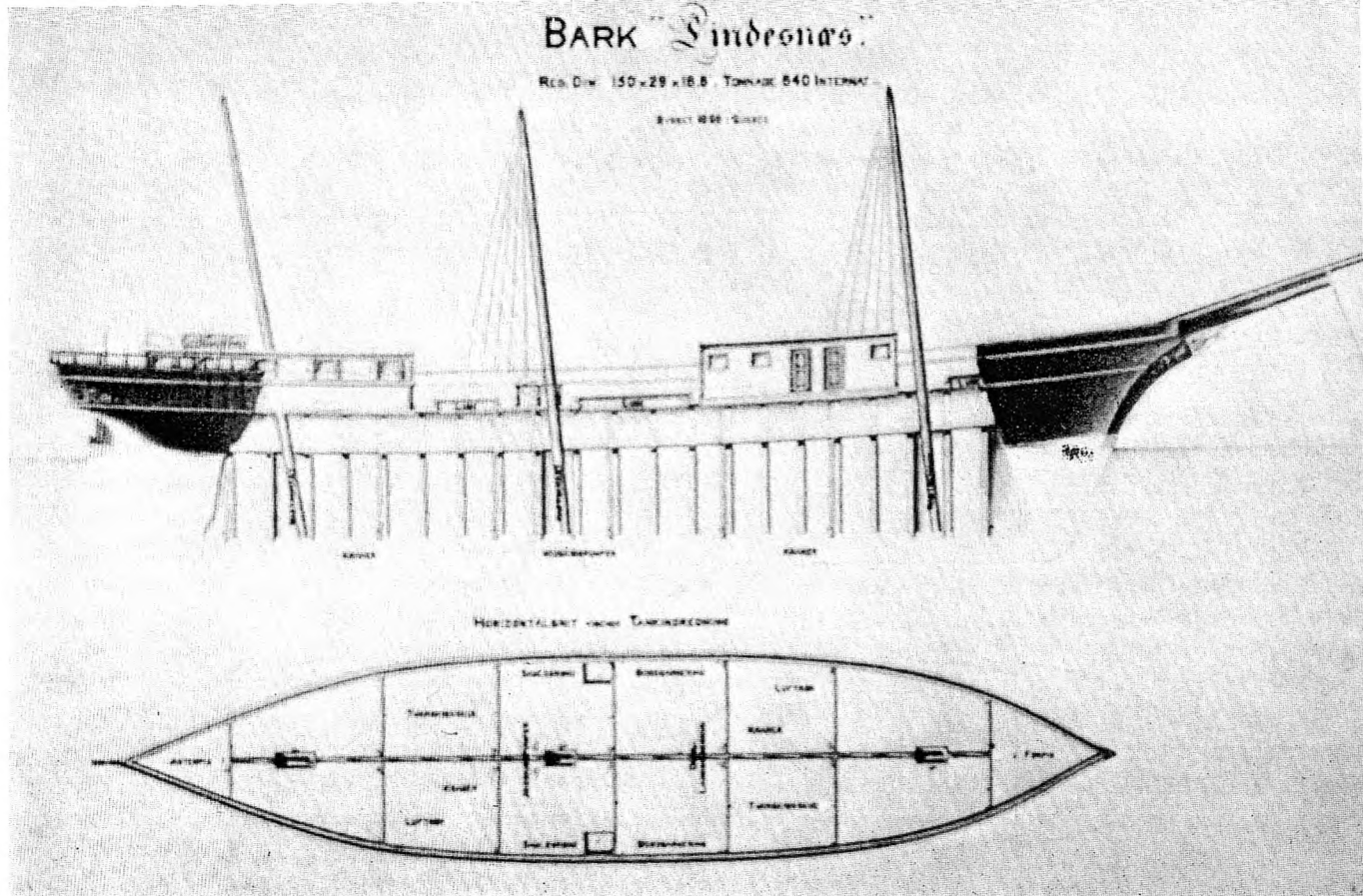
Lasterommet i seilskipene, som alle var av tre, ble inndelt i flere lukkede tanker. Tankskottene utført av tre ble forsynt med oljekraner som kunne åpnes og stenges fra dekk. Oljen kunne gjennom disse tappes fra tank til tank slik at hele lasten kunne føres midt-

skips for derfra ved hjelp av en svinghjuls-pumpe på dekk å pumpes i land. I hver tank ble anbragt peilerør for kontroll av lekkasje. Garnering ble lagt på bunnstokken, spant og under dekksbjelker, drevet og tettet med filt. Det ble lagt inn et eget tankdekk og hoveddekket ble løftet slik at det på mellomdekket kunne stues oljefat. Tollefsen fryktet at olje under skipets krenging ville bli presset opp på mellomdekket og arrangerte derfor midtskips en samlebrønn på hver side av borde. Gjennom en rørledning ble oljen derfra ført tilbake til de tanker som ved peiling viste størst lekkasje.



*Kaptein Tollefsen.*

Våren 1878 ble det foretatt en vellykket prøvetur med vann i tankene og de 3 skipene ble satt inn i petroleumsfarten Amerika—Rouen og Tollefsen overtok selv «Lindesnæs»



som kaptein. Konstruksjonen virket helt fra begynnelsen tilfredsstillende.

Kaptein Tollefsen ble derved den som løste tankproblemet på en slik måte at transport av olje i lasterom ble praktisk mulig.

