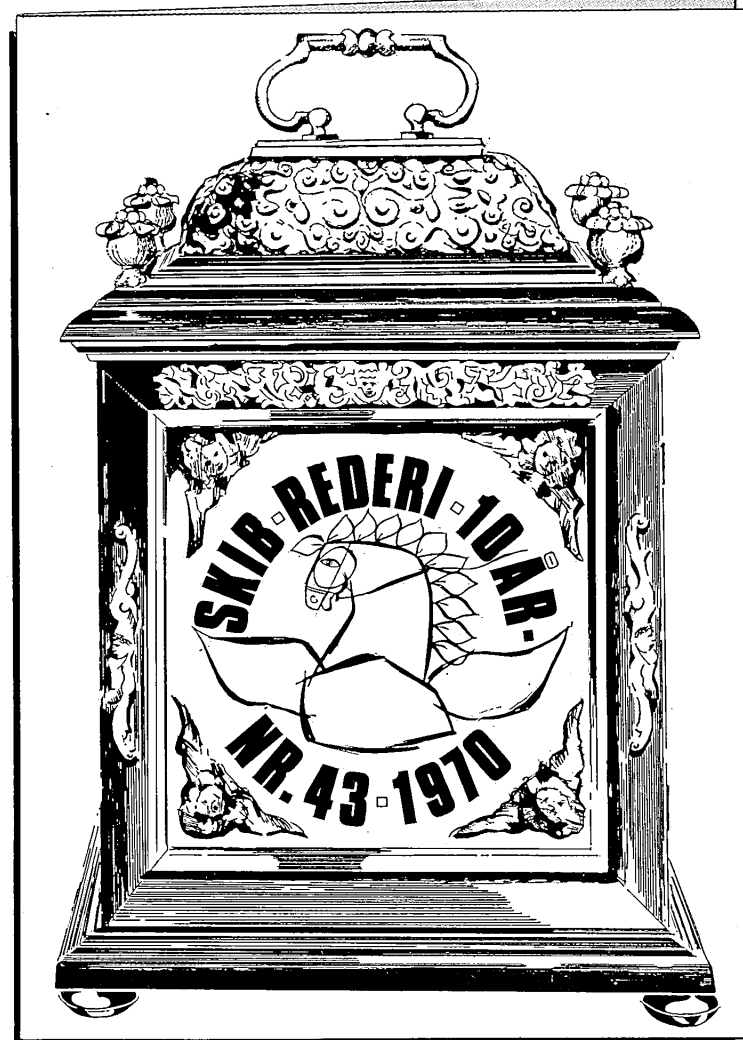
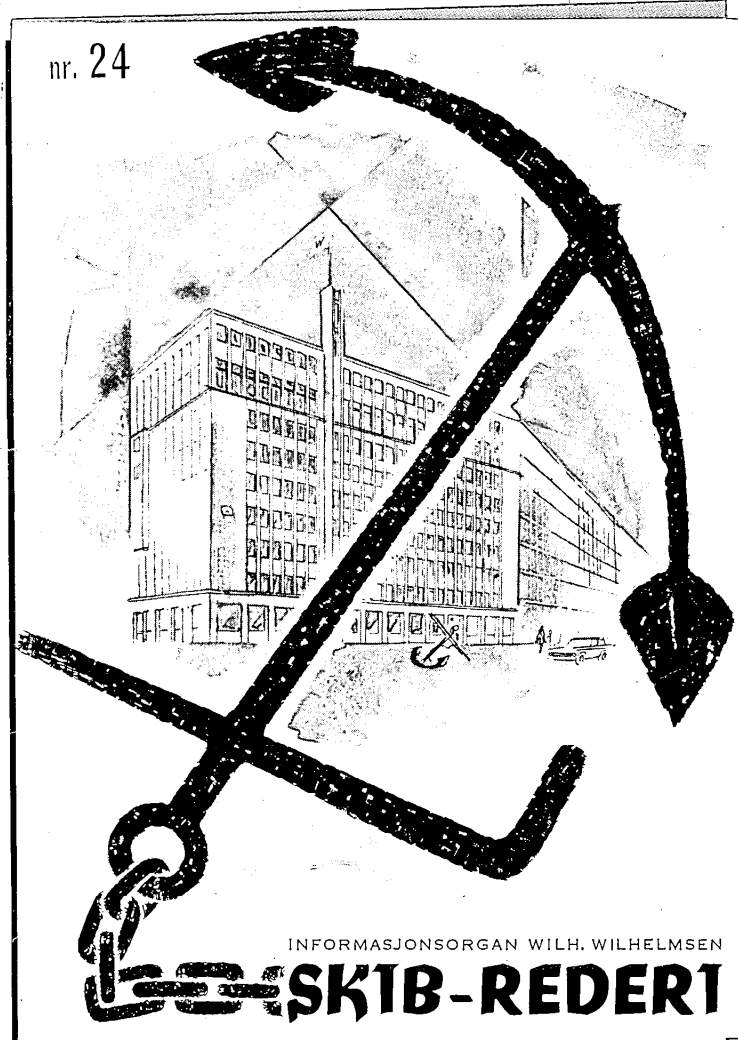
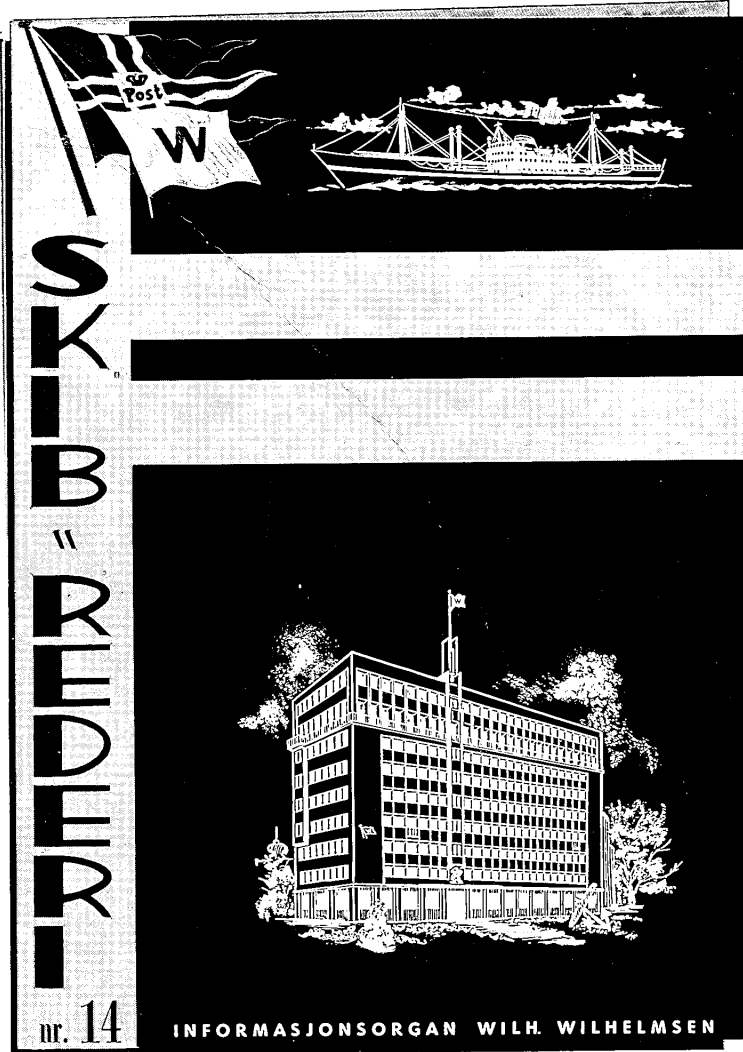
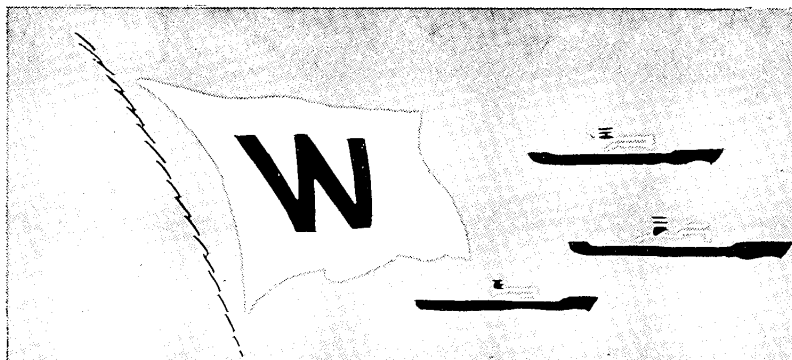




INNHold

Skib-Rederi 10 år
Reker og blomkål
Rederikonferanse
Fra offisersaspirant til offiser
Nøytral gass
Værkartskriver ombord
En gnist fra marinen
Ny tonnasje til gulflinjen
Maritim fagopplæring
Skipsbrannvern
Sosialavdelingens NB
En hyldest til våre sjømenn
Verneutstyr
Hjelmen reddet livet
Passasjertrafikken med rederiets skip
Fast fisk
Firmanytt og personalia
WIL-nytt
Løst og fast



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

WILHELM WILHELMSSEN

SKIB-REDERI - 10 ÅR -

Da initiativet til opprettelse av et husorgan for 10 år siden ble tatt av direktør Skarrebo ble dette hilst med begeistring gjennom hele vår organisasjon. På lederplass i bladets første nummer ble det understreket at det er «avgjørende for en aktiv personalpolitikk og for en heldig løsning av de felles oppgaver at vi får en best mulig informasjonstjeneste mellom skip og rederi», og det het videre at virkelig god ledelse og korpsånd skapes ved gjensidig tillit og informasjon. I disse ord lå det en ambisiøs målsetning om å bedre hver enkelt av firmaets ansattes kjennskap til vår bedrift og de situasjoner som daglig opptar oss.

I et så stort firma som vårt er det dessverre umulig å oppnå personlig kontakt med alle de ansatte. Dette gjelder på alle plan i vår bedrift, og det er for å overkomme dette problem at «Skib-Rederi» har sin store misjon. Stort sett tror jeg at bladet har oppfylt de forhåpninger som ble stillet ved starten, men det er også klart at de krav vi må stille i årene som kommer, vil øke. Det er uten videre klart at både de ansatte og ledelsen innen en bedrift ønsker en stadig utbygging av informasjonsstrømmene. Riktig informasjon er kanskje det viktigste middel man i dag har for å gjennomsyre en bedrift med den rette fighting spirit og lagfølelse. En skjerpet interesse og forståelse for firmaets drift vil i det lange løp vise seg å være til gagn for alle. Det vil være en av «Skib-Rederi»s vesentligste oppgaver å bidra med informasjon til dette formål.

Et trekk i utviklingen som jeg synes det er grunn til å notere med glede er at avstanden mellom rederiets seilende personell og funksjonærene på land er i ferd med å utviskes. «Skib-Rederi» kan utvilsomt bidra med å fortsette denne utvikling, men her er det klart at det må skje et enda mer intimt samspill mellom redaksjonen og våre seilende. I dag er det altfor få av våre mannskaper som aktivt benytter «Skib-Rederi».

På vegne av ledelsen vil jeg gjerne få komplimentere redaksjonen i «Skib-Rederi» med utmerket innsats gjennom de første 10 år og jeg håper at bladet i ytterligere grad må befestes seg som et nødvendig og viktig ledd i bestrebelsene på å gjøre vårt firma til en god og interessant arbeidsplass.

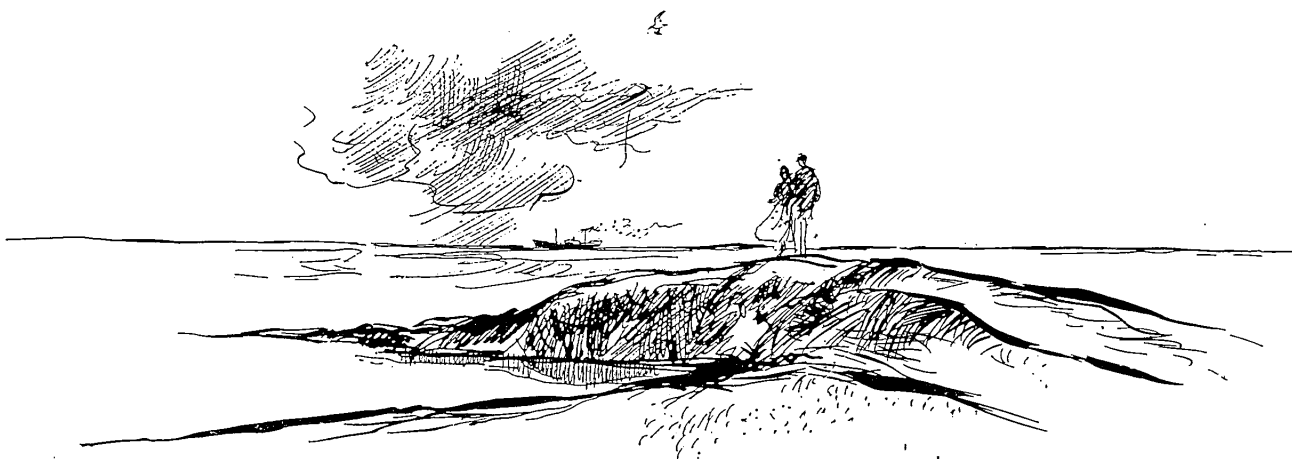


— Våren kom sent det året — Disse Peter Egges romanord kommer for meg en søndagsmorgen først i mai, her jeg ved tilfældighe- tens gang befinner meg på Nesodd- landet og i den kolde luft lengter ef- ter aspeløv som skjelver. For intet sted kan sølvgrått aspeløv raslende skjelve i mild maivind som nettopp her. Deilige dager på Varden lærte meg det, og liggende i nygrodd grønt forelsket jeg meg dengang i Hans Nordbys rike. Men ennu in- gen synlige spirer på trærne rundt de små militærhytter. Rart å se om- rådet igjen, stiene, knausene. Rart også å se oljetankene og kaianleg- get i Fagerstrand, mitt første an- løpssted på reise Porsgrunn/Oslo med «TOURCOING» for en mennes- kealder siden. Jeg var nybakt tele- grafist med kaptein Erling Hansen. En merkelig mann, som vant min sympati og respekt fra første stund. Lykkelig den som usikker og ny mø- ter en sjef som Erling Hansen. En fin, klok og dyktig mann, som dess-

verre ikke lenge fikk være pensjo- nist i sitt kjære Åsgårdstrand. Før avgang Porsgrunn, denne rare by hvor østkant er beste vestkant, had- de jeg hentet sjøfartspapirene og rullen hos mønstringsmann Peder- sen. Sterkt forkjølet lå han i sengen og stemplet kontraktene. En fryn- set og inntørket farvepute nødven- diggjorde at Pedersen måtte blåse på stemplet for hver gang, og jeg ser så klart den aldrende aristokrat ligge der under slumreteppet og blå- se. Den dag idag tar jeg meg selv i å blåse på pr. Wilh. Wilhelmsen.

Pedersens unge datter var hverken forkjølet eller inntørket. Hun hadde nettopp skrevet premiebok, og jeg ville så gjerne snakke til henne. Men hørende til den kuede genera- sjon med utpregede kontaktvanske- ligheter overfor det annet kjønn, tur- de jeg ikke tiltale forfatterinnen i dette sovekammer, midlertidig pre- get av offentlig tjenestemann. På vei ombord hadde jeg god tid til besøk i den nyåpnede Porsgrunn Folkerestaurant og menykartet fris- tet med reker og blomkål. Middagen gjorde meg så aldeles godt at jeg her på Nesoddlandet kan kjenne smaken av den sommerlige retts ferske, fine dypvannsreker, biolo- giskdynamisk blomkål, og den hvite saus, pikant krydret. Et glass pils hørte til. Men det er Fagerstrand jeg besker. Jubileum hos Norsk Brændselsolje A/S. I 50 år har denne BP's nordiske datter drevet sin virksomhet og vi har all grunn til å gratulere og ønske fortsatt fremgang. Også i vårt eget hus får

REKER og BLOMKÅL



vi jubilere. SKIB-REDERI er utgitt i 10 år. Intet stort tall, ikke noget å ta frem de fete typene for, men de onde tunger som mente redaksjonen kun hadde stoff til et par tre nummer, gremmes vel over å se at bladet blir fyldigere for hver gang det ligger på vårt bord. Og skulle ikke jeg huske dagen da Sjøfene gav grønt lys for utgivelsen av dette informasjonsorgan, som jeg straks fryktet ville oppsluke den lille WIL-POSTEN som jeg redigerte og naturlig nok var stolt av. Da jeg overtok som redaktør hadde Scheie, som dog betalte for fint papir og klisjeer, sagt at ingen sensur ville bli øvet fra nogen instans. Men han mente bladet burde være samlende og ikke splittende. Så da jeg i siste WIL-NYTT hevdet at vårt idrettslag skulle være samlende, innrømmes herved at det var gjenklang fra den koordinerendes ord fra fordums dager. Men altså grønt lys for SKIB-REDERI. Skarrebo, primus motor for denne to-veis-informasjon, slo figurlig på klippen og sa: Skriv! Og vi skrev. Stoffet skulle innleveres da og da. Og nettopp da lå de mer eller mindre gjennomarbeidede manus på det blankpolerte skrivebord, hvis besidder elskverdig nekter å godkjenne den minste overskridelse eller forsinkelse, enn si for den arme synder nogen dagen derpå. Ekelund tegnet bladets første forside og skrev spissartikler. Hva er det forresten ikke Ekelund har deltatt i gjennom årene? Store og små oppgaver var like viktige for ham, enten det var ute på skutene eller iland. Fikk han ikke i topp-travelt virke også tid til å besøke skoler og

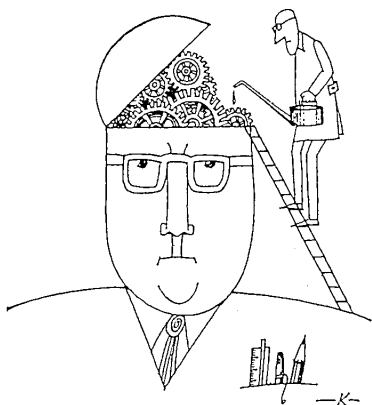
foreninger med foredrag og film? Utmerket. Men også han blev direktør, og i det øieblikk en god venn forsvinner i den lille spisesal til 1 med sursild og 1 med salat, kan jeg likesom ikke annet enn å anse ham som evig forlapt. Fremdeles tilhørende den kuede generasjon, føler jeg meg i direktørens nærvær som «Katt blant hermelinerna».

