



BK POSTEN

Nr. 2

MARS 1966

2. årg.

*H*erved presenteres nr. 2 av BK Posten, og vi vil med en gang registrere for våre lesere at debutnummeret ble mottatt med nærmest total taushet, hverken kritikk eller forslag har kommet oss for øre på to unntagelser nær. Dette tår redaksjonen ikke tolke dithen at første nummer var fullgodt og ikke kunne gjøres bedre. Selv mener vi at det hele var noe famlende og i høyeste grad bar preg av en debutants usikkerhet. Vi efterlyser nu en meget sterkere reaksjon fra leserkretsen, og vi ber dere som har noe på hjertet: Sett igang og send oss noen ord, både ris og ros samt egne innlegg vil bli mottatt med takknemlighet. Skal bladet bli et godt kontaktorgan, så er det ikke nok at bare vi her i Drammen fyller spaltene.

Lasting - lossing - behandling av last

En må anta at linjerederier idag er sterkt opptatt av tanker om hva som kan gjøres for å tilpasse den eksisterende linjetonnasje til de mange endringer som stadig finner sted i havne-, laste- og losseforhold. Ved planlegging av nye skip prøver nok alle å vurdere hvorvidt det kan bli tale om utstrakt bruk av transportbånd, trucks, sideporter og føring av palletisert last og/eller containere. I første rekke gjelder dette rederier med skip som er eller skal settes i interamerikansk eller internord-europeisk fart.

Utviklingen foregår i våre dager med akselerende tempo. Selv om vi i løpet av de nærmeste 4-6 år ikke kan se noen mulighet for at NAL-skip skal få

konkurransen fra spesialbyggede skip for pallelast og containere, enn si at avskipere og mottagere samt havne-myndigheter skal ha et apparat klart for å avvikle en slik trafikk, ligger det nær å tro at utviklingen vil foregå gradvis og at vi må ha øynene åpne for endringer i den tradisjonelle måte å ta imot last, laste, stue, losse og levere til kai eller lekter. Delvis transport av palletisert last og containere den ene veien og malm, mais og ris i bulk den andre, ligger kanskje nærmere enn vi tror.

Forholdet for NAL har vært og er at vi generelt fører råvarer til de industrialiserte land i de nordøstlige deler av vårt interessområde, og industri-

sinket. Kaptein Henry Jakobsen skal etter et vikariat på M/S «Hermion» i sommer, begynne byggetilsynet i høst. Deler til motoren er under forarbeidelse hos Harland & Wolff og maskinsjef Arvid Svanberg vil tiltre primo april. Dette skip får etter overenskomst

med skipsbyggeriet meget norsk utstyr, således Kværner selvåpnende lukedekslar, Norwinch dekksmaskineri med automatisk forføyningsswinch, BMV hjelpemotorer, elektrisk utstyr fra NEBB, Eureka pumper etc. M/S «Hamlet» ventes nu levert 1. halvår 1967.



Dodsulykke

Under M/S «Helios»'s opphold i Hong Kong 3. januar ble vakthavende styrmann sent på aftenen tilkalt da matros Hui Po Chung hadde mavesmerter. Noe senere ble pasienten brakt iland til sykehus. Nesten morgen kom den sørgelige meddelelse ombord at matrosen var avgått ved døden på grunn av matforgiftning.

Av forklaringen som senere ble opp tatt fremgikk det at Hui Po Chung hadde spist en giftig fisk som han selv hadde fisket og tilberedt.

Trosser

Efterhvert vil nu manilatrossene bli avløst av kunstfibertrosser, og i skrivende stund er et større parti på vei fra Mandal Reperbane til vårt lager i Hong Kong.

På NAL-skipene vil vi bruke 6½" polypropylentrosser med en bruddstyrke på 34,5 tonn. For å få tilsvarende bruddstyrke i en manilatrosse må man helt opp i 8½"-9". Vekten av de nye trossene blir under halvparten av de man nu har.

Den eneste ulempen som kan anføres mot de nye trosser, er deres store elastisitet. Brekker en slik trosse eller glipper den på nokken når den blir utsatt for sterk belastning, kan det resultere i fare for personskader. Man må derfor utvise større forsiktighet enn tidligere ved bruk av polypropylentrosser.

Tilleggspensjoner og understøttelser

1. Kollektiv pensjonsforsikring for offiserer.

I 1955 ble det med Norske Folk Livs- og Pensjonsforsikring A/S opprettet en kollektiv pensjonsordning hvis ytelser kun er å betrakte som et tillegg til sjømannspensjonen. All premie betales av selskapet.