Det franske oljefirma mente imidlertid å ha fått idéen først og anla sak mot kaptein Tollefsen. Den offisielle grunn til prosessen var spill av olje som fant sted under reisen. Lekkasjen fra tankene var ikke til å unngå, og olje samlet seg i skipsbunnen, blandet seg med vann og gikk ved lensing ut i havet. Saksøkeren ville forby skipets fører å lense skipet for at ikke olje skulle gå tapt. Flere dommer i saken ble avsagt ved fransk domstol og kaptein Tollefsen ble etter 4 domsavsigelser frikjent og tildelt 657,34 francs i saksomkostninger.

Tollefsen arbeidet videre på å forbedre bulk-systemet. Hans viktigste forbedring var separasjonstanken som ble oppfunnet og konstruert av ham. Vann og olje fra skipsbunnen ble pumpet over i separasjonstanken og her ble oljen skilt fra vannet og ledet tilbake til tankene, mens vannet rant ut i sjøen.

Som oppfinner gikk kaptein Tollefsen opp i arbeidet med bulkarrangementet av ren interesse for saken og søkte ikke patent eller stilte krav om andel av utbyttet av sine oppfinnelser. Når han heller ikke søkte patent

på separasjonstanken er nok forklaringen den at han betraktet denne oppfinnelsen som en erstatning for de tap oljefirmaet hadde hatt ved oljetapet på de første reiser.

Den eneste fordel kaptein Tollefsen fikk for sin innsats var at han fikk større skip og høyere kaplak enn før. Forøvrig ble hans vilkår dårligere da fart med petroleum i bulk var farefull, slitsom og meget ubehagelig, p.g.a. oljedunst, røkeforbud og de mange forsiktighetsregler som måtte tas mot brannfaren.

Kaptein Tollefsen ble til slutt trett av den slitsomme bulkfarten og overtok i 1890 fullriggeren «Magnhild» som han på rederiets vegne selv hadde kjøpt i London. Etter flere år i langfart forliste «Magnhild» i 1897 under en orkan utenfor kysten av USA idet kulllasten forskjøv seg. Den største del av besetningen ble reddet, men kaptein Tollefsen gikk ned med skipet. I amerikanske aviser ble det bragt lange nekrologer hvor Tollefsen ble hyldet for sin noble personlighet, dyktighet og mot. I Tønsbergavisene fra den tid kan man imidlertid ikke finne hans navn nevnt, like så lite ved denne som ved tidligere anledninger.

Først i 1941 fikk kaptein Tollefsen full oppreisning idet Tønsberg Sjømannsforening da reiste en statue over ham hvor han hylides som tankskipets oppfinner.

# Internasjonal sjømannsidrett skal få sin egen organisasjon

Onsdag 6. februar 1974 kom representanter fra myndigheter og maritime institusjoner i de nordiske land, Tyskland, England, Holland, Sovjet, USA og Japan sammen til et forberedende møte i Oslo for å drøfte mulighetene for etablering av en internasjonal komité for sjømannsidretten.

Den internasjonale sjømannsidrett er nå blitt så omfattende at Norge ikke lenger makter å dra lasset alene. Fra norsk side håper vi derfor på at det vil bli mulig å få en internasjonal overbygning for denne viktige idretten, sier formannen i Sentralutvalget for sjømannsidretten, direktør Jacques *Michelet* i rederiet Anders Wilhelmsen & Co.

— Er dette et resultat av Deres besøk i Europarådets Sportskomité?

— I grunnen ikke. Hensikten med vårt møte i Strasbourg var først og fremst å gi informasjon, og jeg må virkelig si at jeg er forbauset over hvor lite kjennskap komitéen hadde til sjømannsidretten. Nå har vi imidlertid fått en dør på gløtt til internasjonale organer, og vi håper at komitéens medlemmer vil påvirke sine lands myndigheter, idrettsorganisasjoner og maritime institusjoner til å gå aktivt inn for sjømannsidretten. Men den drives jo ikke bare i Europa. Neste skritt blir derfor å finne frem til et eller annet FN-organ som måtte ha noe med idrett å gjøre. ILO har forøvrig tatt med sjømannsidretten i sin resolusjon om velferdsarbeidet til sjøs i oktober 1970, men foreløpig har vi sett få eller ingen resultater. Sjømannsidrett er vel også litt på siden av det ILO til daglig stiller med. Det gjelder derfor å ha så mange internasjonale kanaler som mulig for å kunne påvirke de forskjellige lands myndigheter.

— Hva er det så man vil oppnå ved å få en internasjonal organisasjon for sjømannsidretten?

— Det var i 1967 at Norge tok initiativet til å arrangere internasjonale idrettsuker i Antwerpen og Rotterdam. Disse arrangementene har utviklet seg raskt, og i fjor var det 24 idrettsuker i havner i Europa, Østen og Nord-Amerika. Samlet var det over 16 000 deltakere på 904 skip fra 55 nasjoner. Stort sett er det Norge som har dratt lasset når



*Direktør Jacques Michelet.*

det gjelder finansieringen og den arrangementstekniske siden. Dette går imidlertid ikke lenger. Riktignok er det i de senere år blitt gitt varierende støtte til disse idrettsukene fra forskjellige hold, men det er allikevel påkrevet med et langt fastere system. Målet er nasjonale sjømannsidrettsorganisasjoner i skipsfartslandene og lokale komitéer i de viktigste havnene. En eventuell internasjonal organisasjon for sjømannsidrett skal så overvåke og koordinere virksomheten, sier direktør Michelet.