SKIB-REDERI blev utgitt hvert kvartal. Stoff var det nok av. Ikke alt var velskrevet, men var det et litterært magasin firmaet skulle utgi? Nei. Er et innlegg ærlig og godt ment, har det et budskap, en appell, behøver ikke stilen være elegant. Å trykke det rene dill-dall bør man derimot vokte seg vel for, hvor akademisk vis-vaset enn er formet. Jeg mener vårt informasjonsorgan har holdt en god standard. Det har vært som min Porsgrunn-middag: Reker og blomkål. Almindelig, velsmakende, passende for de fleste ganer. Ikke pepperstek og ikke melkepapp. Vi hadde ventet flere innlegg fra de seilende, og det slår meg akkurat nu, at pensjonistene faktisk ikke har tatt sin penn i hånd. Og nettopp disse folk, hvis store arbeidsinnsats firmaet bygger videre på, har sikkert mange gullkorn som med hell kunne gjøre seg i spaltene. På min Nesoddvandring er det tre navn som trer tydeligst frem når det gjelder SKIB-REDERI: Skarrebo, Ekelund, Mørch. Sistnevnte har ved god plas-

sering av stoffet, stemningsfylte tegninger, riss og vignetter gjort det til en fryd å få bladet i hånden. Jeg leser en rekke firmaers husorgan og det er helt klart at vårt eget ligger godt an. Men som sagt: Reker og blomkål nyter vi nok fremdeles. Nu er det mitt håp at vår PR-kåte kjendis, Kagge, skjeggstubbjazzende på sitt redaksjonelle kjøkken, kan forandre menyen og med sin journalistiske erfaring servere for eksempel en entrecote. Steker han selv biffen på riktig måte, vil Mørch sikker med glede og artistisk sans sørge for ristede champignons, asparges og bearnaise.

Videre er det mitt håp at varme og sol allerede i denne dag vil omskape Hans Nordbys rike til det jordiske paradiset det så visseilig kan være. Mai kulde gjør bondens lader fulle, det er sikkert riktig nok, men det er ikke så meget «modernæringen» som opptar meg akkurat nu. Modernæringen er for meg det jeg ser ute i leden, som får en vedvarende forelskelse til å blusse kraftig opp. «TROUBADOUR» er for inngående, ferdig rigget fra Færder, rede til lossing/lasting i Filipstad før den siste fortoyning er festet. Måtte også skuten der nede få godt og tjenlig vær, selvom den aldri har bedt om hverken havblikk eller subsidier. Stolt kneiser den med hvite bommer. Dempet knurrer den med velholdt maskin. Ombord står sjøens menn. Fra Indialand kommer de og er ventet i Oslo av landsidens travle team. Sammen dannes en helhet, en ubrutt linje som fører seg rundt vår klode og former ordene SKIB-REDERI.



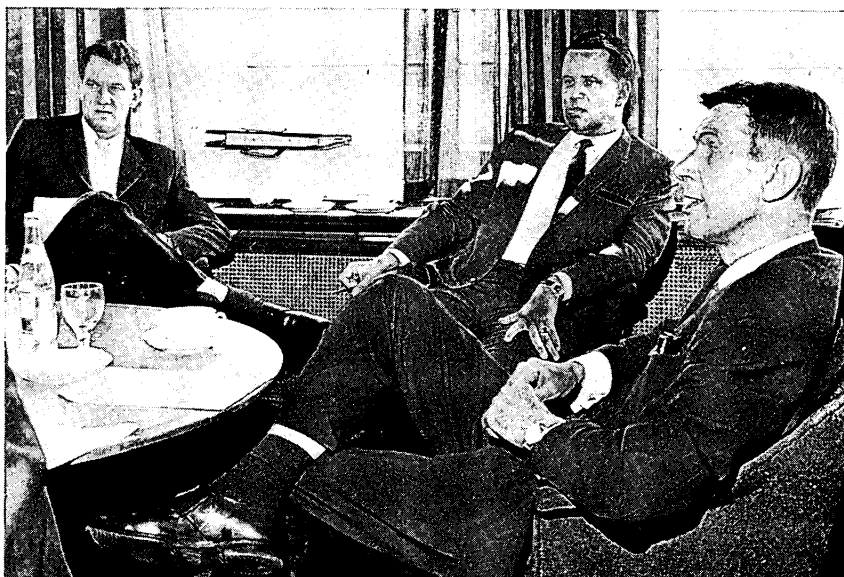


Rederikonferanse

Den 16. rederikonferansen i WW-regi fant sted i uken 17.-22. august, og det hele ble rundet av med et møte lørdag formiddag, der maritim personellsjef Sverre Thorstensen, inspektør Åge Tiltnes og PR-sjef Stein Kagge var tilstede for å besvare spørsmål fra konferanse-deltagernes side.

Også Skib-Rederi ble trukket inn i diskusjonen. Samtidig som det ble ytret ønske om å få bladet mer «mannskapsorientert» understreket Kagge nødvendigheten av at de seilende bidrar med stoff i større grad enn tilfellet er i dag. Thorstensen minnet om at ingen som leverer et innlegg, det være seg naturskildring eller en frimodig ytring, risikerer å bli «hengt ut». For det første vil redaksjonen alltid rette opp eventuelle sproglige unøyaktigheter, og samtidig er det besluttet at svar på et innlegg aldri skal medtas som «hale», men utstå til det følgende nummer, slik at Skib-Rederis lesere får anledning til å fordøye innholdet.

Videre erklærte Kagge seg villig til å yde Skib-Rederis lesere den service å lese gjennom på forhånd innlegg som seilende personell ønsker å sende til dagspressen, for å bringe disse i stil og orden.



FRA OFFISERSASPIRANT TIL OFFISER...

Siden rederiet i 1966 begynte planmessig rekruttering av offisersaspiranter II (artianere, senere også ingeniører) er 25 stk. via systematisk opplæring og skolegang blitt utdannet til 2. styrmann, 12 stk. til 2. maskinist, 10 stk. til radiooffiser og 2 stk. til elektriker, pr. i dag totalt 50.

Siden rederiet i 1967 begynte å rekruttere offisersaspiranter I fra de seilende mannskaper, har pr. i dag 82 stk. blitt utdannet til offiserer, herav 37 stk. til 2. styrmann, 36 stk. til 2. maskinist, 7 stk. til kokk og 2 stk. til stuert.

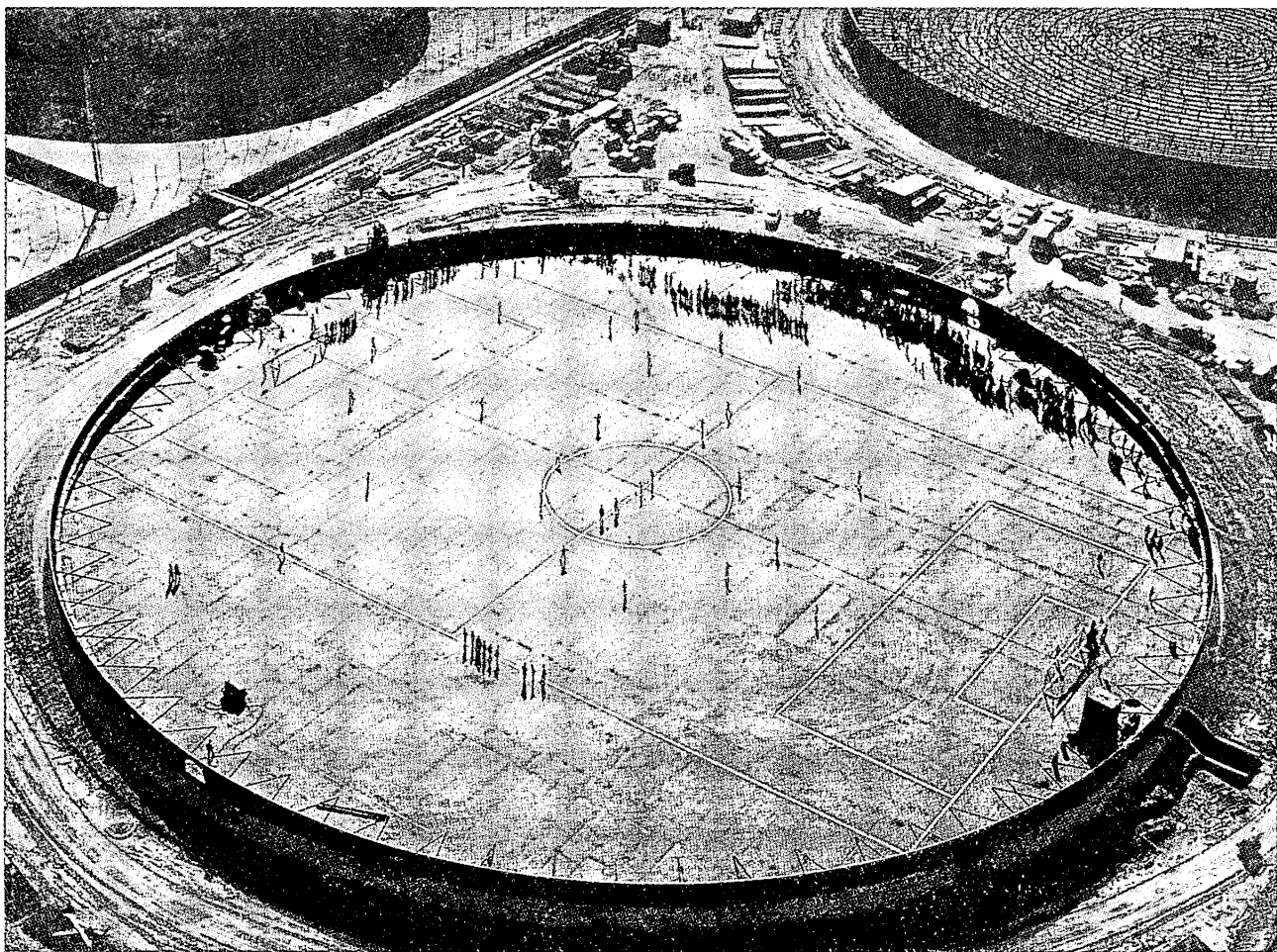
Årets rekruttering.

I løpet av siste sommer ble det på bakgrunn av 85 henvendelser og 27 søkere ansatt 8 artianere til dekkslinjen og 5 artianere og 6 ingeniører til maskinlinjen.

Efterfølgende oversikt viser det antall offisersaspiranter som pr. 1/9 var ansatt i rederiet:

KATEGORI	DE	MA	ST	SUM
Off.asp. I				
Ansatt	33	42	19	94
Derav ombord	3	—	2	5
» skole	11	18	10	39
» militærtjeneste	4	1	1	6
» ferie	—	—	—	—
» plikttjeneste	15	23	6	44
Off.asp. II				
Ansatt	43	38	1	82
Derav ombord	19	10	—	29
» skole	11	19	1	31
» ferie	2	—	—	2
» militærtjeneste	1	2	—	3
» plikttjeneste	10	7	—	17

Offisersaspirantene er med i oversikten til de har avtjent sin plikttjeneste eller har gått inn i rederiets ordning med fast ansettelse.



STORE DIMENSJONER

En gigantisk lagertank for råolje er under oppføring på Kharg Island i Den Persiske Gulf.

En dag fikk man lyst til å spille fotball. Banen ble malt opp og spillet avviklet. Man får et ganske godt inntrykk av tankens størrelse når man får vite at fotballbanen ble streket opp i de internasjonale mål.

TOR O. BERG



~nøytralgass~

ET BOTEMIDDEL FOR TANKEKSPLOSJONER

I desember 1969 ble tre store tankskip på mer enn 200 000 dwt., MARPESSA, MACTRA og KONG HAAKON VII skadet av voldsomme eksplosjoner. Som ved et under begrenset tap av menneskeliv seg til 4 mann, og kun ett skip, MARPESSA, gikk ned.

Siden har tekniske eksperter verden over vært på jakt etter gnisten som utløste eksplosjonene. Pr. i dag vet man ennå ikke med 100 % sikkerhet hva som kan ha vært årsaken til eksplosjonene, men man har god grunn til å rette et mistankens søkelys mot elektriske utladninger i tankene som følge av spesielle spyleprosesser, oppladninger som er så store at de kan omtales som «tordenskyer» med mulighet for lynnedslag.

Noen måneder tidligere hadde man opplevd katastrofen med

200 000 tonneren SILJA, som kolliderte, eksploderte og sank i løpet av få minutter. Mange menneskelig gikk tapt. Alle disse skip gikk i ballast da ulykken inntraff. Lastetankene var fylt med crude-gass etter utlossingen.

I rederiet Wilh. Wilhelmsen har vi søkt å møte faren for lignende katastrofer ved å installere såkalte nøytralgassanlegg på våre store tankships-nybygg.

Det er nemlig slik at for å kunne sette i gang en eksplosjon i en lastetang fylt med crude-gass, må tre betingelser oppfylles samtidig:

1. Vi må ha en gass-luftblanding som inneholder mellom 1 og 10 volumprosent gass.
2. Luften må inneholde mer enn 11 % surstoff.
3. Gnisten må ha energi nok til å sette i gang eksplosjonen.

Kan vi eliminere en av disse betingelsene, kan vi også eliminere faren for eksplosjon.

Punkt 1 kan vi vanskelig gjøre noe med da vi i løpet av gassfriingen nødvendigvis må gjennom et område med eksplosjonsfarlig gass. Punkt 3 kan vi ikke sikre oss 100 % mot, da årsaken til gnist kan være mange. Punkt 2 kan vi gjøre noe med ved at vi sørger for at luft ikke slipper inn i tankene. I stedet fyller vi tankene med nøytralgass. En nøytralgass er en gass som under gitte trykk- og temperaturforhold ikke vil reagere med andre gasser, og dermed heller ikke kunne bidra til eksplosjonen.

På tankskip i dag er det ikke noe problem å fremskaffe en tilstrekkelig mengde nøytralgass til å fylle lastetanken med etter utlossingen, idet røkgassen fra dampkjelene om-

bord kan benyttes som nøytralgass. Normalt inneholder røkgassen 3—5 % surstoff, avhengig av hvor påpasselig man er med fyringen av kjelene. Dette surstoffinnhold ligger godt under grensen for eksplosjonsfare.

Før røkgassen slippes inn på lastetankene, må vi sørge for å fjerne faste partikler, som kan sette seg i ventiler etc. og skape driftsforstyrrelser. Vi må også fjerne røkgassens svoveldioksyd-innhold, da dette vil kunne øke korrosjonen i tankene. Dette oppnås ved å la røkgassen passere et vasketårn før vi slipper den inn i tankene.

Nøytralgassanleggets virkemåte:

Nøytralgassen suges ved hjelp av en vifte gjennom vasketårnet, hvor gassen vaskes, kjøles, filtreres og tørkes, og blåses derefter ned i tankene. Innblåsing i tankene skal foregå samtidig som man losser skipet, slik at man hele tiden under losseprosessen erstatter tankvolumet over lasten med nøytralgass. Man sørger for et lite overtrykk på tankene, slik at luft ikke kan slippe inn.

Viftens kapasitet må derfor minst være så stor at den kan holde tritt med lossepumpene. Som regel dimensjonerer man viftene med ca. 30 % større kapasitet enn lossepumpene.

For å sikre seg mot at nøytralgassen som er på tankene skal slå tilbake inn på kjelen når viften er stoppet, installeres en dobbelt tilbakeslagsventil, og skulle denne svikte, har man i tillegg installert en vannlås. På tankene vil man nemlig få en blanding av nøytralgass og crudegass. Et tilbakeslag av crudegass inn på kjele vil kunne medføre at kjelen eksploderer.

På nøytralgassledningen på dekk har man dessuten en såkalt «press-vacuum breaker». Denne tjener som en sikkerhetsventil mot større trykkvariasjoner i tankene. I tillegg har man vanlig «pres-vac»-ventil system.

Nøytralgassanlegget er selvfølgelig utstyrt med en del automatikk. Alarm vil bli utløst når:

1. Vann-nivået i vasketårnet er for høyt.
2. Gasstemperaturen ved viftene er for høy.
3. Vanntrykket inn på vasketårnet er for lavt.

4. Nøytralgasstrykket i tankene er for lavt.

5. Gassens surstoff-innhold er for høyt.

Når alarmen for 1, 2 og 3 går, vil viftene automatisk stoppes og vannlåsen fylles.

Hele anlegget kan overvåkes og fjernopereres fra f. eks. kontrollrommet i maskinrommet.