Opptagelse i pensjonsordningen skjer etter 4 års tjeneste i selskapet, og full tilleggspensjon betinger 30 års sammenhengende fartstid — bare avbrutt av ferier, fravær p.g.a. sykdom og skolegang. For kortere fartstid reduseres pensjonen med 1/30 for hvert manglende år. Pensjonsalderen er 65 år.

Full årlig tilleggspensjon blir for:

Kapteiner og maskinsjefer	kr. 2.700,—
Overstyrmenn	» 2.000,—
Øvrige offiserer	» 1.300,—

50 seilende offiserer er nu med i denne kollektive pensjonsordning.

Invalidpensjon:

Midlertidig eller varig arbeidsudyktighet p.g.a. sykdom eller skade berettiger til samme ytelser, dog beregnet etter graden av uførhet.

Enkepensjon:

Full årlig pensjon utgjør henholdsvis:

Kr. 2.000,— for kapteiners og maskinsjefers enker
» 1.500,— for overstyrmenns enker
» 1.000,— for øvrige offiserers enker.

Barnepensjon gis i tillegg til forannevnte ytelser og utgjør for det første barn, basert på full enkepensjon, henholdsvis kr. 648,—, kr. 480,— og kr. 312,— pr. år. For de øvrige barn er ytelsen forholdsvis lavere.

produkter på returreisene. Det er ingen regelmessighet med hensyn til å laste fra kai eller lekter, da samtlige skip på sine reiser må ta i bruk begge disse metoder. I det alt vesentlige foregår lasting og lossing med skipenes egne bommer, og med det nåværende tempo i havneutbyggingen er det sannsynlig at vi kommer til å gjøre det i de nærmeste årene også.

Det mest nærliggende å konsentrere seg om synes å være hva som i mellomtiden kan gjøres for å bedre de nåværende metoder for behandling av last, d.v.s. lasting, stuing og lossing.

Vårt årsregnskap for 1965 som i skrivende stund ikke er helt ferdig, indikerer klart at den beskjedne fraktøkning som vi oppnådde i 1965, i alt for stor grad blir absorbert av økte utgifter, blant annet til stevedorer. Vi tror det er realistisk å regne med at stevedorene i vårt interesseområde også i fremtiden vil kreve høyere lønn til sine arbeidere, og at vi neppe kan gjøre noe for å hindre en slik utvikling. Klarer vi derimot å håndtere lasten hurtigere i den tiden den er til vår rådighet, har vi tatt ett skritt i den retning vi må frem til. Hurtigere behandling av lasten burde automatisk resultere i kortere reiser, hvorved vi hyppigere kan offerere skipene for lasting. Mer last på kortere tid er veien å gå for å opprettholde linjefartens eksistensmuligheter.

Nybygginger

For de som ikke allerede kjenner til det, vil de nye skip fra Drammen og Middlesbrough bli døpt henholdsvis M/S «Hydra» og M/S «Hamlet». Begge skip bli bli det fjerde i rekken med disse navn.

M/S «Hydra» har nå 90 % av skroget opp-platet, og alle dekk til poop-dekk er ferdig lagt. Sjøsetting var opprinnelig fastlagt til medio april, men vil nu på grunn av den kalde og snerike

En kan innvende at det ikke nytter fordi det nesten alltid vil være noen ventetid i havnene. Det er riktig, men kan vi likevel utføre mer arbeid enn nu på den aktuelle tid som er til rådighet for lasting/lossing, vil meget være vunnet.

De problemer som vi har berørt, krever nøye samspill mellom skip, agenter, avskipere og mottagere. Det er sikkert et langt lerret å bleke før det blir resultater av en gradvis forbedring og omlegning gjennom et slikt samarbeide. Ett sted må man imidlertid begynne, og vi tror at — lasting — lossing — behandling av last — er et av de områder hvor rederiene må være de første til å søke rasjonalisering gjennomført.

I denne forbindelse kan det være på sin plass å nevne at en av grunnene til at NAL har oppvist bedre driftsresultater de siste årene, er å finne i reduserte reparasjons- og vedlikeholdsutgifter. Vi er imidlertid engstelige for at ytterligere store reduksjoner i denne sektor ikke kan påregnes i de nærmeste år og det er derfor vi nu henleder oppmerksomheten på en annen av de store utgiftspostene i vårt driftsregnskap.