# Maritime skoler

**Skolesøkende oppfordres til å kontrollere/friske opp sitt kunnskapsgrunnlag.**

**I forbindelse med at syvårig folkeskole ennå en tid skal være opptaksgrunnlag ved de maritime skoler har Norges Rederforbund og Skipsfartens Arbeidsgiverforening, Felleskontoret, sendt ut følgende Rederisirkulære:**

## *Opptakskrav for de maritime skoler.*

Vi viser til vedlagte rundskriv F-385/73 fra Kirke- og undervisningsdepartementet om inn-takskrav, forkurs og mulige 2. klasser fra januar 1974.

Til tross for at bestemmelsene om 9-årig skole som grunnlag for opptak ved maritime skoler er trukket tilbake, vil vi anmode rederiene om å oppfordre skolesøkende til å kontrollere/friske opp sitt kunnskapsgrunnlag.

Som rederiene vil vite har det i de senere år vært vanlig at mange elever i 2. klassene ved de maritime skoler har måtte gi opp etter få måneder. For dem som fullfører skoleåret, har strykprosenten vært ganske høy. Så vel for rederiet som for den sjømann det gjelder er det uheldig med mislykket skolegang.

Vi mener det er mulig langt på vei å gardere seg mot slike ubehageligheter ved å sørge for at kunnskapsgrunnlaget er i orden før man går inn på skole. Noe har man jo glemt siden man sluttet folkeskole eller grunnskole, og dessuten er både krav og arbeidsmengde i de maritime skoler øket som følge av den generelle og tekniske utvikling.

Selv om det ikke kreves 9-årig skoles kompetanse for å komme inn på skole, vil oppgaver som har vært gitt til eksamen for plan 2 i matematikk, engelsk og norsk være nyttige fordi de vil vise om man har forutsetninger for å klare arbeidet i 2. klasse ved de maritime skoler. Den som greier å besvare oppgavene med tilfredsstillende resultat (dvs. at minst halvparten må være riktig) vil være godt rustet til å ta fatt på skolegangen. Vi mener derfor at rederiene bør anbefale selvstudier og/eller forkurs som forberedelser for skolegang.

For selvstudieformål har vi fått utarbeidet læremidler, enkle hefter med eksamensoppgaver, plan 2 øvingsoppgaver, løsninger og fasit i fagene matematikk, engelsk og norsk. De som tenker seg inn på skole til høsten, bør nøye konsentrere seg om disse heftene som vil gi grei beskjed om det kunnskapsgrunnlag man har.

For dem som har mer tid på seg, vil vi anbefale læremidler som dekker pensum i 9-årig skole. Opplegg for selvstudium i matematikk og fysikk er ferdig trykt. Norsk kommer i løpet av våren. Engelskopplegget har lydbåndøvelser og skriftlige oppgaver i tillegg. Materiale for de første fire år av begynnerundervisningen er ferdig. Det består av 14 lydbånd — spilletid 13 timer og 41 minutter med tilhørende lære- og øvingshefter. I fysikk bruker man lærebok og studiehefte med laboratorieoppgaver.

De læremidler som er nevnt ovenfor egner seg for selvstudium, og man kan altså arbeide med dem på fritid ombord.

For dem som vil foretrekke skole, minner vi om de maritime skolars forkurs. De går fra januar til juni. Sjøfolk som begynner med selvstudium og gjerne vil avslutte med skolegang vil kunne regne med å komme inn senere i kurset, f. eks. i mars/april. For dem som vanskelig kan mønstre av før juni, vil 6 ukerskurset på Risøy folkehøyskole for sjømenn være et godt tilbud.

Både studieheftene og de mer omfattende læremidler for 9-årig skoles fag, kan bestilles fra Statens Velferdskontor for handelsflåten, Bygdøy Allé 21, Oslo 2.

Vi står gjerne til disposisjon med nærmere opplysninger.

Med hilsen

Norges Rederforbund og Skipsfartens  
Arbeidsgiverforening, Felleskontoret  
*Olaf Malterud* *Dagfinn Skår*

## KURSDELTAGELSE

AB Hägglunds krankurs 21.—25.1.74:

*Maskinsjef Gunnar Larsen.*

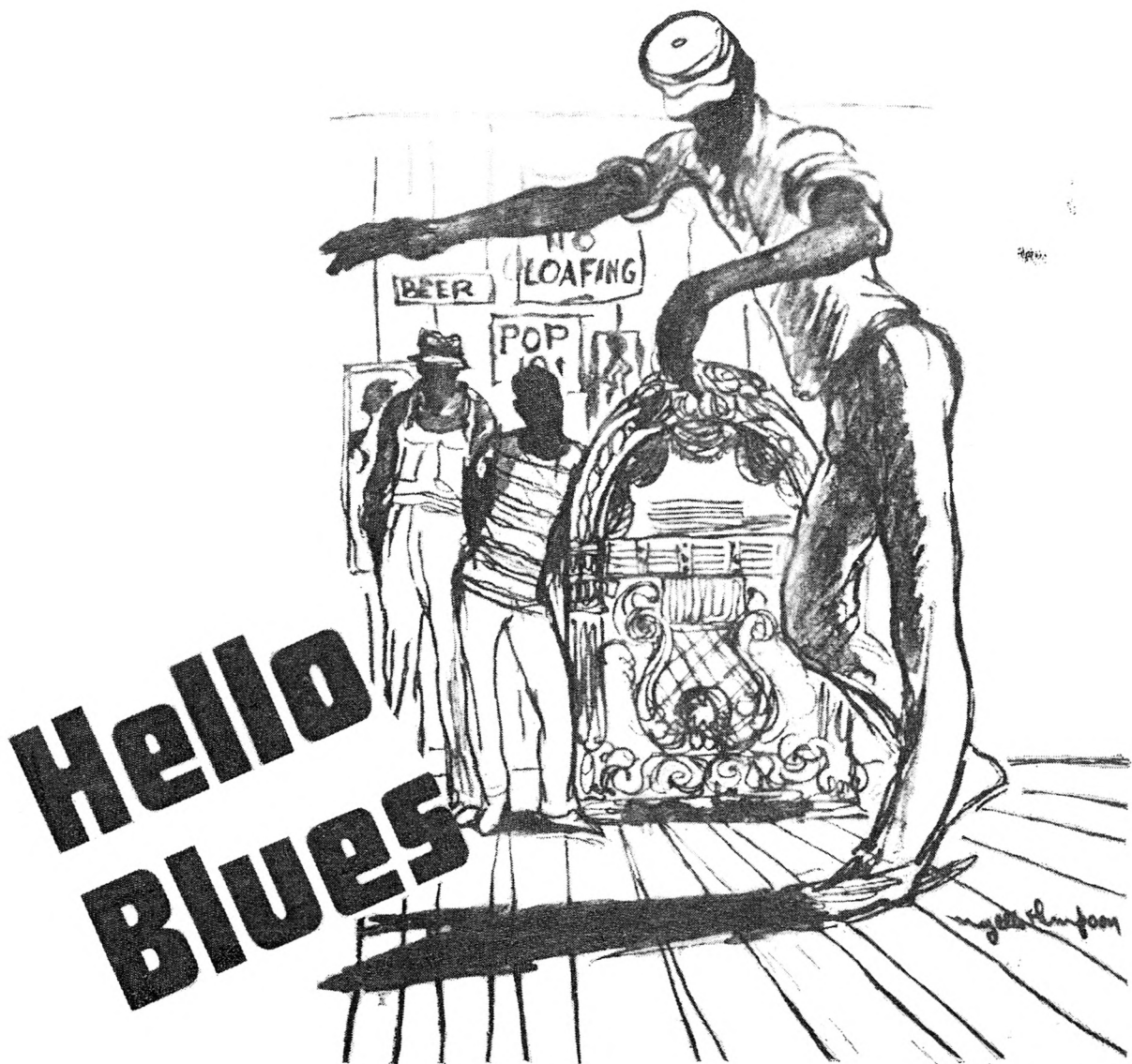
SAF's Befalskonferanse, Rauland, 18.—29.3.74:

*Kaptein Kåre Frekhaug.*

*Kaptein Haakon Grønnesby.*

Norcontrol-kurs 11.—15.2.74:

*Maskinsjef Gunnar Larsen.*



I USA kan man gjøre gunstige plate- og kassett-innkjøp, minner maskinsjef Olav K. Westby, M/S «Norbeth», oss om.

I NOR-AVIS for noen tid siden var det skrevet om stereoanlegg med tilbehør. Til slike anlegg trenger en også plater eller kassetter, noe som til tider kan være temmelig dyrt hjemme i Norge. Her har jeg funnet at en kan gjøre fordelaktige innkjøp i USA, om en ikke stiller krav om at en skal ha dagens toppmelodi. I de fleste Department Stores og selvfølgelig også i vanlige musikkforretninger kan en finne LP og singleplater samt kassetter av begge vanlige typer på tilbud. Prisen kan være så lav som \$ 1,— for vanlig stereo LP plater,

men det vanlige er ca. \$ 2,—. Utvalget er stort og en kan få plater av riktige toppartister og med de beste orkester.

Nå er jeg litt svak for jazz og blues, men lytter gjerne også på country & western samt lettere klassisk. Hva er så blues?

Ja, en kan vel si det er negrenes folkemusikk i sydstatene og det var en vel begynnelsen til jazz for en 40 år siden. Noen blues kom vel neppe utenfor sydstatene før for en 15 år siden. Det var i de gamle dager da du kunne kjøre forbi de store bomullsmarkene og se intet annet. Når du så kom til et veikryss lå det gjerne en liten kafé med et ølskilt på taket og en jukeboks innenfor døren, spillende

på denne folkemusikken. Noen kalte det blues, mens andre ikke nevnte den ved navn. Det kunne være de glade blues som du hverken trengte kaffe eller sigaretter for å lytte til. De profesjonelle hvite musikere som spilte inn platene for negrene kalte det for rase-musikk og den har senere utviklet seg til rock og de store penger. En kjent jazzmusiker sa om blues at alle syntes like eller kanskje det som var enda verre: «Den samme plate spilt bakfra.»

Liker du jazz, ja da liker du også Nancy Wilson. Noen sier hun synger jazz, andre at hun synger soul. Selv sier hun at hun ikke liker å bli klassifisert i noen spesiell gruppe og det er vel det mest riktige. Hun synger over et vidt spekter og det synes som om hun forandrer stil ved skifte av band.

Nevner man jazz, er det ikke mulig å komme forbi Glenn Miller. En av de ledende musikk-kritikere sa engang: «Av alle de bandledere jeg har møtt er det en som vet mere enn de andre hva han vil ha og som er istand til å få ut av sine menn hva han vil ha. Det er Glenn Miller». Det var flere årsaker til dette. Glenn Miller var en kraftfull og intelligent kar. Han planla sine melodier vel gjennomtenkt og forsiktig, men når det var gjort var det intet som kunne hindre ham i å utføre sine planer. Han var dessuten utstyrt med føling av hva som solgte, god smak og ikke minst, musikalsk utdannelse. Hvem vil vel ikke lytte til melodier som «Chattanooga Choo Choo», «At last», «Pavanne», «Serenade in Blue» og «Danny Boy» som forøvrig er en av orkesterets første melodier.