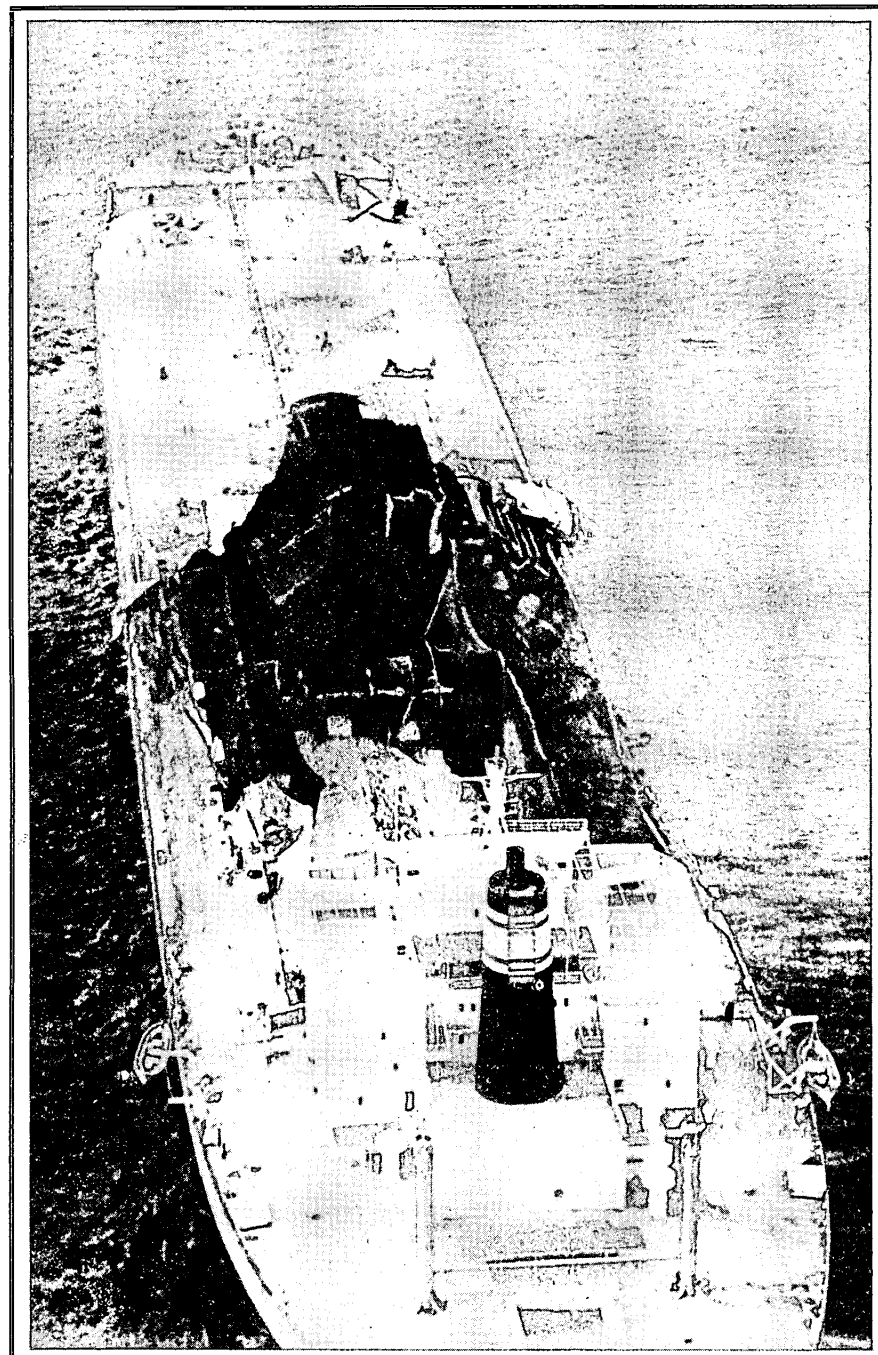
Foruten å forebygge eksplosjoner vil nøytralgassen med sitt lave surstoffinnhold bidra til å redusere korrosjon i lastetankene.

Videre er det naturlig å benytte nøytralgassviftene når man skal gass-fri skipet. Man lar da viftene

blåse frisk luft ned på tankene i stedet for røkgass.

Wilh. Wilhelmsen har bestilt nøytralgassanlegg til alle nybygg som skal føre oljelaster, nemlig 2 OBO-skip på 150 000 dwt. ved Eriksberg, 1 tankskip på 210 000 dwt. ved Kockums, 1 ore/oil-skip på 210 000 dwt. ved Nippon Kokan og 1 tankskip på 283 000 dwt. ved Aker.

Til tross for sitt enkle prinsipp er nøytralgassanleggene svært dyre enheter (1 til 1,5 mill. kroner pr. skip for våre nybygg), men riktig brukt og riktig behandlet representerer nøytralgassanleggene et vesentlig bidrag til sikkerheten ombord i store tankskip.





Kaptein Knut Jørgensen er født i 1932. Han har 11 års fartstid i rederiet, det siste år som fører. I oktober 1966 ble han ansatt som inspektør på bryggekontoret i Filipstad, hvor han arbeidet til desember 1969, avbrutt av et fem måneders opphold ved Martinsen & Co. i New York. Siden årsskiftet 1969/70 har han vært ansatt som inspektør ved hovedkontoret i utviklingsavdelingen.

VÆRKARTSKRIVER OMBORD

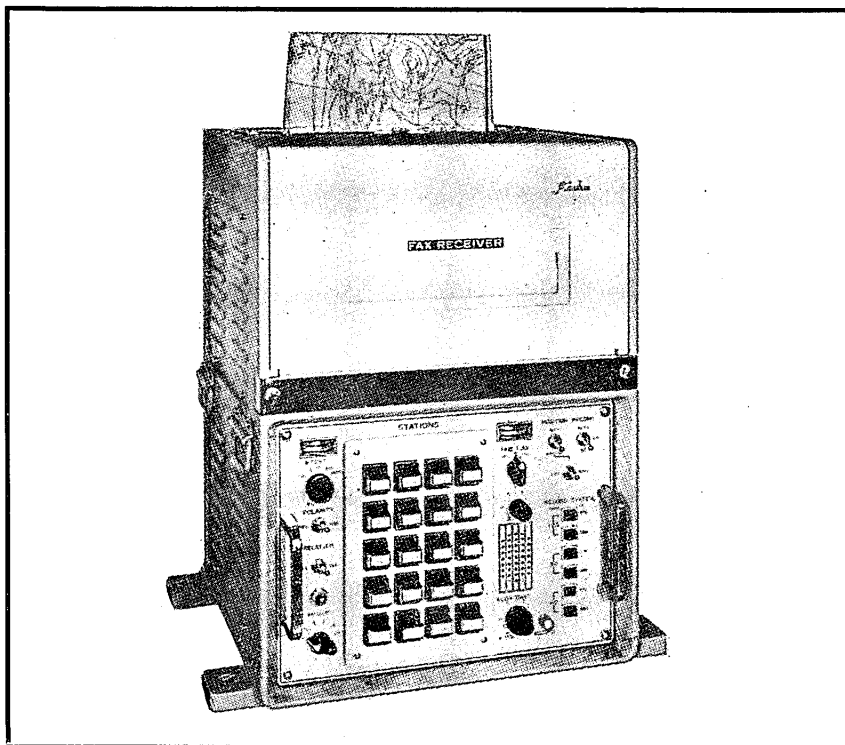
Nok et nytt hjelpemiddel har sett dagens lys i rederiet, — faksimileapparatet eller på godt norsk, værkartskriveren. Overgangen til større og mer kostbare enheter har gjort tidsfaktoren til et stadig mer vesentlig moment. Hadde navigatørens oppgave vært den å stikke ut kursen som korteste distanse mellom to punkter kunne man slavisk fulgt storsirkelen eller den rute som ligger så nær opp til denne som mulig. I praksis er imidlertid oppgaven på langt nær så enkel og et hovedspørsmål vil være om den korteste ruten også er den gunstigste, alle forhold tatt i betraktning.

Grovt forenklet kan man si det slik at navigatørens oppgave er å stikke ut den kurs som på sikreste og hurtigste måte bringer fartøyet fra utgangspunkt til destinasjonspunkt. For å komme frem til et korrekt rutevalg kreves det imidlertid blant annet en inngående analyse og riktig vur-

dering av vind og sjøforhold mellom de to punkter, før man kan kurssette den fordelaktigste rute. Store og kostbare skip innebærer økte omkostninger pr. tidsenhet og navigatørens behov for eksakte informasjoner og hans evne til å

utnytte disse får derfor stadig større betydning, — feilvurderinger får stadig større økonomiske konsekvenser.

Det finnes idag en rekke tabellariske oppgaver over vind, strøm og sjøforhold beregnet på grunnlag av statistiske



middelverdier. Likeledes finnes anbefalte ruter på samme grunnlag. Disse tabeller og informasjoner, som forøvrig gir mange nyttige data for sammenligning, kan imidlertid gi meget store avvikelser fra de faktiske, aktuelle forhold. Behovet for pålitelige informasjoner presentert på en enkel og oversiktlig måte er derfor påtrengende, og et middel til å dekke dette behov har vi i form av faksimilesendinger (billedtelegrafi) av værkart.

Værkarttjenesten er sentralisert gjennom World Meteorological Organization (WMO) og gir i dag full global værkartdekning med faste sendinger over ca. 30 stasjoner. Tjenesten gjør det mulig for navigatøren å motta ferdig tegnede værkart ombord, slik at han til enhver tid kan være fullt orientert om utviklingen i det område skipet befinner seg. Dermed har han mulighet til å foreta nødvendige kurskorreksjoner på grunnlag av den aktuelle situasjon. Tjenesten omfatter en rekke typer værkart så som **surface analyser, upper air analyser, forecast** for f. eks. 24, 36, 48 og 72 timer, langtidvarsler, bølgekart med angivelse av bølgeretning og høyde og prognosekart for bølger. Ut over dette sendes også spesialkart for enkelte områder, for eksempel iskart for det nordlige Atlanterhav. Det kan også tenkes at norsk radiopresse i fremtiden kan bli presentert via faksimile.

Som indeks for værkarttjenesten utgir WMO en oppslagsbok som inneholder alle aktuelle opplysninger om sen-

derstasjoner, frekvenser, sendetider, linjesystem som benyttes for den enkelte sending, karttyper, dekningsområde og om sendingen er rettet mot spesielle områder. Flere ganger pr. år sendes det ut supplement, slik at boken til enhver tid kan holdes ajour.

Det sentrale punkt når man vurderer spørsmålet om anskaffelse av nye anlegg er hva

ships), sitter værcentralene inne med meget godt kjennskap til værforholdene på de forskjellige strekninger. Dette kjennskap er meget vanskelig å formidle via radiotelegram, i klart språk eller kode slik at navigatørene kan gjøre optimal bruk av informasjonene. Derimot kan meteorologene på grunnlag av alle tilgjengelige data analysere informasjonene adskillig bedre enn noen



anlegget i praksis kan gi i form av konkrete fordeler. Når det gjelder værkartskrivere ville et dekkende svar kreve en omfattende utredning med inngående vurdering av såvel praktiske forsøk som skrog- og maskintekniske data.

Slik situasjonen er ombord i skip uten faksimilemottagere har navigatørene kun radiotelegrammer å basere sine egne vær-rutinger på. Disse radiokontakter er enten i klart språk eller i kode (synoptiske), og de ansvarshavende må selv plote eller tegne sine egne værkart. Dette blir ofte en tidkrevende jobb, og derfor blir den svært sjelden utført. Etter hvert som værmeldingstjenesten er blitt utbygd verden over både på land og til sjøs (selected

navigatør, og så tegne sine værkart og distribuere disse over faksimilenettet som visuelle kart for de aktuelle områder. På denne måten kan de ansvarshavende lettere «se» hvordan været vil bli i de nærmeste 12, 24, 36, 48 eller 72 timer og på dette grunnlag navigere utenom lavtrykk, store bølgeområder eller isfarvann, for derved å spare skip, last og ikke minst tid.

Det sier seg selv at hver enkelt ansvarshavende i faksimileapparatet har fått et instrument som i høy grad hjelper ham i sine avgjørelser med hensyn til rutevalg.

Den første værkartskriver vil bli installert i vårt nybygg nr. 528 T/T TABRIZ som leveres fra Kockum mek. Verksted i november i år.

ENGNIIST



FRÅ MARINEN

En av våre yngre radio-offiserer har nylig avsluttet sin militærtjeneste. Han har sendt oss en artikkel som han kaller, «En gnist i marinen», hvor han tar oss med på nattvakt i radiostasjonen.

Marinen — det samme som å avtjene verneplikten ombord i et orlogsfartøy, mener folk flest. Det stemmer ikke helt. «Skogsmatros» lyder velkjent i maritime kretser — en person som gjør tjeneste på landstasjoner. Han kan også ende under land — det vil si under jorden, nærmere bestemt bunkers, «potetkjelleren», eller helst «hullet». Nede i hullet finnes en del av oss «skogsmatros» som utgjør bindeleddet mellom marinens fartøyer og landet forøvrig. Vi er Sambandsgjengen, radio-, telefon-, radarvakt etc. og hermed, kjære leser, er du invitert ned i hullet til besøk hos oss på en helt alminnelig døgnvakt.

En skarp morgenfrisk stemme bryter gjennom søvnens betryggende søte teppe — jeg glipper med øynene og ser taklampen i leirbarakken lyse irriterende — et ukontrollert grynt siver over leppene. Må på vakt nå, langt derinne i skogen, nede i hullet. Setter meg på køykannten og trekker klærne på, siger ut i badet og føler at vannet gjør våken. På med jakka og capsen, bort i messen for å få en brøskalk eller to — og så oppover.

Det er godvær og frost. Månen henger over fjelltoppene der vest, mens en aning av lys sees i øst. Det knirker under skosålene mens avstanden til «hullet» kortes inn steg for steg. Veien går gjennom vinterfrossen bjerkeskog, kan nå såvidt skimte andre siden av den veldige fjorden hvor fjellene reiser seg majestetisk over den nattsvarte sjøen. Disse spisse og bratte fjellene som er så karakteristiske for landsdelen. Fjern motordur fra sjøen, bare

avbrutt av en skremt rype som flakser opp av skogen.

Jeg er ved inngangen til Hullet, går nedover trappen og befinner meg langt under jorda. Frossen i ansiktet og oppkvikket etter den fine morgenturen, setter jeg kurs for radioen. Her inne er et øredøvende spektakkel fra radiomottagerne og friskluft-anlegget. Skriver meg inn i vaktjournalen og slenger en bemerkning til en søvnig telegrafist som sitter borte i kroken under posisjonstavla. Det er han som har gått vakt i natt. Fyren svarer med noe slikt som «på tide du kom», tusler ut, kler på seg yttertøyet og forsvinner til jordens overflate.

Jaja, så sitter en her inne da, langt nede i moder jord og passer på vår lange kyst ved hjelp av telegrafnøkkel og mottagere. «Noen» er ute og går på eteren med merkelige signaler og litt spektakkel fra nordlyset er også verd å legge merke til. Sekundviseren på stasjonsuret tikker vakta avgårde. Best som det er, åpner døra seg og inn kommer en av gutta for å slå av en prat. Det pleier som regel være et eller annet fra gårdsdagens «utskeielser» på byens beste. Besøket blir innledet med at spørsmålet «har du lenge igjen» spraker ut i rommet. «Snipp», svarer jeg, «kun kort tid igjen». Snipp betyr nemlig at man har vært inne til tjeneste i ett år og har ca. 3mdr. igjen. Nykommerne blir stadig minnet på at de har meget lenge igjen. Det å være Snipp er noe

gjævt noe det. Det følger visse privilegier med det, man kan liksom ta det litt mere rolig, vi presser ikke buksa så ofte heller. Og innleder de fleste samtaler med glosen: snipp... Den besøkendes meritter fra gårdsdagen blir nøye diskutert og vurdert og tilslutt fastslås det faktum at finansielt sett lå han meget dårlig an for øyeblikket. Med ett blir vi avbrutt av et meget sterkt morsesignal. Griper fatt i morse-nøkkelen og svarer, skriver ned telegrammet og leverer det til neste instans, som igjen besørger det videre fra denne bunkers, det være seg på fjernskriver eller med ordonans. Så stillhet i eteren igjen. Klokka nærmer seg 11.00, på tide å få «organisert noe kaffi». Vi kaller det kaffi, men den kan meget godt forveksles med den svarte Wilhelmsen-malinga. Her nede er det tendens til å samle seg mye smuss og skitt, så vasking og renhold er en selvfølge. Når klokka viser halve vakta, er det å sette i gang å vaske dørk og skrivebord. Hernede har vi det fint og moderat når det gjelder inspeksjoner og skopuss. Vaskingen er slutt, jeg daler ned i en stol, legger beina på bordet og fisker fram et blad. Det er rart med slike blad og magasiner i en militærleir, de bærer et visst preg av lett påkledd representanter for det svake kjønn. Jaja, kikker litt igjennom bladet og legger det tilside. Så blir det plutselig liv i en av mottagerne på kortveggen, en båt er ute og går igjen. Den er sikkert langt unna, for den kommer inn ganske snart, resultatet ble en kjempe-lang kodemelding, og igjen blir det å rusle ut av staldøra, inn til koderommet til en kar som sier et eller annet irriterende myntet på den lange meldingen. Jeg kvitterer på hans utbrudd med snipp, får et ubestemmelig blikk tilbake. Tar en liten sjekk innom pantryet og konstaterer at en snabb fårepølse smaker bra. Mesteparten

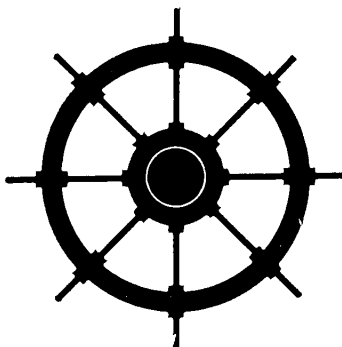


av innholdet i skuffen består av Forsvarets berømte «død mann i box». En av gutta her er forresten ekspert på å tilberede samme, det er nesten spiselig når han har bearbeidet innholdet litt i steike-panna. Men han er ikke på vakt nå — så den døde får vente. Inne på radioen er det stille, men etter noen minutter er det putselig fullt kjør igjen, radio-telefoni denne gang. Et glimrende samarbeide med telefonsentralen får samtalerne til å gli effektivt av gårde. Så stillhet igjen. Vakta nærmer seg slutten nå, ferdig kl. 16.00, og en begynner så smått å vente avløsning. Kveldsvakta pleier gjerne å komme litt tidligere. Så plutselig blir freden brutt av at en ubåt «kommer opp» og sender beskjed om at den er ferdig med vel utført oppdrag og at den er kommet i skvalpestilling, og er stand by for kaiplass. Jeg ber båten vente, griper telefonen, ringer administrasjonen, og får en ledig kaiplass om en halvtime. Kaller opp ubåten igjen og gir de nødvendige instruksjoner. Båten kvitterer på meldingen, så stillhet. Så med ett åpner ståldøren seg og inn farer en mann med hele vinteren hengende fast i Forsvarets tykke klær. Et forfrossent ansikt omkranset av sjal, krager og en mektig russercaps på toppen griner mot meg og spør hvordan det står til. Tekstilbunten klapper i hendene, gnir seg langs siden og småforban-

ner den kalde årstiden i Norge. Klokken nærmer seg 16.00 og jeg skriver meg «av vakt» og sjekker alle journaler samt posisjonstavle og gjør klart for avløseren. Pakker meg inn i Forsvarets glimrende vintertekstiler og slenger noen ord til telegrafisten som skal sitte her i kveld, hvorpå han reiser seg og brøler noe sånt som «God weekend og vil ikke se deg her nede før mandag, og stell pent med dama». Kvitterer med snipp, ut i mørket, men i friskluft igjen. Jeg stopper utenfor hullet og lar den fine krystallklare luften sige ned i lungene. Uvilkarlig gjør man seg sine refleksjoner etter en hel dag inne i fjellet. En skute på de store hav med allverdens frisk havluft — lengselen ut dit blir så sterk at man må ta seg selv kraftig sammen og si til seg selv at tiden nærmer seg, ta det med ro snipp. Lenger nede i veien går de andre gutta. Dagens opplevelser og vak-

tas resultater blir gjenoppfrisket, samtidig som den ventende middag blir samtaleemne resten av turen nedover. Pusten står som en røyksky ut av munnen og frosten spraker under hvert skritt. Månen står lavt på himmelen, og lysene ned i leiren blinker rett mot oss gjennom den glisne bjerkeskogen. Jeg snur på hodet og ser utover det opplyste landskapet: nordlyset er så intenst heroppe, fjorden der nede og fjellene på den andre siden som reiser seg stupbratt opp mot polarnatten med snedekte fjellsider. Den vinterbleke månen lager en glitrende sølvstripe over den nattsvarte fjorden. Langt borte på sørhimmelen går polarnatten over i en svak lysning som stammer fra byen. Snur meg og blikket fester seg uvilkarlig på de fire røde lysene som markerer toppen på senderantennene våre. De gjør sin jobb både på sjø og på land.