Det er sikkert mange som i sitt daglige arbeide går med tanker som kan være verdt et nærmere studium. Intet problem er for lite til å bli tatt opp, og vi begynner gjerne en spalte under overskriften: **LASTING/LOSSING** i vår avis for innlegg fra leserne.

vinter her hjemme først finne sted i begynnelsen av mai. Motoren er under oppbygging hos Sulzer i Winterthur og vellykket prøvekjøring ble utført 24. mars.

Kaptein Egil Nordendal tiltrådte byggetilsynet 17. februar, og maskinsjef Arnold Rossebø vil tiltre primo april. Skipet ventes nu levert medio oktober.

M/S «Hamlet» vil på grunn av vanskeligheter ved verkstedet bli noe for-

Hvis det ikke utbetales enkepensjon, fordobles barnpensjonen.

2. *Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskaps Pensjonsfond.*

Dette ble opprettet i 1938 og fondets formål er:

- 1) å yte alders-, invalide-, enke- og barnpensjon til de funksjonærer og skips-offiserer i rederiets tjeneste som ikke er medlemmer av rederiets kollektive pensjonsforsikringer i Norske Folk fordi de er født før 1/1 1894, og til de etterlatte etter disse personer,
- 2) å yte alders-, invalide-, enke- og barnpensjon til de øvrige arbeidstakere av skandinavisk nasjonalitet i rederiets tjeneste, når vedkommende ikke er berettiget til pensjon fra de kollektive pensjonsforsikringer, og til de etterlatte etter disse personer.

3. *Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskaps Understøttelsesfond.*

Dette har eksistert siden 1924 og har til formål å yte bidrag til: —

1. enker og barn etter menn som ved ulykkestilfeller eller smittsom sykdom har mistet livet under tjeneste i selskapet. Under særegne forhold kan også understøttelse tildeles andre forsørgede og likeledes om forsørgere død er inntrått under andre forhold,
2. tjenestemenn som ved skipsforlis eller opplegging uten egen skyld mister sin stilling,
3. tjenestemenn som på grunn av alderdomssvakhet eller sykkelighet mister sin stilling. Understøttelse i sådanne tilfeller betinges dog av en lang og tilfredsstillende tjeneste i selskapet.

Kortmannshyre

Fra tid til annen dukker det opp spørsmål som viser at det hos enkelte hersker tvil om når det skal beregnes kortmannshyre og når det skal beregnes overtid. Vi må da først henvise til Sjømannslovens § 22, hvor det som kjent heter: «Blir en reise helt eller delvis gjennomført med mindre mannskap enn forutsatt, eller blir det arbeidsdyktige mannskap minsket under reisen, fordeles spart hyre for den tid skipet er i sjøen likelig mellom sjømenene i den minskede mannskapsgruppe, med mindre det godtgjøres at minskingen ikke har ført til økt arbeid for gruppen. Økte utgifter til overtidbetaling for merarbeid i sjøen kommer til fradrag i den sparte hyre som skal fordeles».

For underordnede på dekk og i maskin vil dette i nesten alle tilfelle innebære at vedkommende mannskapsgruppe deler den manglende sjømanns grunnhyre, idet det i praksis har vist seg vanskelig å bestemme hvem som har fått «økt arbeid». I stuertdepartementet er arbeidsoppgavene langt mere oversiktlige, slik at kortmannshyren her

fordeles blant de som virkelig har hatt merarbeid.

For vaktgående styrmenn og maskinister vil det bli aktuelt å gå 12 timer vakt i døgnet, og ifølge arbeidstidslovens § 3a har de automatisk rett til overtidsgodtgjørelse for arbeid utover 8 timer i døgnet. Hvis det arbeid og/eller vakter som vedkommende blir pålagt, har sitt grunnlag i at skipet går en eller flere mann for kort, vil den utbetalte overtidsgodtgjørelse gå til fradrag i en eventuell kortmannshyre. Som regel vil da overtidsgodtgjørelsen utgjøre mer enn kortmannshyren.

En slik ordning vil midlertid ofte virke urettferdig, idet en overstyrmann eller en maskinsjef da ikke vil få noen kompensasjon for å gå mer enn sin vanlige vakt. Hvis de øvrige styrmenn eller maskinister insisterer på å få godskrevet overtidsgodtgjørelse i stedet for kortmannshyre, vil dette altså gå utover henholdsvis overstyrmann og maskinsjef. Da de lavere offiserer alle før eller senere må formodes å bli forfremmet til departementsjefer, har det utviklet seg en «style» at kortmannshyre i nesten alle tilfelle blir likelig fordelt på alle offiserer i vedkommende gruppe.