En annen av de store jazzmusikere og ledere er Henry Mancini og jeg kan da nevne melodier som «Moon River», «The Days of Wine and Roses» og «Charade», hvilke er tidløse. Han var også en av mennene bak filmene «The Glenn Miller Story» og «The Benny Goodman Story», dessuten sto han for musikken i «Breakfast at Tiffany's» og «The Pink Panther». Mancini og hans orkester er noe en gjerne lytter på og jeg vil også nevne melodier som

«Dream of You», «Sidewalks of Cuba» og den klassiske «Tequila».

Louis Armstrong behøver jeg vel ikke å nevne, men det var vanskelig å finne noen av hans plater på utsalg, selv om jeg nå har fått fatt i noen.

Så har vi «The Kings of Swing», Harry James, Benny Goodman, Artie Shaw, Bob Crosby og selvfølgelig «Pappa» for dem alle, Duke Ellington. Det var to kjente underholdnings-pirer i slutten av 30-årene: «Steel Pier» og «Million Dollar Pier». Begge lå i Atlantic City, New Jersey, og alle de ovennevnte spilte der. Det var her Harry James gradvis steg til å bli en stor bandleder og hans versjon av «One O' Clock Jump» ble den nå så kjente «New Two O'Clock Jump». Men la meg sitere hva «Bugs» BBower, som spilte på begge pirers husorkester, skriver: «Engang hørte jeg en rytme spilt av Bob Zurke på piano; Ray Badduck slo trommer og Bob Haggart på bass i en stil jeg aldri hadde hørt før. De kalte det «Dixieland» og Bob Crosby bygde et helt nytt storband i den stilen». «Bugs» sier videre: «På Labour Day 1939 var det klokken ni om kvelden omtrent 5000 tilhørere i salen, varme, svettende og ventende på Artie Shaw. Hans band hadde spilt i en time da Artie kom frem på scenen og salen eksploderte etter hans første nummer; han største «hit» «Begin the Beguine».

Nå har jeg bare nevnt musikere og plater jeg har fått fatt i, men det er mange flere som selvfølgelig ikke må glemmes.

*Olav K. Westby.*

## Norbega's «Sverdslag»,

— niendeplass i konkurransen  
om beste skipsavis 1973.

Ved en sammenkomst i Rederforbundets lokaler 7. mars ble «Rasmus»-statuetten for beste skipsavis i 1973 utdelt.

Representanter for de ti beste avisene var innkalt og spenningen var stor, da den innbyrdes rekkefølge først ble røpet etter hvert som premieutdelingen skred frem.

46 skipsaviser hadde kvalifisert seg for delakelse, dvs. utkommet med fire nummer eller mer i løpet av året. Dette er det høyeste deltakerantall siden Velferdskontoret startet skipsaviskonkurransen for fem år siden. Kvaliteten både innholdsmessig og hva lay-out angår, er blitt stadig bedre.

En skipsavis må være funksjonell, avspeile livet ombord i arbeid og fritid, ha plass for personalia og underholdning, samt gi plass for skipsledelsens informasjoner om skipets drift etc. En avis som kan kombinere disse forhold, regner vi som en god skipsavis, sa konsulent Reidar Hui fra «Velferden».

Det ble imidlertid understreket at det ikke var meningen at skipsavisen skulle bli den altoverskyggende fritidsaktivitet ombord, men at den bare burde være en av flere aktiviteter, et middel til kommunikasjon, hygge og underholdning.

Når det gjelder «SVERDSLAG», hadde juryen spesielt festet seg ved avisens gode lay-out.

Vi gratulerer «SVERDSLAG»'s redaksjon og ønsker lykke til videre!

### Resultatlisten:

- 1 M/S «SANGSTAD», skipsavis «RASJONALIS» (A. F. Klaveness & Co. A/S, Lysaker).
- 2 M/S «BIAKH», skipsavis «LANTERNEN» (L. Gill-Johannessen & Co., Oslo).
- 3 M/S «HØEGH MIRANDA», skipsavis «SKUMSPRØYT» (Leif Høegh & Co. A/S, Oslo).
- 4 LPG/C «TROIKA», skipsavis «TROIKA GLIMT» (Christian Haaland, Haugesund).
- 5 T/T «RIMFONN», skipsavis «RIMFOIL TIMES» (Sigval Bergesen, Stavanger).
- 6 T/S «HØEGH HILL», skipsavis «HØEGH HILLSEN» (Leif Høegh & Co. A/S, Oslo).
- 7 M/S «ROSS SEA», skipsavis «HVALROSEN» (K. S. Rosshavet, Sandefjord).
- 9 M/S «NORBEGA», skipsavis «SVERDSLAG» (Sigurd B. Sverdrup, Oslo).
- 10 M/S «FERNCLIFF», skipsavis «CLIFF-SOGA» (Fearnley & EGER, Oslo).