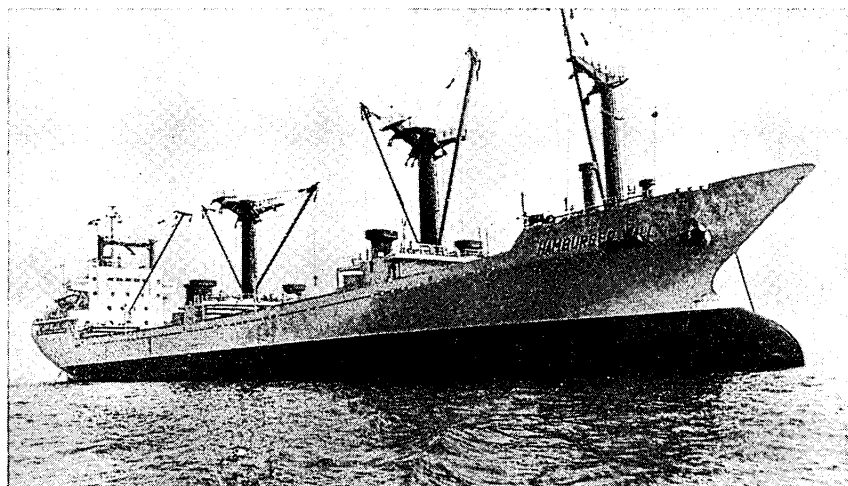
Vel fremme i messa, inntar vi middagen i stillhet. Gutta er slitne og trøtte etter dagens arbeid og vakt. Kokken var forresten litt irritert fordi vi var sent ute, men mat ble det, takker for den og går til brakka for å slappe av en stund før bagen skal pakkes til weekenden tidlig neste morgen. Med denne behagelige tanke på fri-helg, sivile klær og en kjæreste, sovner en i rolig og avslappende eftermiddagslur.



NY TONNASJE TIL GULFLINJEN

For bedre å kunne møte det økende behov for containerkapasitet som også gjør seg gjeldende i denne linje har Wilh. Wilhelmsen sammen med Svenska Atlant Linien langtidsbefraktet fire nybygninger av semi-container typen tilhørende Barthold Richter Reederei, Hamburg. Skipene kan ta opptil 308 20 fots containere i rummene og på dekk, men er ellers særlig vel egnet for en kombinasjon av containere og unitisert last.

Skipene vil seile under tradisjonsrike «Gulf»-navn og det



første, SPARREHOLM, — avbildet ovenfor — ble overtatt i København den 31. juli.

TASCO og TOPEKA blir navnene på de to skip som vil sei-

le under W.W.'s skorstensmerke. Levering av de gjestående tre skip vil finne sted henholdsvis i oktober, januar og juli 1971.

MARITIM FAG- OPPLÆRING

Vi har tidligere i SKIB-REDERI (nr. 40) redegjort for det nye utdannelsesmønster for sjøfolk og de nye prøveordninger for artianere og ingeniører for utdanning til navigatører eller maskinist.

I dette nummer vil vi hovedsakelig ta for oss fagopplæringen av underordnede sjøfolk slik den idag fortøner seg — som en prøveordning.

SVERRE THORSTENSEN



Bestemmelser om kvalifikasjonskrav for underordnet dekk- og maskinbesetning, samt matstell og tjenerpersonale er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. (Ref. Meddelelser fra Sjøfartsdirektoratet nr. 237 datert 9. mai 1969.) Dessuten inngår det kvalifikasjonsbestemmelser i overenskomsten med Norsk Sjømannsforbund.

Med ett unntak, (kokk), består disse kvalifikasjonskrav av en sammensetning av **alder, fartstid** og i noen tilfelle av spesiell **praksis**.

For stilling som kokk kreves kokksertifikat som blant annet forutsetter fullført 10 mndr. kokkeskole.

Men kan si hva man vil om alder og fartstid som kvalifikasjonskrav, men idag synes dette alene ikke å representere noen fullgod garanti for kvalifikasjoner. Rederiet har lenge hatt den oppfatning at det burde innføres en mer kontrollert kvalifisering av mannskaper.

Vi tok derfor straks i bruk det system for SYSTEMATISK OPPLÆRING OMBORD som ble lansert i 1967, både for offisersaspiranter og andre aspiranter som var rekruttert fra verkstedskole eller sjøguttskole. Dette er det redegjort for tidligere i SKIB-REDERI (nr. 32 og 34). Det er også redegjort for oppleggene i diverse REDERISIRKULÆRER (nr. 2/70 - 3/70 og 13/70).

Siden starten i 1967 har ordningen med systematisk opplæring ombord blitt revidert og utvidet slik at vi idag kan si, litt forenklet, at det foreligger en 3-årig MARITIM FAGOPPLÆRING AV SJØFOLK som fører frem til tre forskjellige kvalifiseringskategorier.

KOMBINERT MATROS/MOTORMANN REPARATØR KOKK

Den normale fremgangsmåte for å kvalifisere seg i henhold til ovenstående er å inngå en OPPLÆRINGS-AVTALE med rederiet som ASPIRANT. (SJØASPIRANT - MATROSASPIRANT - MOTORMANNSASPIRANT - REPARATØRASPIRANT eller KOKKASPIRANT).

Med tiden håper og tror vi at tilgangen av aspiranter vil dekke en vesentlig del av rederiets behov for mannskaper. Imidlertid har rederiet pr. idag et stort antall **vanlige mannskaper** som gjennom sin tjeneste og praksis bortimot tilfredsstiller de krav til kvalifikasjoner som det nye system innebærer. Det ville derfor være direkte galt om ikke også disse mannskaper skulle innpasses i ordningen og dra nytte av de fordeler den innebærer.

Det er dette som er bakgrunnen for at rederiet nu har sendt ombord et opplegg som blant annet går ut på at vanlige mannskaper skal kunne innpasses i systemet som følger:

MASKINASSISTENT, REPARATØR, FRYSEMASKIN- MANN, PUMPEMANN

Opplæring i henhold til program for REPARATØRER (Gul registreringsbok). Minimum opplæringsperiode 6 måneder. Derefter perfektjoneringskurs i land.

BÅTSMANN

Opplæring i henhold til program for KOMBINERT MATROS/MOTORMANN (Blå registreringsbok). Mini-

mum opplæringsperiode 6 måneder. Derefter er planlagt et perfeksjoneringskurs i land.

MATROS

Opplæring i henhold til program for MATROS (Blå registreringsbok). Minimum opplæringsperiode 6 måneder. Derefter innpassig som regulær aspirant med opplæring frem til KOMBINERT MATROS/MOTORMANN.

MOTORMANN

Opplæring i henhold til program for MOTORMANN (Blå registreringsbok). Minimum opplæringsperiode 6 måneder. Derefter innpassing som regulær aspirant med opplæring frem til KOMBINERT MATROS/MOTORMANN.

KOKK

Opplæring i henhold til program for KOKK (Grønn registreringsbok). Minimum opplæringsperiode 6 måneder.

SMØRER, JUNGMANN, LETTMATROS

Innpasses som regulær aspirant med henblikk på opplæring frem til MATROS, MOTORMANN og KOMBINERT MATROS/MOTORMANN (Blå registreringsbok). Opplæringsperiode avtales i det enkelte tilfelle avhengig av fartstid.

Opplegget er beskrevet i REDERISIRKULÆRE 13/70 som er sendt ombord i alle skip i 6 eksemplarer hvorav 2 til skipstillitsmannen.

Rederiet vil utstede FAGBEVIS etterhvert som opplæringen er fullført som ovenfor anført.

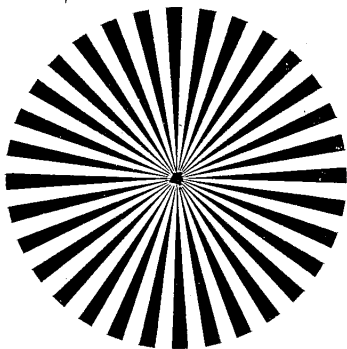
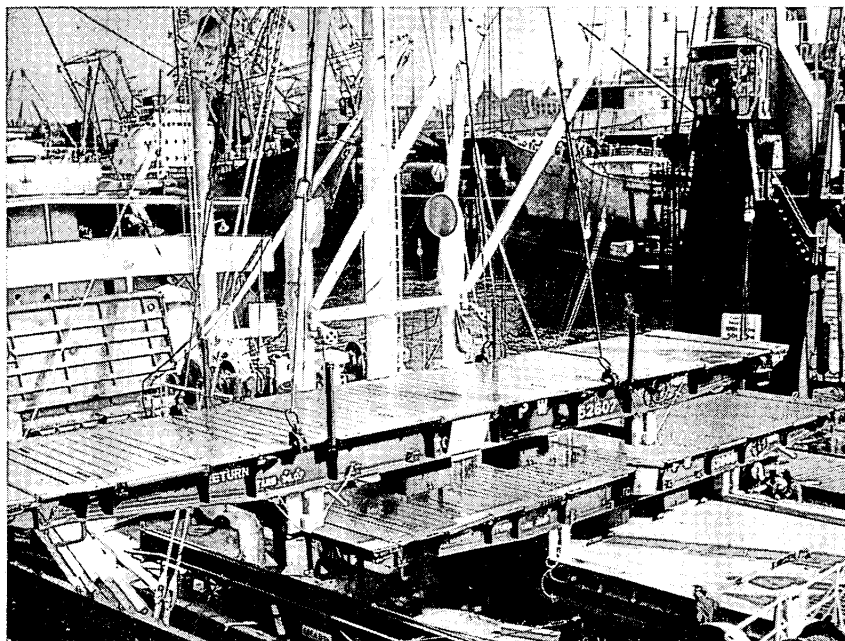
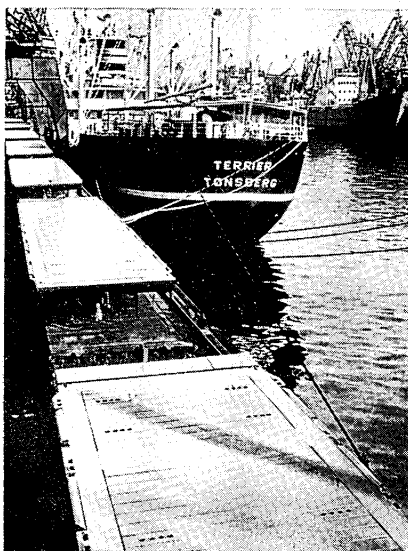
Mannskaper som har fullført opplæringen enten som regulær aspirant eller som vanlig mannskap frem til REPARATØR, KOMBINERT MATROS/MOTORMANN eller KOKK vil med ett års tjeneste i rederiet og tilfredsstillende tjenesteforhold kunne søke FAST ANSETTELSE i rederiet. (Kokker må ha løst kokksertifikat). Denne ordning er foreløpig begrenset til norske mannskaper.

Hva er så fordelene ved denne ordning sett fra sjømannens synspunkt?

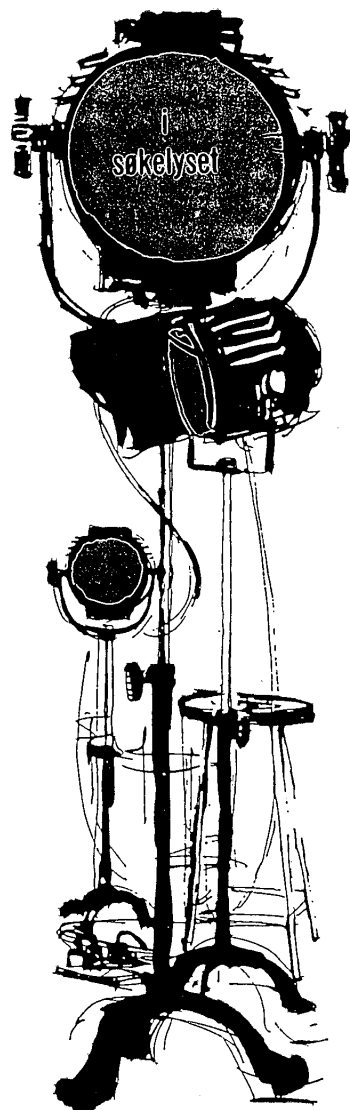
For det første tilbyr rederiet FAST ANSETTELSE med de åpenbare fordeler dette innebærer i form av en sikker arbeidsplass med garantert ventehyre etter avspasert ferie, ordnede ferieforhold, egen rederipensjonsordning, godtgjørelse under utdanning m. m.

For det annet er det ganske klart at forutsetningene for en bedre avlønning ligger bedre til rette ved økede kvalifikasjoner. Rederiet har i dette spørsmål tatt et klart standpunkt at bedre kvalifikasjoner berettiger til bedre lønn. Spilletts regler tilsier imidlertid at dette er gjenstand for forhandling mellom organisasjonene.

Vi har allerede mottatt henvendelse fra flere mannskaper som er interessert i det nye opplegg. Til disse har vi sendt det nødvendige materiale med registreringsbøker, yrkeslæreboke osv. Vi håper flere vil følge deres eksempel til beste for dem selv og rederiet.



Disse to fotografiene har vi fått oversendt fra D. Oltmann, våre agenter i Bremen. De viser M/S TERRIER idet skipet tar ombord åtte jernbane-boggier som ble bragt til Karachi.



SKIPSBRANNVERN

Foranlediget av en serie større skipsbranner i den senere tid er skipsbrannvern igjen kommet ubehagelig sterkt i det offentlige søkelys.

Som alle kjenner til mistet handelslåten for kort tid siden et av sine største og mest kjente passasjerskip. Skipet sank etter at en forholdsvis mindre maskinromsbrann tok overhånd og forplantet seg til hele skipet.

Ovennevnte tragiske hendelse fikk sterk publisitet både i norsk og utenlandsk presse. Ved efterfølgende sjøforklaring fikk befal og mannskap anerkjennelse for den effektive måte de hadde klart livredningsarbeidet på, idet samtlige ombord ble reddet uten å få noen form for skade.

Hva angår bekjempelsen av brannen ble det i sjøforklaringen blant annet stilt spørsmål av følgende karakter:

ROALD TORGENSEN

1. Hvem var brannsjef, og var han tilstede og ledet brannlaget.
2. Var brannlaget et fast godt opptrenet team som under ledelse av brannsjefen straks begynte bekjempelse av brannen.
3. Kjente hele besetningen sitt arbeidsområde ved branntilfellet, og kunne de benytte ethvert håndslukningsapparat.
4. Kunne alle offiserene betjene hovedslukningsanlegget, og var det noen fast rutine for øvelse med dette.
5. Kunne alle offiserene benytte nødbrannpumpen, og virket denne tilfredsstillende i den krisesituasjon som oppstod.
6. Ble CO₂ hovedslukningsanlegget utløst på en kompetent måte.

De ovennevnte spørsmål var bare en liten del av alle de spørsmål som skipets befal måtte svare på.

Noen vurdering av ovennevnte punkter vil vi ikke ta opp her, da dette er en sak mellom det respektive rederi og myndighetene.

I ovennevnte forbindelse er det naturlig å tenke på det voldsomme psykiske press et skipsbefal er utsatt for under vanlig tjeneste og under bekjempelse av ulykker, men kanskje spesielt dersom man må møte frem i en sjørett for å stå til rette for sine handlinger. I en sjørett vil man bli krysseksaminert, kunnskaper, lederevne og plikttrohet blir satt i sterk tvil, og man føler kanskje at både myndigheter og representantene fra sitt eget rederi har mistet troen på de handlinger som er blitt utført.

Har man utført alt i henhold til rederiets og myndighetenes direktiver vil man vanligvis klare en slik psykisk påkjenning uten langvarige lidelser, og man vil også få anerkjennelse for sine handlinger selv om skipet går tapt.

I motsatte tilfelle hvor man er skyldsbevisst og føler at man ikke har gjort sin plikt, ikke har satt seg selv og sine underordnede skikkelig inn i de vanlige sikkerhetsrutiner og øvet realistisk og målbevisst for å klare enhver krisesituasjon; kort sagt føler at man ikke har bestått prøven, da vil det være vanskelig å klare den tid som kommer efter at ulykken har skjedd.

Det forannevnte forhold kan inntreffe når som helst ombord i våre egne skip dersom skipsbefalet ikke tar sikkerhetsarbeidet alvorlig, og gir det høyeste prioritet som rederiets direktiver tilsier.

Vi har tidligere i «Skib-Rederi» behandlet rederiets direktiver vedrørende brann- og livbåtrulle samt sikkerhetsarbeidet generelt. Vi vet at ved målbevisst opplæring og realistiske øvelser, kan et sammensveiset skipsmannskap møte enhver krisesituasjon med en uredd og resolutt opptreden. Følgende vil gi bevis for ovennevnte påstand.

I vårt eget rederi har vi, i løpet av relativt kort tid, vært utsatt for tre alvorlige skipsbranner. Skipene var M/S TURANDOT, M/S THERMOPYLÆ og OBO TEHERAN.

Ved gjennomgåelse av rapporter og journalutdrag, samt ved samtaler med skipenes ledelse har vi konstatert at i alle disse tilfeller var det fremvist et hurtig, effektivt og førstekelasses arbeid for bekjempelse av brannen. Alt ble utført i henhold til rederiets direktiver for brannvern. Vi vil her gi et kort utdrag av brev fra kapteinen ombord i TURANDOT:

«Så til slutt vil jeg nevne noen av våre viktigste erfaringer fra brannen. Det første er den intensiverte øvelse og trening vi nå driver ved brannmanøvrene, spesielt bruken av røykdykkerutstyr. Jeg vil tillate meg å si at uten denne trening, så hadde vel mest sannsynlig brannen her ombord fått et annet utfall.»

I ovennevnte forbindelse bør det nevnes at skipet hadde samtidig full brann i maskinrom, i lett brennbar last i luke nr. 3, og oppunder store deler av innredningen. Som dette viser var det et meget vanskelig slukningsarbeid. Vi støtter derfor kapteinens uttalelse om at en slik krisesituasjon eller prøvelse består man kun når en effektiv og realistisk opplæring har vært drevet.

Vi har nå over et lengre tidsrom drevet en intens motiveringsprosess for å få alt sikkerhetsarbeide ombord i skipene på høyeste plan. Vi ser positive resultater av dette arbeide i form av forståelse og stor interesse blant skipsbefalet, og ved effektiv og uredd innsats i felten. Til tross for denne positive utvikling kan vi dessverre enda finne eksempler på halvhjertet oppslutning. Vi er oppmerksom på at sikkerhetsbegrepet og den mentalitetsforandring dette krever trenger modningstid, da kanskje spesielt blant de eldre medlemmer av vår organisasjon.

Vårt rederi tilføres nå i stadig økende tempo uhyre kapitalkrevende skipsenheter. Sikkerhetsarbeidet ombord i disse skip må der-

for være av høyeste klasse, uten noen mulighet for svikt med etterfølgende katastrofe. Av naturlige grunner kan ikke halvhjertet innsats på dette felt tolereres, og det er en selvfølge at rederiets og myndighetenes direktiver følges fullt ut.

Rederiledelsens ansvar og oppgave i denne forbindelse må blant annet være:

1. Utruste skipene med førstekelasses sikkerhetsmateriell.
2. Gi klare og enkle direktiver vedrørende øvelsesprogrammene, spesialøvelse for brannlaget, kontroll og vedlikehold av utstyr, bruk av håndslukningsmateriell og røykdykkerapparater, betjening av hovedslukningsanlegg og brannpumper, rapport-system m. m.
3. Gi skipsbefalet teoretisk og praktisk opplæring ved kurs iland.
4. Utstyre skipene med informasjonsmateriell som brann- og sikkerhetsfilmer samt annen faglitteratur.

Det bør i ovennevnte forbindelse nevnes at vi nå arbeider med utformingen av et enkelt rapport- og kontrollsystem hvor vi benytter endel av flytjenestens prinsipper.

Av andre preventive tiltak av samme natur bør vi muligens utarbeide et kontrollskjema som skal krysses ut ved skifting av kommando og andre ledende stillinger ombord. Også her kan vi benytte flytjenestens enkle system hvor alle de viktigste sikkerhetsmessige funksjoner for den respektive stilling er listet opp. Punktene krysses av etterhvert som de blir gjennomgått grundig med fratre-dende kollega.

Ved å innføre et slikt system vil tiltredende offiser straks ha gjennomgått de viktigste sikkerhetspunkter og vil være gardert mot at skipets sikkerhetsutstyr ikke er kjent dersom ulykken skulle ramme skipet straks etter stillingsskifte.

Ulykkesstatistikken for den norske handelsflåte er spekket med saker hvor de opplagte plikter ikke var gjennomgått fordi offiserene hadde kun kort tid ombord i skipet.

Det som her er skrevet viser at vi er fornøyd med den fremgang sikkerhetsarbeidet har i vårt rederi, men det viser også at det er langt igjen før alle de muligheter som finnes innenfor brann-, rednings- og vernesektoren er fullt dekket.

SOSIALAVDELINGENS

NB



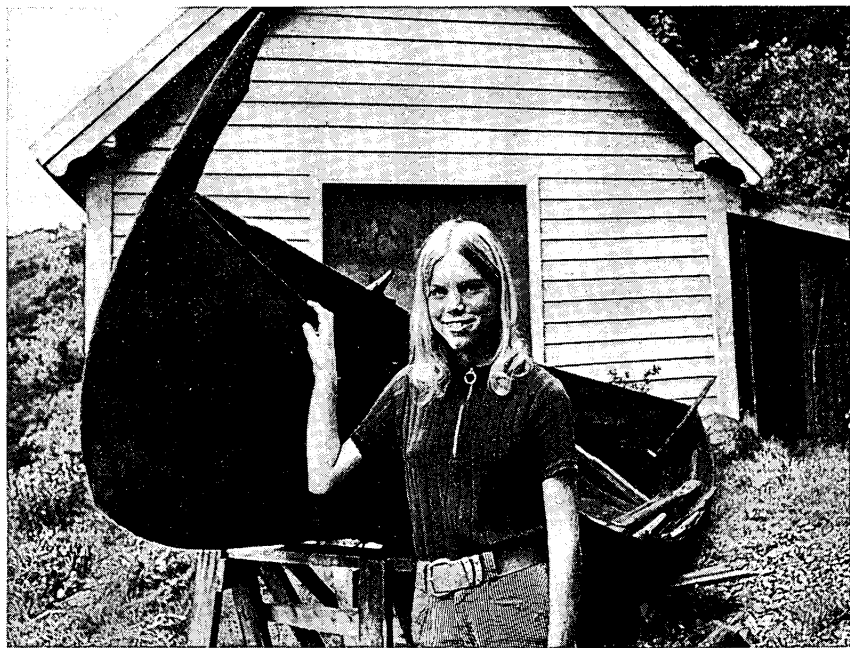
Ferieavviklingen for vårt fast ansatt seilende personell er kommet inn i et fast og fint spor, og det hersker ikke lenger noen tvil om viktigheten av å få en vel fortjent avkobling etter ett års tjeneste. Det hender at rederiet av praktiske grunner må beordre offiseren hjem før årsperioden er omme, og det har i slike tilfelle hendt at sjømannen selv har kjøpt billett for hjemreisen, sannsynligvis i den formening at Konsulatet på stedet ikke kunne utferdige forpasningssertifikat under Government-request ordningen. Dette er feil. Så sant en sjømann har kapteinens bekreftelse på at han skal sendes til Norge, plikter Konsulatet å ordne reise på rabattordningen, uansett hvem som skal bestride utgiftene. Vi har tapt endel penger på at vi har måttet godtgjøre den fast ansattes reisebilag, i stedet for å kunne betale direkte til flyselskapet. Selv fra havner som mangler utenriksstasjon lar det seg gjøre å reise på Government-request. Kapteinen må da en tid i forveien telegrafere oss hvem som mønstrer av og reiser hjem, hvorefter vi kontakter Direktoratet for sjømenn og får forpasnings-sertifikat utstedt. Vi ber våre kapteiner være oppmerksom på dette.

På enhver arbeidsplass, det være seg til lands eller til sjøs, hender det at en arbeidstager må avskjediges. Hva grunnen til dette enn måtte være er det en ting som er sikkert: Avskjedigelsen må skje i lovlige former, så sant arbeidsgiveren ikke vil utsette seg for ubehageligheter og erstatningsansvar.

Intet er vel terpet mer på gjennom årene enn dette at kapteinen plikter å sammenkalle disiplinærnevnd og avholde forhør når han finner at en ombord har kvalifisert seg til avskjedigelse. I rederisirkulærer, rederikonferanser, befalskonferanser og ved Skib-Rederi er disse ting omtalt utførlig. Allikevel har vi i disse dager eksempler på at en sjømann rett og slett er «sparket i land», uten at forhør er avholdt. I samtlige tilfeller gjelder det uønskede personer som kapteinen hadde full rett til å avskjedige uten ekstra utgifter for rederiet, men som vi nå beklageligvis må utbetale erstatningshyre til. S.A.F.'s kapteinsbok gir så utførlige opplysninger om hvordan et forhør skal avholdes at det ikke burde være nødvendig med ytterligere sirkulære om disse ting.

I USA er 9. oktober av presidenten blitt utpekt til Leiv Eriksons Dag. For første gang skal Florida-avdelingen av «Sons of Norway» delta i feiringen, og man vil derfor markere dette med et spesielt innslag. Medlemmer av juniororganisasjonen skal rekonstruere Leif Eriksons møte med Amerika ombord i den tradisjonsrike tre-kjeipingen. Forkledd som vikinger skal de ro inn det siste stykket til havnen i Fort Lauderdale, der de skal foreta strandhugg på ekte vikingmanér. Sigurd og Leiv Haugsvær fra Hogsvær i Masfjorden har skjenket den lokale «Sons of Norway»-foreningen en hundre år gammel tre-kjeiping, som skal ominnredes og utstyres til et lite vikingskip og benyttes til skuespillet i Florida.

Problemet med å få fraktet båten over Atlanteren, tok M/S TUNGSHA seg av, og Wilh. Wilhelmsen hadde igjen gleden av å kunne stå til tje-



neste med en transport utenfor det vanlige.

Bildet viser den fagre Kari Eikevik som er tilsluttet «Sons of Norway»s junioravdeling i Fort Lau-

derdale, hun benyttet anledningen til å hilse på sin farmor i Eikeviken da hun var hjemme i Norge i sommer i forbindelse med transporten av den historiske båten.



FIRE FOSFORSTRIPER OM BABORD

Skib-Rederi fortsetter i dette nummer med offentliggjørelsen av rapporter om WW-skips skjebne under Den annen verdenskrig — slik vi har funnet det naturlig å gjøre i forbindelse med frigjøringsjubiléet. Turen er kommet til S/S RINDA, som var levert fra Sir James Laing & Sons Ltd. i Sunderland i 1917, et skip på 9.430 t.dw. med en service speed på 10 knop. Allerede umiddelbart etter krigsutbruddet gikk RINDA på en mine utenfor Terschelling, men det viste seg mulig å reparere skipet, og den 9. april befant RINDA seg i Moji. Beretningen om skipets videre ferd er basert på en rapport utarbeidet av Nils Ugland i 1949. Han understreker i et brev til rederiet at beretningen er forfattet på grunnlag av hans egen hukommelse:

Den 9. april var vi klar til avgang fra Moji til Yokohama, og idet vi hiver opp, kommer den norske konsul utover i motorbåt og roper at Norge er kommet i krig med Tyskland og at vi derfor må holde oss i innenskjærs farvann på reisen. Kommet ut av Innlandssjøen blendet vi lanternene og fortsatte mot Yokohama. Natten før vi skulle anløpe byen kommer et stort fartøy, også mørklagt, mot oss — det signaliserer at vi skal stoppe. Snart etter kommer en båt over, med en offiser og fire mann ombord. De var fra den britiske hjelpekrysser JARVIS BAY, og etterat våre papirer var undersøkt, fikk vi ordre om å gå til Hong Kong. Dette kunne vi ikke gjøre uten at vi fikk proviant ombord, da vi bare hadde proviantert for reisen til Yokohama, men fra

krysseren fikk vi alt vi trengte i løpet av kort tid, fersk kjøtt, grønnsaker, poteter og egg. Etterat alt var stuert på plass, ble kursen satt for Hong Kong. På veien ble vi prøvet av et japansk slagskip, ellers så vi intet usedvanlig. Ved ankomsten til Hong Kong heiste priseoffiseren THE WHITE ENSIGN, men dette ble strøket straks han gikk fra borde. Etter mange dagers ventetid fikk vi beskjed om at vi kunne fortsette til Yokohama med lasten.

Under hjemturen fikk vi installert DEGAUSSING i Calcutta, og i Cape Town fikk vi montert en 4" kanon på poopen, og et rum i dekkshuset under ble innredet til ammunisjonsmagasin. Broen ble kledd inn i sandsekker, og styrehus, bestikk og radiostasjon ble dekket, både på sidene og taket. Etter å ha bunkret og



tatt ombord proviant avgikk vi, og det var bestemt at vi skulle til britisk havn.

Fjorten dager senere gikk vi inn til Freetown i daværende britisk Vest-India. Denne havnen var samlingsstedet for alle konvoier i disse farvann, og det krydde av skip. Her bunkret vi og avgikk så i konvoi. Turen til England forløp uten hendelser av noen art, og vi ankom Avonmouth, hvor vi ankret opp utenfor havnen. Her opplevet vi vårt første luftangrep, og da det var over, dokket vi. Samtidig fikk vi montert to maskingeværer på toppbroen.

Lossingen gikk ganske bra, bortsett fra at meget tid gikk tapt hver gang det var luftangrep. Og dem var var det mange av, jevnt over et par hver dag og noe tilsvarende om natten. Skipene på havnen slapp heldig fra disse angrepe, som gikk hardt utover lagerbygninger og hus inne på land. Etter utlossing i Swansea lastet vi omtrent 2000 tonn kullstøv i nr. 4 og nr. 5 luker, senere tok vi full last av alle slags motorkjøretøyer, som var bestemt for 8. armé i Egypt.

Oppholdet i Swansea varte i mer enn tre uker og i løpet av denne tiden var det stadig voldsomme luftangrep. Det ble anrettet store skader i byen, men nesten ingen på havnen. Mens vi lå der, kom det stadig båter over fra Frankrike, som på det tidspunkt hadde kapitulert for den tyske hær. En dag fikk vi sogar øye på en taubåt som kom slepende på en nesten ferdigbygget fransk u-båt som var «stjålet» fra

fransk havn. Myndighetene var så vant til ankomst av franske skip og fly, så da et større bombefly med franske kjennetegn gjorde sin ankomst på høylys dag, ble det ikke beskutt hverken fra land- eller sjøsiden. Plutselig slapp flyet hele sin bombelast fra lav høyde, og skaden var betydelig.

Efterat vi var ferdige i Swansea, gikk vi til Milford Haven. Ankomsten dit var heller dramatisk, for da vi bakket opp for havnelosen, ble to miner sprengt ved vibrasjonen, en ved baugen og en på låringen. Det var adskillige luer som føk av, bare ved lufttrykket.

I Milford Haven lå vi og ventet på konvoi. Her var det stadig mange skip, og vi skjønte fort at det var også tyskerne oppmerksomme på. Det var hyppige angrep, dag og natt. Særlig nattetider var flyene nærgående, for da droppet de også miner sammen med bombelasten. Og dessverre gikk fire eller fem skip i luften bare mens vi lå der og ventet på å komme avsted.

Fra Milford Haven gikk turen til havner i Midt-Østen og til Aden og Cape Town. 17. mai om morgenen gikk vi ut, med kurs for Freetown.

Oppe ved Ekvator begynte vi å få meldinger om u-båter og senkninger rundt Vest-Afrika. Siden været var pent, lot vi livbåtene henge uten surringer, klare til å låres. Vi kom stadig over mer vrakgods, men så ingen folk. Det ble holdt god utkikk både dag og natt, og kanonen var klar, likeså maskingeværene. Alt redningsmaterieell var i full orden og vi hadde stadige øvelser slik at alle var på det rene med sine plasser i tilfelle noe skulle komme på.

Den 31. mai 1941 var vi ved 20-tiden kommet til et punkt som var



oppgitt oss av Naval Control i Cape Town. Det var 220 mil rettvise vest av Cape Sierra Leone. Været var bra, litt dønning og enkelte regnbyger. Omkring klokken 22 så jeg fire fosforstriper komme mot skipet på styrbord side. Jeg ropte hardt styrbord til rormannen for å forsøke å få svingt skipet klar av torpedoen, men i samme sekund så jeg hele akterskipet gå i luften. Før jeg fikk tak i fløytestrengen for å gi båtsignal, var skorstenen gått overende. Telegrafisten som fikk vår posisjon hver time, fikk sendt skipets navn og intet mer før forskipet gikk rundt. Jeg snakket et par ord med kapteinen på undre bro og sa at jeg gikk ned etter en veske på kontoret mitt, her hadde jeg dagbok og lastepapirer. Kapteinen sa da at han ville gå i båten. Forskipet krenget svært, og da jeg var nede på mitt

kontor, begynte det å gå rundt. Jeg greide å komme meg ut på styrbord side og over rekken. Skutesiden lå da flatt i vannet. Livbåten, hvor blant andre kapteinen skulle være, lå på siden. Jeg forsøkte å springe utover skutesiden for å nå vannet, men skipet gikk fort ned, og jeg ble trukket med nokså langt under. Da jeg omsider kom opp igjen, så jeg endel bomullsballer som brant, og jeg hørte folk rope. I skjæret av brannen fikk jeg øye på en livbåt og svømte. Hvor lenge svømmeturen varte, kan jeg ikke si noe om. Etter en stunds forløp fikk jeg følge med telegrafisten, og da vi endelig nådde livbåten, var vi utkjørt begge to. Her traff vi tømmermannen, og sammen rodde vi rundt og fikk tatt opp dem som lå i vannet og på flåtene. Da vi ikke kunne finne flere folk, rodde vi etter katten som vi hadde hørt sør

mjauing fra og fikk den også ombord. Ut på morgensiden gav vi opp letingen etter flere overlevende.

Det viste seg da at vi manglet fjorten mann, blant annet kapteinen og førstemasinisten. To maskinfolk var svært forbrent, og to andre hadde mindre skader. De to som var forbrent, ble plasert så godt det lot seg gjøre, med livbelter og seil under seg, og et lite seil over til beskyttelse mot sol og regn. Etter et kort skipsråd der alle deltok, ble vi enige om å oppgi videre leting. Da vår posisjon var sikker, ble kursen besluttet satt for Sierra Leone. Vi satte seil og hadde god vind, enkelte ganger måtte vi til og med reve. Vann og mat hadde vi nok av, og stemningen ombord begynte å komme seg utpå formiddagen. Etter midt dagen klokken 12 satte vi vakter og



Kaptein Niels Olsen blev allerede 32 år gammel fører av tankbåten «BELRIDGE» og førte derefter en rekke av våre gamle «steamere»; ved krigsutbruddet S/S «RINDA».

var svært nøye med både avløsning og måltider.

To dager senere så vi et stort Sunderland sjøfly. Vi sendte opp noen raketter og forsøkte å signalisere for å få spurt om de kunne komme ned og ta med våre sårede, men flyet holdt seg på stor avstand.

Neste dag så vi flyet igjen og forsøkte påny å få forbindelse med det, men til ingen nytte.