## Blir det Drammen?

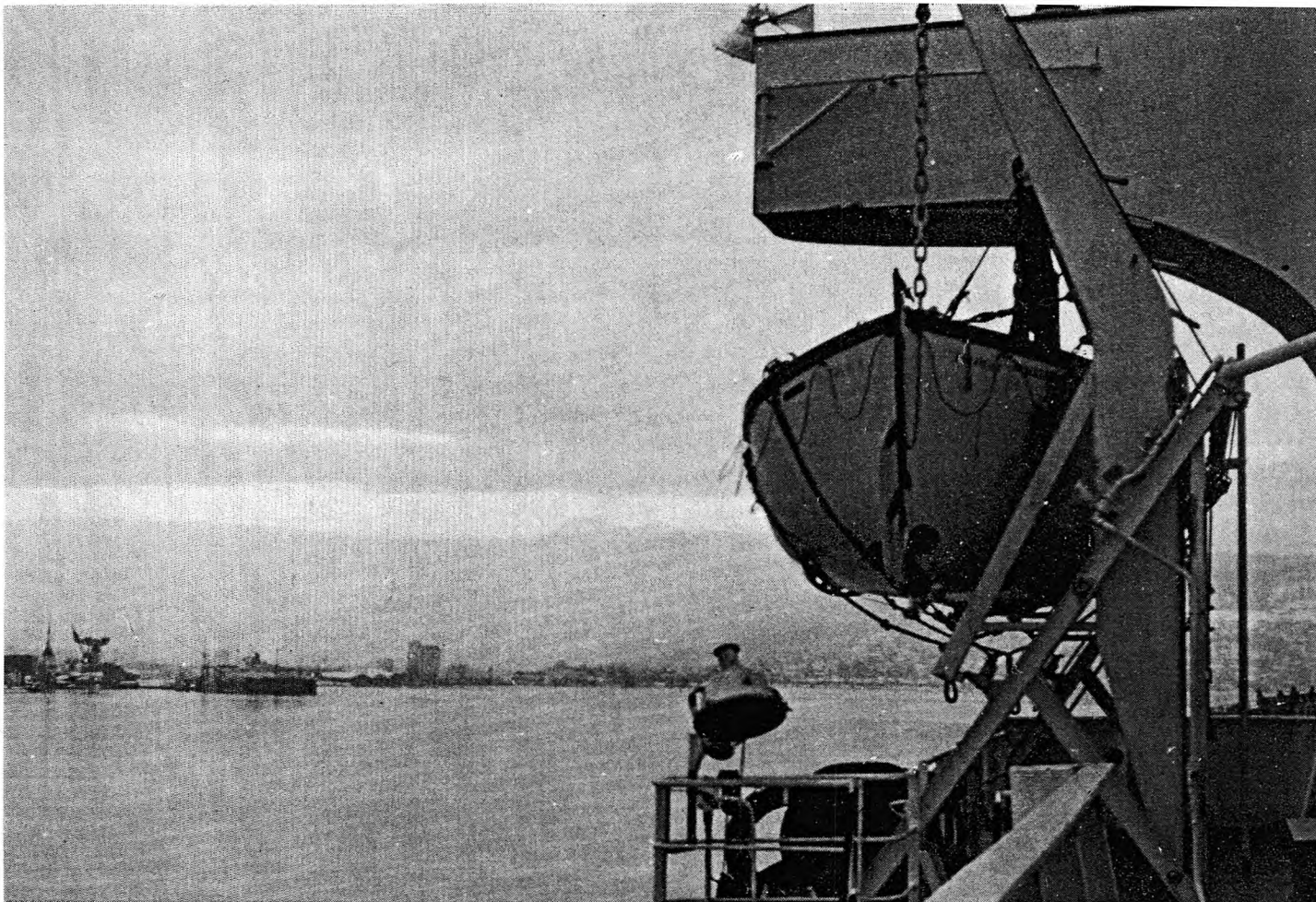
Det ble ikke Drammen denne gang, men stuert Mannfred Breistein's forhåpningsfulle spørsmål kan kanskje besvares med ja en annen gang?

Det er liksom noe spesielt med anløp av norsk havn når man seiler på disse langfarts-båtene, og i den gruppen kommer jo alle rederiets skip. Faktisk er det vel bare NORBROTT som — ved å være befraktet til Wallenius Lines — har en reell sjanse til anløp av norsk havn. I de siste årene er det nok atskillige som har mønstret på denne skuta nettopp fordi den, i alle fall tidligere, var kjent som en fast Drammens-farer.

Men akk, — etter den fine statistikken fra 1970—71, da NORBROTT hadde seilt 4 turer «på rappen» til Drammen, har det vært smått med Norge-turene. Mange skuffede NORBROTT-seilere, og rederiet har nok merket tendenser til kortere seilingstid blant skipets besetning.

Riktignok har det stått Drammen på atskillige av de bilene båten har lastet i Japan, men det hjelper så lite når det også står *via Antwerp!* Stor synd at ikke disse drammen-serne kan ta opp konkurransen med belgierne når det gjelder å anlegge bilhavner; det skulle da være god plass på Holmen Syd, vel så god plass som i Churchill Dock, Antwerpen! Vel, det er nok ikke så enkelt at det kun er plassen det gjelder, dessverre! Drammen *via Antwerp*, — man kan ergre seg over mindre! Likevel, de som har vært med NORBROTT noen turer de siste årene vet at håpe på en Drammentur kan man alltid.

Blir det Drammen? Spørsmålet dukker alltid opp når skuta nærmer seg den japanske kyst. Alle slags håpefulle teorier og rykter blir lansert: TOYOTA har øket salget i Norge med 100 %, MAZDA selges ut fortere enn de skipes inn til Norge! Ja, endog, — vi skulle til Drammen for å laste 2000 biler for retur til Japan, — fabrikkasjonsfeil ved vitale deler! Uansett teorier og ønsker, — først er det å kvitte seg med korn — eller kull-lasten. Så skal rommene grundig rengjøres før den «edle» bilen lastes inn. Og så, — det store øyeblikk, lasteplanen foreligger hos kaptein/overstyrmann. En tid går de samme herrer rundt og ruger på hemmeligheten, men litt etter litt siver nyhetene ut: I følge lasteplanen skal vi ta ombord 909 biler for Antwerpen, 1069 til Bremerhaven og 294 til — — Drammen!