Om eftermiddagen den påfølgende dag fikk vi land i sikte og så også røk. Da morgenen kom var vi imidlertid fremdeles et stykke av,

fordi vinden hadde løyet utpå natten. Etter noen timer fikk vi øye på et mindre fartøy og sendte opp raketter. De ble sett, og båten forandret kurs og kom mot oss. Det viste seg å være en britisk eskortetråler, HMN PICT, og snart var den på siden av oss. De sårede ble først tatt ombord, og da alle var over i tråleren, ble vår båt tatt på slep og kursen satt for Freetown. Sjefen ombord fortalte meg at marinens radiostasjon i land hadde oppfanget vårt skips navn, og da intet mer kom, antok de at skipet var blitt

senket. Flyet hadde forøvrig også sett oss og våre signaler, men på grunn av de mange tyske u-båter i farvannet ville besetningen ikke gå ned. Det var imidlertid flyet som hadde dirigert PICT i retning av vår livbåt.

Som takk for god forpleining i PICT ble vår skipskatt overlatt til den britiske eskortetråleren, og katten ble omdøpt til RINDA.

Efter flere ukers opphold ombord i hospitalskipet OXFORDSHIRE ble de to forbrante av mannskapet utskrevet, fullt helbredet.

OMKOMNE VED S/S RINDA'S FORLIS 30/5 1941:

Kaptein	Niels Olsen	Dekksgutt	Ragnar Olsen
Båtsmann	Oskar Arthur Holmberg	1. maskinist	Bernt Jens Tollefsen
Matros	And. Chr. Christoffersen	2. maskinist	Johan Johannessen
Matros	Per Korsvoll	Donkeymann	Einar Vassengen
Matros	Lyder Pettersen	Fyrbøter	Thorleif Skalte
Kokk	Leif Pedersen	Fyrbøter	George Dwyer
Byssegutt	Kåre Pedersen		

EN HYLDEST TIL

VÅRE SJØMENN.

I Jubileumsskriftet til Oslo Krets av Den Norske Sjømannsmisjon fant vi følgende redasjonelle artikkel, som vi synes det er grunn til å trykke opp i sin helhet:

Sjømannsmenigheten skiller seg bare fra hjemlandsmenighetene i dette: Det er en seilende menighet, som i dag teller 45 000 sjeler, spredt over alle verdenshav. De ytre kår er altså fundamentalt forskjellige fra en fastboende menighet, men de som utgjør menigheten, er som alle oss andre. Den ønsker ikke å behandles annerledes enn enhver annen hjemmemenighet, og vi må derfor reagere ettertrykkelig mot den oppfatning at Sjømannsmisjonen kirkelig sett stiller den i særklasse, «noe for seg selv», som vi må snakke til og behandle på en egen måte. Men la meg like godt sitere noen kloke ord som sjømannsprest Astor Kvistad lot falle på kretsmøtet i Oslo i 1966:

«Det er en utbredt tendens til å gjøre å sjømannen til en bestemt type, til en slags nasjonal drøm. Til tross for vår fattige historie har vi verdens største handelsflåte. De er skapt en myte om sjømennene som helter, samtidig som de ofte betegnes som alkoholikere og stamgjester på havnekneipene. I virkeligheten er de som nordmenn flest, vellykkete og mindre vellykkete til sjøs. Jo visst har vi de mindre vellykkete til sjøs også, men er vi i tvil om hvor tyngdepunktet ligger, så skulle vel vår handelsflåte være et bevis på at noe har lyktes, en bestemt gruppe av folket har satset og vunnet!»

Det er et sjokkerende misbruk av «de mindre vellykkete» til sjøs å rette lyskasteren på dem som SJØMANNEN slik vi ofte opplever det i presse, litteratur, radio og i rettssalen. Det er f. eks. ikke lenge siden en kjent advokat fremførte som unnskyldende moment for sin klient, en notorisk ransmann: «Og så ber jeg om at det tas hensyn til at han har seilt til sjøs!» For sikkerhets skyld understøttet han appellen med litt kvasi sjømannspsykologi og konkluderte med: «Jeg kjenner sjømannen, og vet hva jeg taler om.» En spør uvilkårlig seg selv: «Hvorfra?» Høyst sannsynlig fra skrivebordet og et utvalgt klientel.

Det er forstemmende at velmente samfunnsobservatører synes å gjøre seg til regel at sosiale sjømannsproblemer skal legges opp som ensidig sensasjonsstoff, der de positive grunnlinjer raderes bort, mens til gjengjeld unntakene gjøres så dystre som mulig. Tenk om vi som klør i fingrene etter å skrive, ville sette de ordene i glass og ramme på vårt skrivebord, som en kaptein ga meg til avskjedsord da jeg skulle reise hjem fra et dystert havnemiljø:

«Du kommer sikkert til å reise rundt og fortelle om sjømannslivet her. Prøv da å huske at sjømanns hustruer og mødre har tunge byrder å bære, gjør ikke du dem enda tyngre ved ensidig svartmaling. Du har sikkert meget godt å si om oss sjømenn når det kommer til stykket!»

Nå vel, la oss overlate det sjokkerende til fagmennene, enten de nå er psykologer eller sosialkurato-

rer, så de kan drøfte hele spektret i lønnkammeret der slikt hører hjemme.

Efter dette lille innlegg i dagens diskusjon som det lenge har vært meg hjertelig om å gjøre å få sagt, kommer jeg til det som jeg ikke et øyeblikk er i tvil om skal understrekes i denne hundreårsberetning.

Når jeg tenker på de mer enn 50 år jeg har tilbragt sammen med sjømannsmenighetene i de fire verdensdeler, er det noen karaktertrekk som er mer fremtredende enn de fleste andre: Det er kameratskap, godhet, hjertelag, hjelpsomhet, takknemlighet, faglig dyktighet og yrkesstolthet.

Godheten og hjertelaget.

Tror du jeg føler meg fristet til å fortelle om typene med fyll og fest i St. Pauli når jeg kan fortelle om de to unge guttene i kirkekjelleren i Vorsetzen 50?

Det var nød blant mange sjømenn i Hamburg i de svarte tyveårene etter første verdenskrig. Blant de mange var det særlig to jeg fulgte fra dag til dag. Som ukene gikk ble det mindre og mindre med mat, og de gode klærne ble etter hvert byttet med dongeri som de frøs jammerlig i. Men de holdt seg tappert oppe og ba aldri om noe. De var så rørende takknemlige for hver liten håndrekning vi kunne gi dem, helst i form av et måltid mat eller en seng for natten.

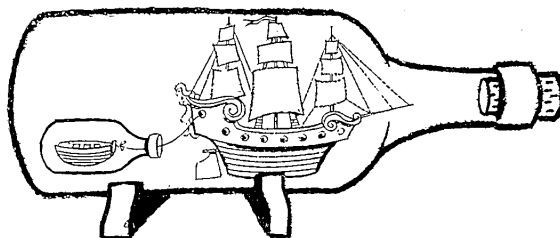
Så en dag fikk den ene hyre, og overlykkelig strøk han opp i byen med sitt forskudd for å kjøpe en solid dress. Da han kom tilbake til leseværelset, satt kameraten der, men han hadde like lite å se frem til som før. En stund senere forsvant begge i kjelleren. Da de kom opp igjen, hadde dressen skiftet eiermann. Som den selvfølgeligste ting av verden sa han som hadde fått hyre til meg: «Ingen sak for meg, jeg går ombord i en god båt i kveld med plenty varme og mat. Kristian skal trampe videre og fryse og vente — han trenger dressen bedre enn jeg.»

Dette er ingen solskinnshistorie, det er sjømannen slik han er, selv under filler. Og nettopp fordi en slik liten opplevelse er representativ for sjømannsmenigheten, ser hver eneste arbeider i Sjømannsmisjonen det som et privilegium å få være deres tjener, enten med «ordet» eller ved hverdagens småtjenester.

Hørte du lederen for Kirkens Nødhjelp, pastor Berge, i radio da han snakket om Biafra?

«Det er to grupper i vårt land jeg har dyp respekt for — våre sjømenn og våre flyvere.»

Så enig — så enig!



For å sikre den enkelte ombord er det nødvendig å ta i bruk personlig verneutstyr. Det personlige verneutstyr kan ikke forhindre ulykker, men redusere skadevirkningene — ofte blir det ingen skade i det hele tatt.



CHR. L'ORANGE

Rederiet har tatt konsekvensen av dette og utstyrt samtlige skip med standard vernetustyr og i den forbindelse ble følgende REDERISIRKULÆRE sendt samtlige skip:

VERNEUTSTYR

«Rederiet har for tiden oppe til vurdering bruken av sikkerhets- og vernetustyr på skipene. Som et ledd i dette arbeide, er bestemt følgende:

1) VERNEHJELMER

Vernehjelm skal herefter gå inn som skipets faste utstyr for samtlige offiserer og mannskaper, slik at det skal finnes én hjelm til hvert besetningsmedlem. Hjelmene skal være merket enten med stillingsbetegnelse eller med køy- eller lugarnummer. De skal oppbevares i vedkommende lugar. Hver mann er ansvarlig for sin hjelm.

Den hjelm som er funnet best egnet til bruk ombord, er i hvit plast og heter «Bygg 65». Den vil fra vår Innkjøpsavdeling bli sendt samtlige seilende skip etterhvert som de kommer i tilfeldig posisjon. Sammen med hjelmene vil det bli sendt et sett navn og nummeretiketter som bes påklebet hjelmene.

For de skip som tidligere helt eller delvis er utstyrt med hjelmer, vil vi kunne foreta supplerings med den standardiserte hjelmtypen.

2) HØRSELVERN

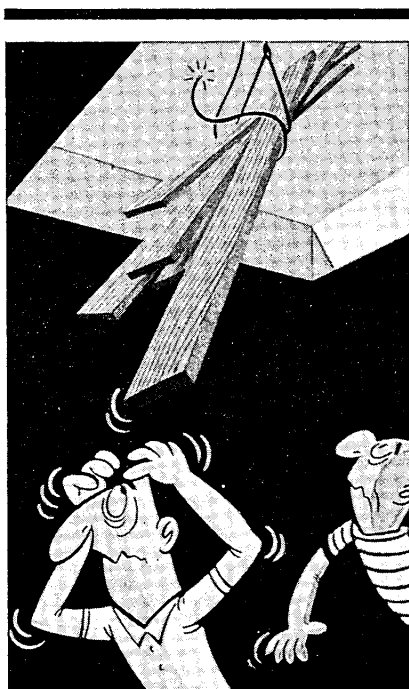
a) Øreklokker.

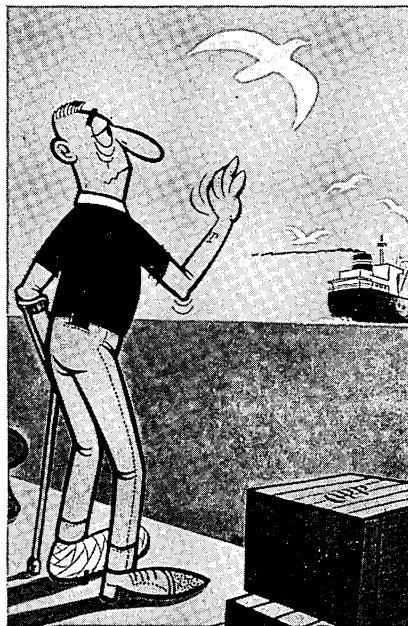
Hvert skip skal herefter også være utstyrt med 20 øreklokker som skal oppbevares av maskinsjefen og utleveres til dem som har behov for hørselvern.

Den øreklokke som er funnet mest hensiktsmessig heter «Heger II», og vil av Innkjøpsavdelingen bli sendt skipene sammen med hjelmene.

b) Glaszdun hørselvern.

Ved nedgangen til maskinrommet skal det på samtlige





skip plasseres en hørseldun-automat. Denne automat sammen med 2 refills vil også bli sendt sammen med hjelmen.

3) VERNEFOTTØY (Sko, gummistøvler etc.).

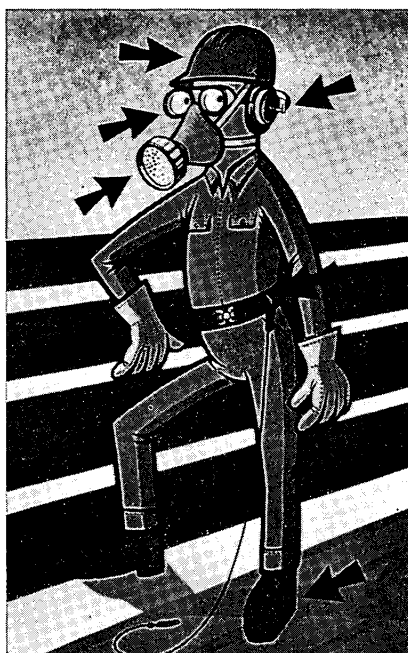
Rederiet finner det av forskjellige grunner vanskelig å gå til anskaffelse av slikt fottøy til samtlige ombord. Da vi imidlertid anser det meget ønskelig at slikt vernefottøy blir benyttet i størst mulig utstrekning, vil vi ved innkjøp av slikt utstyr subsidiere dette med 50 %.

Fremgangsmåte ved anskaffelse av vernefottøy blir derfor slik:

Kapteinen bestiller selv i beleilig havn gjennom skipshandleren fottøy til dem som ønsker det og sørger for at rederiet blir belastet for innkjøpet. De respektive mannskaper skal som egen post i hyreregnskapet belastes for 50 % av prisen. Ved innsendelse av hyreregnskapet til rederiet skal det vedlegges spesifisert oppgave over belastningene.

Forholdene skulle nå ligge vel til rette når det gjelder det personlige vernetstyr — selv om forslag til forbedringer mottas.

Hvordan skal vi så få folk til å innse at de personlige vernetiltak ikke er innført for å legge unødige



hindringer i arbeidet, men først og fremst for å beskytte hver enkelt mot ulykker, helseskader og yrkessykdommer?

—x—

Et verneopplegg er nå sendt samtlige skip. Innholdet består blant annet av følgende:

- 1) VERNEPROGRAM som beskriver de aktiviteter som skal iverksettes, f.eks. plakater som settes opp på bestemte steder og skiftes ut etter å ha stått opp i en

bestemt periode. Utdeling av diverse opplysningsmaterieell etc.

- 2) MOTIVERING foregår via lydbånd/slides og dette orienterer blant annet om følgende:

- a) Hensikten med vernearbeidet ombord.
- b) Statistikk over ulykker i handelsflåten.
- c) Generelle opplysninger om hvordan man beskytter seg mot ulykker, helseskader og yrkessykdommer.
- d) Eksempler på konkrete ulykker ombord, hvorfor disse skjedde og hvordan de kunne vært unngått.
- e) Anbefaling av verneutstyr som bør finnes ombord.
- f) Bruk av verneutstyr.

- 3) SKADESTATISTIKKTAVLE viser til en hver tid hvor mange dager det er gått siden siste skade, dersom skaden forårsaket fravær over 1 døgn.

Vi håper at opplegget blir iverksatt på en samvittighetsfull måte for derved å tjene hensikten — nemlig å redusere antall ulykker og skader ombord.

Tilslutt minnes om at opplegget kun er ment som et hjelpemiddel til å drive «VERNEARBEIDE» ombord — noe som alltid har vært et lederansvar.

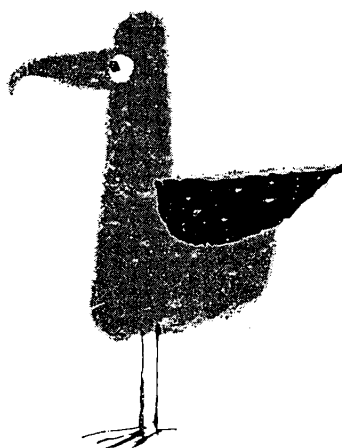
Forleden dag mottok rederikontoret følgende skademelding:

I havn, 3. september 1970.

1. styrmann var på vei fra værdekket ned i shelterdekket, gjennom en luke i dekk. Idet han gikk ned leideren mistet han taket i leidertrinet, med det resultat at han falt ned på shelterdekket. Høyden var 11 fot.

Han falt med hodet først, men takket være VERNEHJELMEN ble det ingen hodeskader.

I fallet brakk han et ben i høyre albue, samt venstre pekefinger, og forslo venstre kne.



HJELMEN REDDET LIV

Når skademeldingen fylles ut skal en del spørsmål besvares, blant annet:

FULGTE SKADEDE PÅBUDTE ELLER ANBEFALTE VERNETILTAK?

Svaret var i dette tilfellet JA. La oss med en gang fastslå at foreligger en rekke VERNETILTAK ombord — utstyret er der — de nå opp til samtlige å benytte de

La oss derfor håpe at den s fyller ut skademeldingen ikke be ver å svare NEI, når spørsmålet den skadede fulgte påbudte el anbefalte vernetiltak, skal besvar

I tilfelle svaret blir NEI — i neste spørsmål i skademelding — HAR SKADEN MEDFØRT DØD — lett bli JA.

Ombord i nevnte skip blir VERN HJELM alltid benyttet under land sjøen benyttes vernehjelp når arbe tilsier dette — noe som ikke så sjeldent.

■ KNUT BILOV-OLSEN ■

passasjertrafikken med rederiets skip

Det er en rivende utvikling innen skipsfarten som medfører store forandringer både ombord og iland. Passasjertrafikken på rederiets skip har på forskjellige måter blitt berørt av denne utvikling, og det har vist seg at det på enkelte linjer stadig blir vanskeligere å drive på en tilfredsstillende måte. Omlegning av seilingsprogrammet på en linje vanskeliggjør arbeidet i høy grad for bookingagenter og passasjeravdelingen. Ikke passasjerførende chartertonnasje skaper også store vanskeligheter, og i tillegg kommer selvsagt stigende omkostninger.

Rasjonaliseringen og den nye bemanningsskalaen gjør at antall ansatte i stuerdepartementet varierer sterkt, avhengig av om skipet er passasjerførende eller ikke. Der hvor vi før måtte ha 1 á 2 piker ekstra når skipet var passasjerførende, må vi nå ha 2 á 3 piker og dette medfører en vesentlig økning i utgiftene.

Fra en passasjers syn har en del ruter også blitt mindre interessante på grunn av færre havner og lengre tid i sjøen.

Passasjertrafikken har uten tvil vært av stor reklamemessig verdi for rederiet, og den kan kanskje sies å ha vært med på å skape et ansikt utad som det står respekt av. Det er derfor trist at omstendighetene tilsier en nedtrapping av aktiviteten på dette område.



Passasjertrafikkens lønnsomhet og fremtid ble nylig nøye vurdert, og rederiets ledelse besluttet å avvikle passasjertrafikken på N.M.G.L. (desember) og USA/Vest Afrika-linjen (i oktober). Videre ble det bestemt at passasjertrafikken i «Scanservice» skal være avsluttet senest når containerskipene kommer i 1972 mens derimot passasjertrafikken i «ScanAustral» og «Barber Lines» (USA/Østen) fortsetter som før.

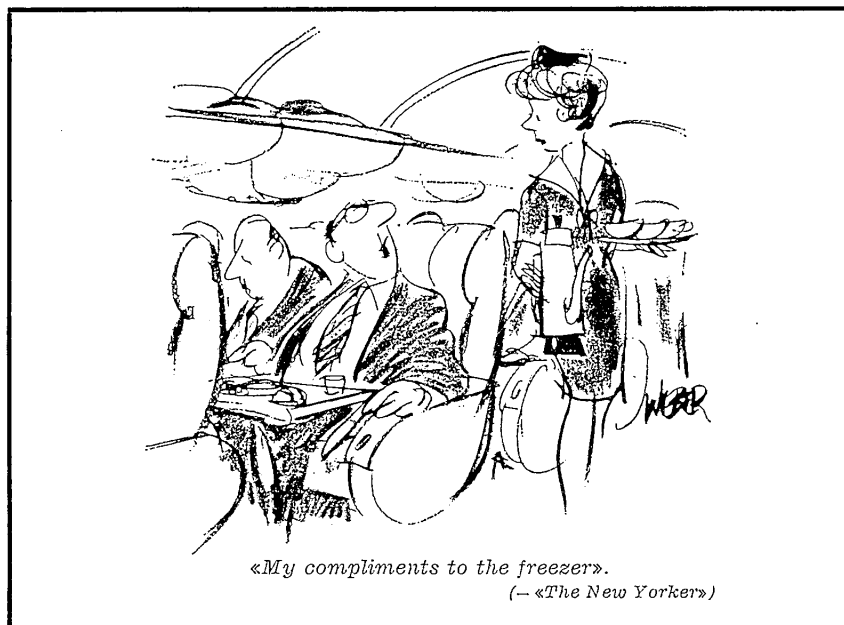
Ro-Ro-skipene som blir satt inn på Australia-linjen i 1972/73 skal ikke føre passasjerer. Dog blir det fortsatt ca. 5 kontainersjonelle båter som skal betjene denne linjen, og vi kan ikke se noe til hinder for at det opprettholdes passasjer-service på disse skip uavhengig av Ro-Ro-båtene.

Rederiaktiebolaget Transatlantic og Det Østasiatiske Kompagni har forlengst sluttet å føre passasjerer på sine linjeskip, og det samme er til

felle med en rekke utenland-
ske rederier. Det hersker
øyensynlig den oppfatning at
passasjerer på dagens hyper-
moderne linjeskip vanskelig
kan forenes med rasjonell
drift av skipene.

Ved dette års slutt blir det
en rekke av rederiets skip
som ikke lenger fører passa-
sjerer, og lugarene blir ledige.
Det blir derfor en oppgave for
den maritime avdeling å vur-
dere utnyttelsen av disse lug-
garer. På dette felt høstet de
gode erfaringer under ombyg-
gingen av M/S TORTUGAS,
hvor kubikkvinningen ved om-
bygging av mannskapslugare-
ne til lasterom ble ca. 18 000
kubikkfot bale. Skipets perso-
nell ble da forflyttet til passa-
sjerlugarene, og det er rimelig
å anta at de trives bedre der.
Videre ble netto/brutto ton-
nasjen noe redusert og der-
med visse havneutgifter som
blir basert på tonnasjen.

Det er kanskje noen som er
av den oppfatning at passa-
sjertrafikken på rederiets skip
har vært et underskuddsfore-
tagende. Det er derfor fristen-
de å nevne at vi for en tid si-



«My compliments to the freezer».
(— «The New Yorker»)

den utarbeidet en kalkyle som 1959/68, og følgende tall fra
dekket en 10-års periode, denne kalkyle gjengis:

INNTEKTER:

Brutto billettinntekter .. kr. 61 219 320,—

Diverse inntekter kr. 3 221 580,—

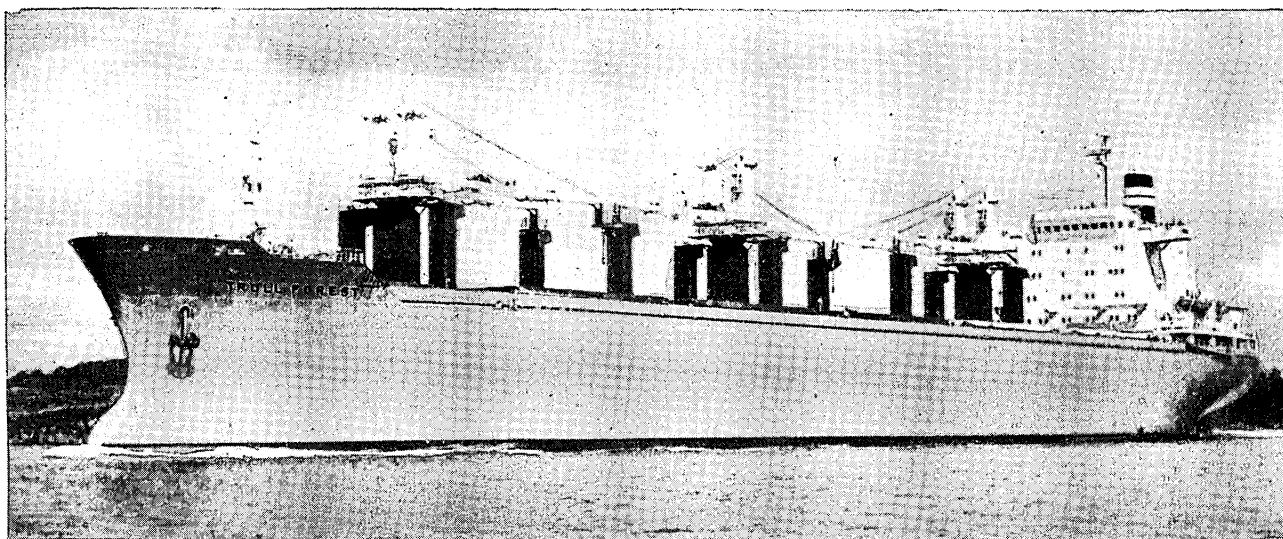
kr. 64 440 970,—

UTGIFTER: kr. 35 589 960,—

Driftsoverskudd i denne 10-års periode kr. 28 851 010,—

Som avslutning på denne
lille orientering vil vi gjerne
nevne at vi har fått mange
brev og uttalelser fra passa-
sjerer som er meget fornøyd
med oppholdet ombord i rede-
riets skip, og som føler at de

har fått full valuta for billett-
pengene. Derfor en takk til
alle som ved vennlig behand-
ling av passasjerene har bi-
dratt til å skape den hyggelige
atmosfære som tydelig gjør
seg gjeldende ombord.



Fotografiet viser M/S TROLL FOREST på prøveturen. Skipet,
som er på ca. 29 500 tonn d.w., er tidligere omtalt i Skib-Rederi.



“FAST FISK”

Kaptein Nils Løken, som selv kaller seg Saltkop-Skipper, var med på fisketuren for pensjonistene og har sendt oss følgende referat:

På fisketur med rekeetråleren «Solfrid» 27de juli fulgt av flere mindre motordrevne farkoster, tilhørende de mer velholdne av oss fiskegale gutter. Møtested er kullhandler Andreassens brygge, på Nøtterøy, tid kl. 11 formiddag. Alle er ankommet og sjefstueren med sin Adjutant serverer. Ordre fra høyeste hold: Ingen går tilsjøs på tom mave. Vi som har hatt gleden av å være med flere ganger før, spiser ikke frokost den dagen. For vår sjefstuert og Adjutant er velkjente over det ganske land for sin rikholdige frokost. Smørbrød-rettene går rundt, alle leter etter det minste, men alle er like store, så det er bare å ta det som ligger nærmest. Mellom begge brødskivene, som er meget store, ligger røkelaks i særklasse og meget annet som jeg ikke vet navn på, men udmerkede er de og rent smelter i munnen. Nu kommer direktøren med aperitifen og sier: Laksen smaker bedre med en hikkas, og dessuten skal den svømme. Alle er gode og mette, maven er full. Så lyder kapteinens stemme — La gå akter — La gå forut — her er ingen tid å kaste bort. Utover går det, full fart i maskinen. «Solfrid» stråler som en sol her hun ligger, med halen av småbåter etter seg. Mellem-bolærne er målet, snørene og pillkene er ferdig til bruk. Maskinen sakker, la gå anker, snørene er ute lenge før dreggen tar bunn.



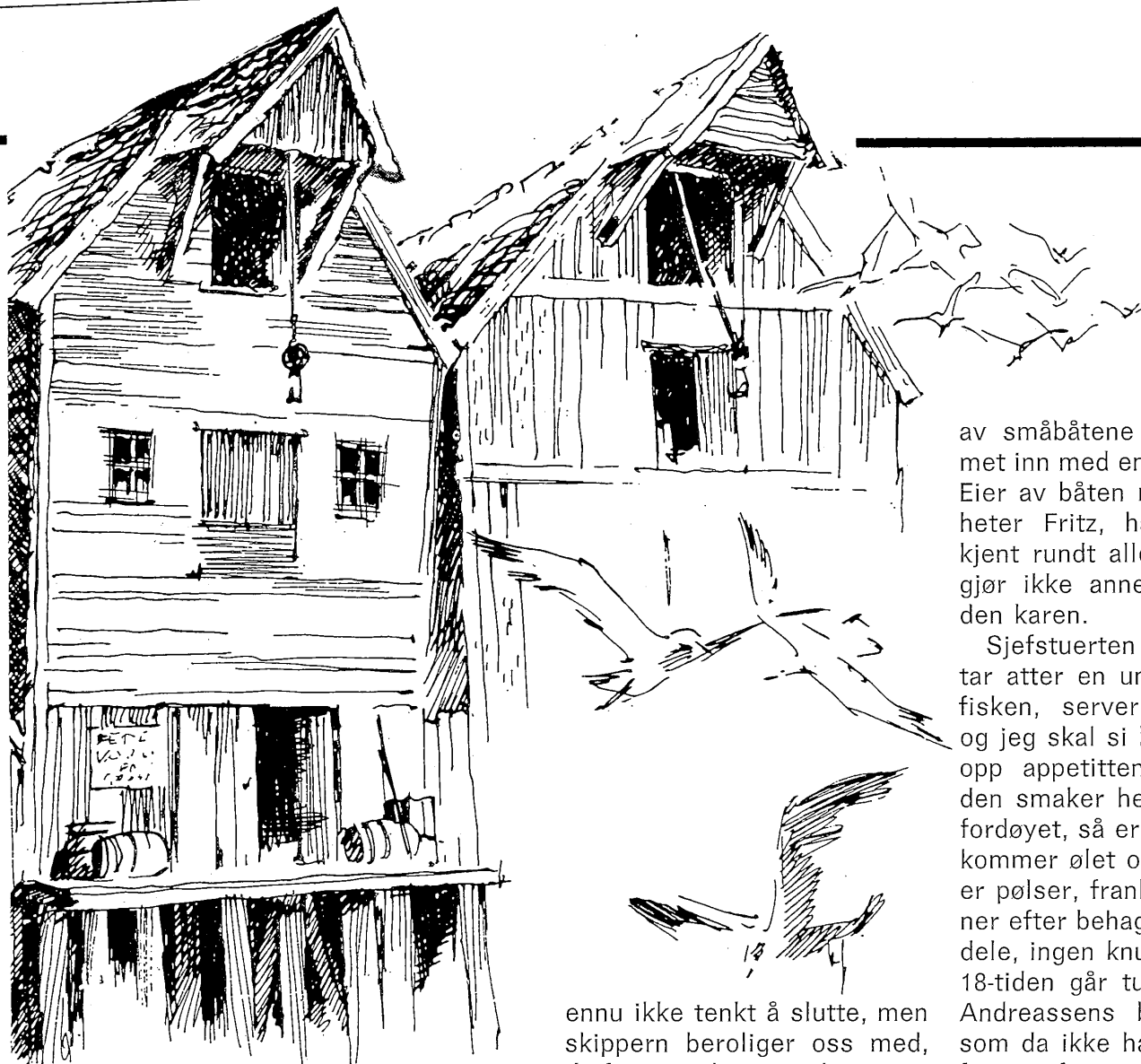
Fisker Fritz med full bølge fisk.

Fisket er igang. Små-fartøylene legger seg i nærheten, men et par stikker litt lengre vekk fra moderskipet. Det er kjentguttene fra Nøtterøy som finner sitt eget løyte. Vi har trål også på «Solfrid», men så simple er vi ikke at vi bruker den, det er ikke fiske, men bunnskraping.

Hvem som tar den første fisken, er ikke godt å si, for det er flere som drar opp samtidig. En får torsk, en annen drar hvittingen over rekken. Flere må ha hjelp til å få fisken av kroken. Men vi har da eksperter på fiske ombord og kunsten for de gutta er liksom lettvin som for husmoren å få tråden i nåloyet. Vi skifter plass, litt lenger ut, for flere av oss fikk ikke napp engang. Opp kommer ankeret, vi skifter, og her snur lykken seg.

De som var så heldige å få fisk på første stoppested, står nu og ser på at vi andre drar den inn etter tur. En av guttene som er plasert i baugen, drar inn en meget pen torsk. Selv har jeg fått litt ugreie med snøret, men ved hjelp av Karl-Johan blir det orden i sakene. Snøret er det beste, for her ute vil ikke fisken gå på pilk, men den har vel lært av årelang erfaring ved å bli narret på den sølvglinsende gjenstand.

Det gode med denne fiskegjengen er at det aldri er snakk om hvem som fikk den største eller meste fisk, alt går i felles kasse. Så går praten da, skrøner eller historier av alle slag og selvsagt er de alle — Sand-dru, til og med de som man kunne være fristet til å vedde en ti-kroner på, var



rene skjære oppspinn, for ikke å si løgn, men så sterke uttrykk bruker vi ikke blant venner.

Klokken nærmer seg tiden da vi må returnere, men først skal vi inn til øen vår. Ja, vi har adoptert den og jeg foreslår at vi kaller den — Wilhelmsen-guttenes rasteplass. Der skal atter måltid tages inn. Skjønt efter vårt konsum av kjempestore og velbelagte smørbrød, er ikke appetitten særlig stor. Men når vi kommer inn til øen, finner nok direktøren råd til at appetitten kommer opp.

Skippern synger ut, — opp med ankeret, og innover går det, ja det rent fosser for baugen, små-båtene kommer efter. Men et par stykker har

ennu ikke tenkt å slutte, men skippern beroliger oss med, de finner nok veien alene.

Kl. 1600 er vi landfast på øyen vår.

Rensing av fisken går fort unna, vi er jo så mange som gjerne hjelper til, uten klager eller sure miner.

Men først tar direktøren opp endel flasker, åpner, fyller i glassene, rene skjære døledrammer. Vi smatter, jo den er prima klasse. Vi titter på merke og navn, W.W., nei den er for kostbar å drikke, men vår herre hvor godt den smaker, prøv en til, ja bare halvt glass da, takk, ja det blir litt over, men vi skal jo spise etterpå. Fisken er allerede rensset, mikroskopisk og lupeundersøkt av sjefstuerten og Adjutanten, og ligger allerede i pannen og småsurrer. Hele flåten er nu samlet. Den siste

av småbåtene er også kommet inn med en hel bønne fisk! Eier av båten med full bønne, heter Fritz, han er krabbekjent rundt alle disse øyene, gjør ikke annet enn å fiske den karen.

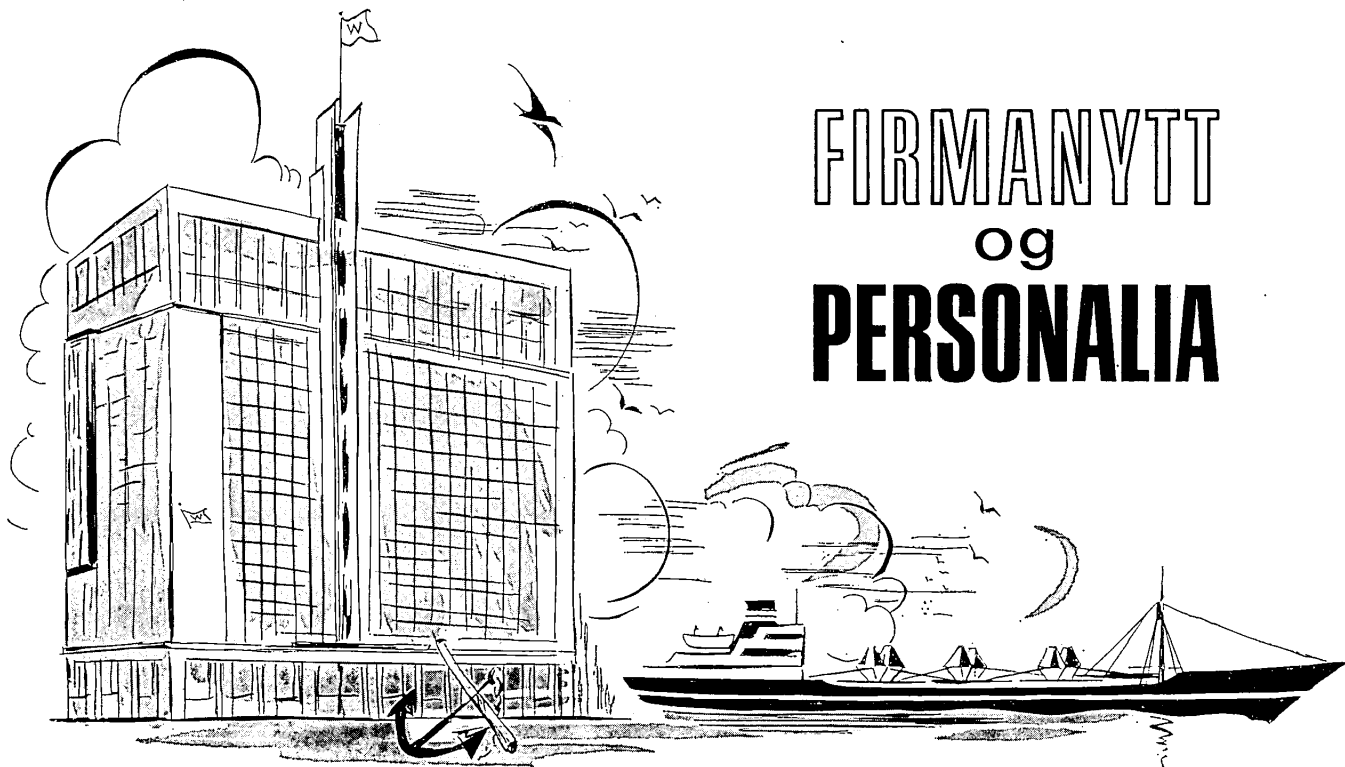
Sjefstuerten og Adjutanten tar atter en undersøkelse av fisken, serveringen foregår, og jeg skal si karene har fått opp appetitten, intet under, den smaker herlig. Fisken er fordøyet, så er dramme, nu kommer ølet også, neste rett er pølser, frankfurter og wiener efter behag, gjerne begge dele, ingen knusling her. Ved 18-tiden går turen tilbake til Andreassens brygge og de som da ikke har fått snakket fra seg, fortsetter på bryggen. Men der står bussen som skal ta oss hjem til de forskjellige steder. Snakket blir det til jeg går av ved Oslofjorden en plass.