*Norbrott's ankomst Drammen.*

Utrolig! Via Antwerpen? Nei, det sier planen ingenting om, bare Drammen, Norway! Jubel? Vel, — sindige sjøfolk kan beherske seg, i alle fall før Stillehavet begynner å få innvirkning, men gleden lar seg ikke skjule!

Billasten tas inn i Nagoya og Hiroshima. Og ære være Mazda-produzentene i sistnevnte havn, de pleier være de flinkeste til å sende fremtidige norskregistrerte biler med NORBROTT. I Hiroshima er det stadig noen som tar seg en tur ned på kaien for å tittle på de nye modellene. Men mest er det nok for å se om det virkelig står Drammen (uten dette via) på bilene som så elegant står «linet» opp, klar til skipning. Joda!

Vi avgår Hiroshima 8/1, — med ordre for Drammen som første lossehavn i Europa. Nå skulle vel alt være greitt? Å nei, vi var vel ikke sjøfolk med «lang erfaring» i kontraordrer etc. om ikke tvilen hadde meldt seg. Spørsmålet var der igjen, like sikkert som passering av dato-linjen. Ville virkelig Wallenius sende oss helt opp til Drammen med bare 294 biler? Og hva med bunkers? Det kom sikkert noe iveien, — oljeproblemene i verden har jo satt bunkringsmulighetene aldeles «på hodet». Visse land i Midt-Østen blir omtalt i mindre pene vendinger!

Og slik er stillingen: Vi har ordre for Drammen, men våger ikke helt å tro på det. Etter en uvanlig lang tur over Stillehavet, p.g.a. redusert fart, nærmer vi oss nå Panama. Hva mon rederiposten har å berette om første lossehavn i Europa?

Noen fakta om NORBROTT's anløp av Drammen. Det første skjedde i september 1970, og så kom et år med bare «fryd og glede». Undertegnede mønstret på da skuta var i Drammen april 72, den neste og hittil siste visitt i byen var 19/2—73. La oss kalle det visitt, oppholdet varte temmelig nøyaktig 6 timer: Hva vi fikk tid til ved et 6 timers opphold i Norge? Alt, — og ingenting, men vi hadde i hvert fall vært i hjemlandet! Noen mønstret av, nye kom ombord. De fleste «sto på hodet» med stores og proviant. Og de virkelig heldige fikk familiebesøk og kanskje kone og barn med på turen til de øvrige havner i Europa. Ja, slik var det den gangen!

— — —  
Nå er vi på reise til Drammen for første gang på ganske nøyaktig et år. Er det så rart at vi spør: Blir det Drammen?

*M. Breistein.*

# SJØMANNSSKATTEN 1974

1973-tallene i parentes.

Månedss- inntekt	Klasse 1		Klasse 2	
	Nærfart	Fjernfart	Nærfart	Fjernfart
1 800	172 (177)	118 (137)	102 (106)	48 (66)
1 900	189 (195)	132 (155)	119 (124)	62 (66)
2 000	207 (220)	147 (180)	137 (142)	77 (102)
2 100	224 (238)	161 (196)	154 (159)	91 (117)
2 200	242 (256)	176 (212)	172 (177)	106 (133)
2 300	263 (285)	194 (239)	189 (195)	120 (149)
2 400	286 (313)	214 (265)	207 (212)	135 (164)
2 500	308 (341)	233 (291)	224 (238)	140 (188)
2 600	331 (369)	253 (317)	242 (256)	164 (204)
2 700	353 (398)	272 (344)	259 (275)	178 (221)
2 800	392 (426)	308 (370)	277 (293)	193 (237)
2 900	415 (454)	328 (396)	294 (311)	207 (253)
3 000	438 (483)	348 (423)	312 (329)	222 (269)
3 100	462 (511)	369 (449)	329 (349)	236 (286)
3 200	485 (539)	389 (475)	351 (376)	255 (312)
3 300	508 (568)	409 (502)	373 (404)	274 (338)
3 400	532 (596)	432 (528)	396 (433)	296 (365)
3 500	563 (629)	463 (559)	437 (461)	337 (391)
4 000	729 (796)	629 (716)	553 (602)	453 (522)
4 500	896 (962)	796 (882)	670 (744)	570 (664)
5 000	1066 (1134)	966 (1054)	794 (890)	694 (810)
6 000	1449 (1517)	1349 (1437)	1127 (1223)	1027 (1143)
7 000	1876 (1930)	1776 (1850)	1504 (1586)	1404 (1506)

## Julekryssord

Blant de innkomne løsninger på NOR-AVIS' julekryssord var det én som var helt korrekt og vi gratulerer fru *Ragnhild Thomassen*, Ask i Hordaland, med førstepremien! Tre bøker er sendt..

Annenpremie tilfalt fru *Anna Kristine Vabø*, Bergen, (2 bøker), tredjepremie maskinsjef *Olav Westby*, M/S «NORBETH» (1 bok).

Riktig løsning:

1	J	U	L	E	N	I	S	S	E	N	B	E	T	
15	J	U	L	E	N	E	K	N	I	A	G	A	R	A
16	U	L	E	K	I	K	K	E	G	I	K	T		
20	L	E	T	T	E	E	N	K	R	O	N	E	J	
25	M	O	R	T	I	U	Y	D	U					
29	B	A	R	N	Y	O	K	O	H	A	M	A	L	
36	E	T	S	E	R	E	S	E	R	E	P	L	E	
41	T	T	E	L	L	E	R	S	T	O	P	P		
43	L	E	K	R	E	D	A	T	T	R				
46	E	G	I	S	B	R	Y	T	E	R	E	T	E	
54	H	A	V	N	E	B	Y	E	R	U	K	E	S	
58	E	L	I	N	K	N	E	P	I	G	L	A		
62	M	E	N	U	T	E	M	A	N	E	D	E	N	
66	N	I	L	E	N	S	E	N	G	G				
71	S	H	E	L	L	A	K	R	E	E	R	E		
76	E	I	R	E	E	M	H	E	R	O	A	R		
80	T	E	R	M	O	S	E	N	A	T	M			

# NOR- skipenes data:

	Bygge- år	Lengde meter	Bredde meter	Dybde meter	Grt.	Nrt.	Dwt.	Dwt. m/ bildekk	Service fart	Hovedmotor
<b>M/S «NORBU»</b> På timecharter til Japan Line Ltd. frem til 12/1975. Fartsområde er Mazda biler fra Hiroshima til USEC/USG 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
<b>M/S «NORBELLA»</b> 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
<b>M/S «NORBROTT»</b> På timecharter til Waleniusrederierne 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
<b>M/S «NORBEGA»</b> På timecharter til Nosac frem til januar 1975. 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
<b>M/S «NORBETH»</b> Deltar i HBS-gruppen som består av rederiene Hvistendal, Borgestad og Silver Line. Pool-avtalen løper ut 1974. Fartsområde biler Japan/USA og retur korn USG/Japan.	1971	179.0	26.0	16.20	20.716	13.188	28.420	30.300	16.0	Burmeister & Wain 740/1600 6 cyl. 10.600 HK EO-klasse

### NORBROTT

dokket ved Mercantile i Antwerpen i tiden 21/2 til 9/3. Verkstedoppholdet ble forholdsvis langt denne gang grunnet at alle drev samt kjede for register ble utskiftet på grunn av stor slitasje. Forøvrig ble det utført et meget omfattende rørarbeide i rørtunnel og for lukehydraulikk, samt rengjørings- og malerarbeide utført på bildeksinstallasjonen. Likeledes måtte det utføres forsterkningsarbeider etc. på pontongstativer også ombord i NORBROTT. Videre ble noe lukepakning utskiftet og tilspenningsanordning justert. Skipet hadde nu vært i vannet ca. 20 mnd. siden siste dokking og bortsett fra noe begrodd og mangel av 10 m slingrekjøler så hun meget bra ut. Skipet fortsetter nu i sitt gamle fartsområde, hvor hun siden sist har seilt tilfredsstillende.

### NORBELLA

står for tur til å dokke i mai etter 2 års tilfredsstillende drift siden siste dokking. Siden hun fullførte programmet Puerto Ordaz—U.S. østkyst, har hun gjort en tur Hampton Roads—Constanza, Monrovia—Italia, Vest Afrika—Dunkirk og

skal nu gjøre en tur Narvik—Antwerpen samt igjen Kpeme—Ghent/Rouen.

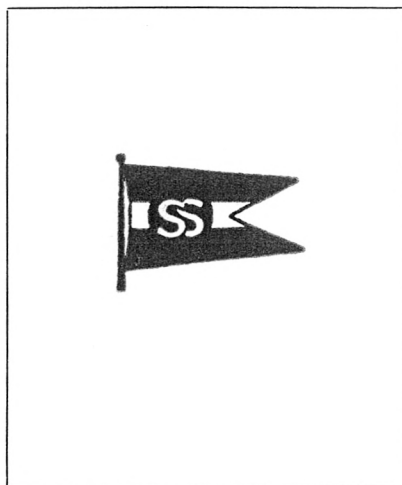
### NORBU

har siden sist vært engasjert i sitt gamle fartsområde og seilt tilfredsstillende. Ved skipets anløp av Japan ved månedsskiftet januar—februar ble pontongstativer forsterket og nye surringsanordninger tilpasset ved hjelp av reisereparatører. Skipet er nu etter lossing U.S. østkyst igjen underveis til Japan med korn fra New Orleans.

### NORBEGA

har siden sist seilt tilfredsstillende, beskjeftiget som tidligere med biler fra Japan til U.S. østkyst, og kull i retur. Etter å ha seilt i 25 mnd. siden sist i dokk ble hun nu dokket ved Mitsubishi i Kobe i tiden 18—23/2 hvor blant annet diverse forsterkninger på pontongstativer ble foretatt og nye surringsanordninger for pontongene innkjøpt og tilpasset. Bortsett fra at bb. slingrekjøler var borte var ellers dokkingen bare rutine, og skipet seiler nu igjen i sin gamle trade.

## SIDEN SIST



### NORBETH

har siden sist også seilt tilfredsstillende og var dokket ved Todd i Galveston i tiden 5/3 til 11/3 og foretok da sitt «årlige» skifte av propell. Det var også denne gang sprekkdannelse som var årsaken. Tidligere har det kun vært sprekke i navet, men denne gang var det også sprekke i alle 4 bladene. Det propellnav som nå ble montert er av bedre kvalitet og vi håper det nu er siste gang vi skifter propell. Skipet har seilt mellom Japan og U.S. østkyst/gulf og er igjen på vei tilbake til Japan.