Det vi da ikke har fått diskutert, må vi ta igjen neste gang, for jeg håper inderlig at det blir en neste gang også.

Jeg tillater meg å takke redieriet Wilh. Wilhelmsen aller hjerteligst for en glimrende idé, samt de på kontoret som har lagt sine hoder i bløt for å få disse kjærkomne fisketurer til. La meg ikke glemme vår alles kjære venn Amundsen, som dessverre ikke kunne være med oss denne gang, grunnet sitt stygge uhell. Bedre lykke neste gang kjære venn!

Saltkop Skippern

FIRMANYTT og PERSONALIA



UTNEVNELSER

Pr. 1. oktober 1970 er foretatt følgende utnevelser:

TANK/DRY CARGO SEKSJONEN

Seksjonssjefen, siviløkonom Morten Werring, er utnevnt til direktør.

Tankavdelingen:

Befrakter Odd A. Lundberg er utnevnt til assisterende direktør.

Dry Cargo avdelingen:

Befrakter Per Stenstad vold er utnevnt til assisterende direktør.

Stenstadvolds stedfortreder, befrakter Aage R. Aaberg, er utnevnt til avdelingssjef.

ØKONOMISEKSJONEN

Planlegnings- og utredningsavdelingen:

Siviløkonom Frank Bjune er utnevnt til avdelingssjef og fungerer som daglig leder av Planlegnings- og utredningsavdelingen for den tid utredningssjef Birger Lie er leder av prosjektgruppen for RO-RO skipene på Australia.

INSPEKSJONEN

Hyre- og trekkavdelingen:

Revisor Leif Johansen er utnevnt til avdelingssjef og daglig leder av Hyre- og trekkavdelingen.

FORFREMMESE

Nye midl. førere:

Knut Helminsen, M/S THERMOPYLÆ

Arvid Røvik, M/S TALISMAN

Rolf Ambjørnsen, M/S TRICOLOR

Nye stuerter:

Rolf A. Bævre, M/T TOSCANA

Gunnar Hellebust, M/S TEXAS

Roald Nordnes, M/S TOULOUSE

Peder Nygård, M/S TAMPA

PENSJONERT

Kaptein Kjell Tidemann

Kaptein Kjell Skovrand

Maskinsjef Johs. Sundquist

Stuert Mangård B. Olsen

VI GRATULERER

Rederiets 40 års jubileumsgave ble overrakt kaptein Harald Wiik den 28. august og 25 års gaven ble overrakt kaptein Jacob Tidemann 20. august.

50 års fødselsdag:

Fru Alfild Emanuelsen, 27. juli.

Passasjersjef Knut Bilov-Olsen, 20. august.

Fru Rønnaug Jacobsen, Ørsnes-kontoret, 17. september.

25 års tjeneste:

Kontorsjef Thorbjørn Thoresen, Ørsnes-kontoret, 2. september.

W.I.L.



NYT

Red.: *Björn Sundberg*

SPORTSÅND PÅ ARBEIDSPLASSEN

Under Olympiske leker er det selvsagt at bestemann vinner og blir hyldet som mester uten tanke på nasjonalitet, språk eller hudfarge. De Olympiske leker er følgelig ikke bare en herlig utfoldelse av idrettsglede som gir verdensprestasjoner, men er også vel egnet til å styrke vennskap, forståelse og sympati folkeslag og nasjoner i mellom. Bestemann vinner og nådige er vi ikke mot den reporteren som lar sjåvinistiske flåserier bæres på eterens bølger.

★

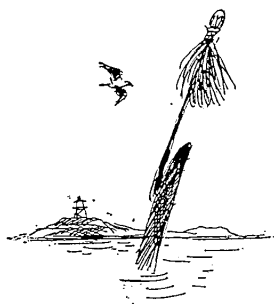
Den eldgamle Olympiske idé har forplantet seg verden over, ja ned til det ubetydeligste bygdeidrettslag. GOD SPORTSÅND, heter det. Vi tar det som en selvfølge at den finnes på fotballbanen, i turnhallen og i skibakken. God sportsånd burde også være tilstede på arbeidsplassen. Er den det?

Ikke i den grad at nogen Olympisk ild blir tent. Vi husker sveiseren på et skipsverft som arbeidet dobbelt så fort som en «vanlig» sveiser og derfor måtte forlate arbeidsplassen. Et drastisk eksempel, riktignok, men beklageligvis ikke enestående. Alle har vi vel vært vidne til episoder hvor en drivende dyktig person er blitt forsøkt redusert med us-

selt snakk og halvkvedede viser. Nu ligger det kanskje i oss trangen til å stene den store, til å mislike den som rager opp. Slagordet om at alle skal være like har da også politikerne terpet på i årevis. Derfor fikk vi Ungdomsskolen. Misunnelsen lever i oss som den onde lyst i vårt hjerte. Vi må nok også her bli som barn igjen for helt og ubetinget kunne anerkjenne den dyktige. Gå inn i småskoleklassen og spør hvem er flinkest i regning. En Åse eller Petter blir straks utpekt. Utpekt med begeistring og glede. Klassen er stolt av sin favoritt. Er vi voksne like stolte av vår favoritt i fabrikklokalet, på kontoret, på dekket, i butikken?

Vil vi alltid at bestemann skal vinne og få en bedre jobb?

Svar er unødvendig. Vi kjenner den onde lyst i vårt hjerte og burde gå oftere på idrettsbanen. Og når vi heier og roper for den som ligger i téten, la oss tenke på våre kolleger og ikke bare i vårt indre anerkjenne de beste. Vi skal ønske at de beste vinner. De er berettiget til det. De har krav på det. Skolerådmann Knutson sa i et innlegg mot Ungdomsskolen: Vi kan nivellere landskap og konfiskere formuer. Intelligenstopper kan vi **aldri** hugge ned.



De glade piker fra balletten, kunne vi gjerne kalle dette bilde. Med balletten mener vi da den gjeng av ivrige, spreke WIL-jenter som alltid er villige til å ta et tak. Fotografiet viser kaffepausen på Skramstad under forberedelse til St. Hansfest.



Over grensen til Broderfolket, men så langt fra nyfiken gul å haste til en naken sanning i Svinesund, til et pågående sesong-salg av mini før maxi eller til motorbåtmesse a la Sjølyst, for triumferende å kunne returnere med plast på taket. Skulle noget returneres, måtte det være et glattslipt bukkehorn fra Afrikas jungel, fattende inn i stativ av hamret tinn, lignende et gedigent drikkebeger fra Vikingers ville ferd mot ukjente kyster. Men heller ikke er det maskuline barskinger som liggestol-behagelig ruller nedover Europavei 6 i det Tjæreborgske kjøretøy, men unge livsglade

Valkyrier som bare skal kjempe den gode strid i Walhalla.

Valkyriene vant. WILs håndballjenter hadde sitt årlige

møte med TRANS i Gøteborg. En rask, god og jevn kamp endte 6-5. Ingen overveldende seier, men nok til at det nevnte horn kan plasseres i spisesalens monter. Nok til å styrke selvtilliten. TRANS-formannen bebudet riktignok at troféet skal hentes til våren, så da får trening på begge sider av grensen avgjøre dette når solen igjen står høyt på himmelen.

For solen sjenerte ikke neverdig nu. Tung og ullen septemberhimmel la seg over byens åpne plasser, der tingmenn dagen før Riksdagsvalget gestikulerende malte på



Bowling

WIL-mesterskapet i bowling ble arrangert for første gang i år og samlet tolv spillere, som må sies å være ganske bra. Både dame- og herreklassen ble vunnet av «gamle travere» innen WIL-bowlingen, nemlig Evy Bjerke og Svein Thoresen.

I Oslo kretsmesterskap i bowling som ble arrangert på Veitvedt i mars, hadde WIL tre spillere med. Karl Kjeldsen spilte her så bra at han kom helt opp på 4. plass i sin klasse med 203 deltagere.

Treningskvelder arrangeres hver mandag i Indekshuset (Solli Bowlinghall) og her møter det opp en liten trofast gruppe. Fra tid til annen hender det også at det dukker opp nye ansikter og det er veldig hyggelig, samtidig som flere er velkomne. «Ikke kan jeg dette og ikke har jeg utstyr» tenker kanskje mange, men en gang skal være den første og noe utstyr er det ikke nødvendig å ha, for både kule og sko får man leid i bowlinghallen for en rimelig penge.

Simon.

sitt. Men Broderfolkets røsting influerte ikke på den gode stemning som alltid er tilstede når TRANS inviterer. Ingen tverrpolitisk replikk over nygifte Lill-Stinas lepper der hun arriverte i kremgul cabriolet, symboliserende ikke bare høykostland og levestandard, men like meget sportslig ynde og ung energi. Og denne ynde fra begge land, med eller uten bukkehorn, fikk en middelaldrende reporter fullstendig til å falle i staver, vel forvisset om at vi trygt kan satse på den nye generasjon.

FRIIDRETT

Shippingmesterskapet i friidrett ble arrangert på Bislet i måneds-skiftet aug./sept. W.I.L. deltok med

4 mann som oppnådde enkelte bra resultater. Sammenlagt endte vi på 6. plass, men med litt større deltagelse neste år skulle vi ha gode muligheter til å rykke frem noen plasser.

W.I.L.-mesterskapet.

Frogner Stadion var også i år møtestedet for W.I.L.'s medlemmer. Deltagelsen ble ikke så god som ventet, men de som deltok så ut til å more seg.

I dameklassen deltok tre damer og vinner av 3-kampen ble I. Berg.

H. O. Nordby ble suveren vinner av 5-kampen i klassen for herrer under 35 år, med H. Cleve og M. Müller på de neste plassene. Nordby tok sitt 3. napp i Sidsel og Finn Scheies vandrepremie, og vant denne til odel og eie. Herreklassen over 35 år ble vunnet av V. Bekkavik etter hard konkurranse med K. R. Monsen.

K. R. MONSEN

SEA. SIDE



Mot sjøen. Mot havet. Hele vårt arbeide består i å vende blikket dit. Mot skipet, som stadig går videre. Men en dag kommer det i havn, og et fotballag går i land. Det skal møte WIL i Drøbak. Møtet blir morsomt og inspirerende.

Det var TAIKO denne gang. To kapteiner møtte opp for å følge sine gutter. På tribunen befant seg også damer fra båt og kontor, det blev samvær og fest etter kampen. Det skulle spises middag. Hvor? Naturligvis på SEA-SIDE. Og her blev det sunget:

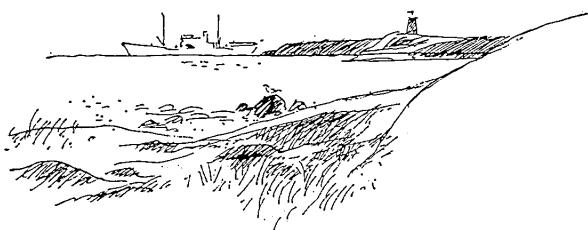
TAIKO og WIL, det låter bra,
 Uansett hvem som vinner hva,
 er vi sammen for å styrke
 det som binder oss i skipsstartens yrke.
 Mens en flåte stevner frem,
 er folk i RA 5
 på vakt om hver en skute,
 som i sin rute
 bestandig finner frem.

Husum og Vatne er i form,
 Thorstensens iver er enorm.
 Hvor er Per Normann Jobansen?
 Jo, han pugger til den syvende sansen.
 Men vi trenger det i dag,
 hvor kurs av alle slag,
 kan oss perfektjonere
 til stadig flere funksjoner i et jag.

Men vi skal ikke jages her.
 Nu vil vi nyte vår dessert,
 og la roen falle på oss,
 her skal ikke stress-demonen få nå oss.
 Etter SEA-SIDE skal vi gå
 til Skramstad for å få
 litt nektar under vesten.
 Så kommer testen
 i dansen etterpå.

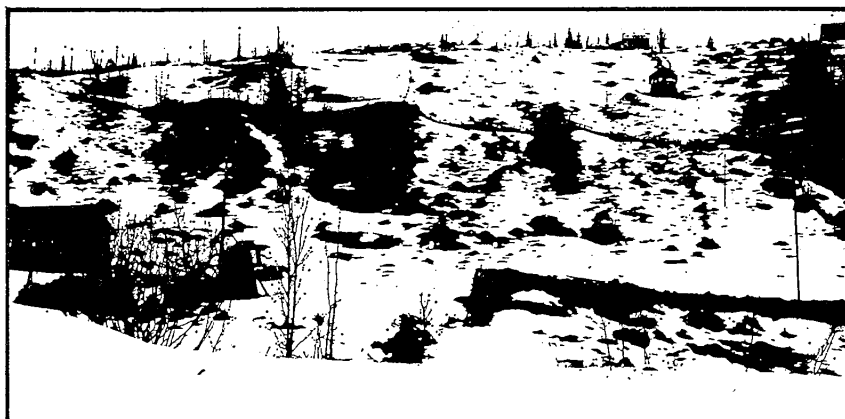
Kan dette møte virk'lig gi
 bidrag til SKIB og REDERI,
 er langt mer en kampen vunnet,
 da er fine tråder vevet og spunnet
 inn i mønstret som skal bli
 nær sagt uslitelig.
 En (dobbel) W er tingen,
 som kanskje ingen
 skal kjøre seg forbi.

Ja, måtte det bli slik, at vi klarer konkurransen, som tilspisses år for år. Da trenger vi bare de beste krefter, og sannsynligvis har vi dem. Men trening og atter trening må til, såvel på vår jobb som på fotballbanen.



ANNEKSET

kaller vi dette nye tilskudd til SKRAMSTAD's «hytte-park». Huset, som er solid bygget og pent utstyrt, har siste ferisesong vært flittig benyttet.



Mens farvene flammer

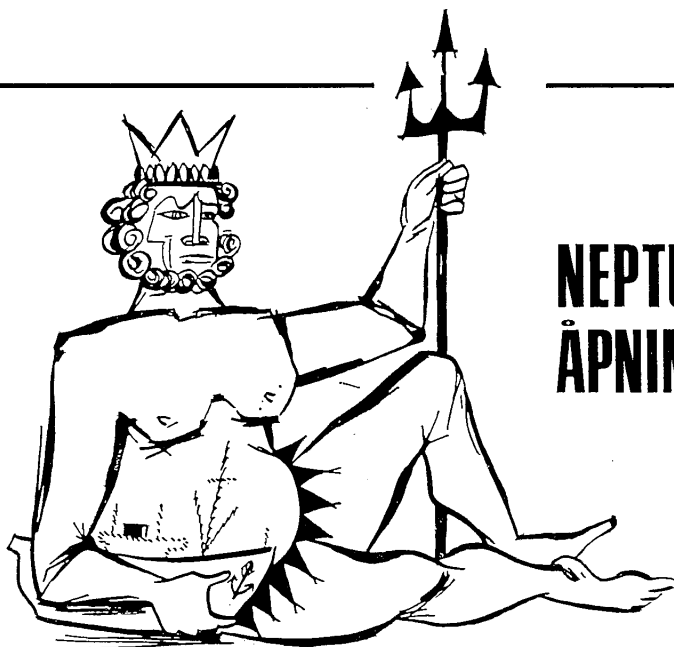
Vi vinker vemodig farvel til Fryhallen en kald septemberdag når solstråler og snefiller sloss om plassen over Furusjøen, som stormkastene lager skumtopper på. Vinkende farvel i visshet om at vår prektige høyfjellsstue står solid, velholdt og skalket for vinteren. Rød og hvit ligger den inne blant furutrærne. Malingen holder seg godt, og nu er også uthuset med gammel-dassen malt i den samme farve. Vedfavnene oppstabled på kortveggen, skjermet av plast og presenning.

Inntrykket utenfra er altså det beste, men også interiøret må nu

kunne tilfredsstille de mest kresne krav. Peisestuens panel harmonerer fint med takets beisede tømmerstokker, soverom, kjøkken og rederlugar er spick-and-span. Skaffetøyet er komplettert, og køiene utstyrt med delikate ting, sist fraktende med oss dyner så lette og fine at selv potensielle prinsesser på erten bør kunne finne seg vel til rette.

Vinkende farvel til høyfjellets lyngkledde flater, som akkurat nu er i ferd med å skifte fra grønt og grått til gult og rødt. Og mens farvene flammer, forlater vi vår kostelige idyll. Hytten er lukket.





NEPTUNIAD- ÅPNING

Datoen viser 15. august, stedet er Rotterdam og været er strålende med solskinn og varme. Hva mer kan en forlange på åpningsdagen for Neptuniaden 1970.

Velferdskomiteen på M/S TOULOUSE er i sving halve natten med forberedelser foran åpningen. Vi var fast bestemt på at her skulle ingen unnsnippe. Plakater i messene ble satt opp i nattens mulm og mørke, med henstilling til alle å delta i arrangementet på stadion «Norge». De som eventuelt måtte ha i tankene å lure seg unna, måtte regne med «maktbruk».

Formiddagen gikk med til smørbrød-laging og diskusjoner i korridorer foran dysten. Annenstyrmann og annenmaskinist gikk slukørede omkring. De måtte holde vakt på skuta. 1. styrmann og båsen loddet stemningen over hele skipet, og det så meget lyst ut for en stor deltageelse. Dette var nok grunnen til at da bussen kl. 1330 parkerte foran porten, hadde foreløpig «maktbruk» vært unødvendig (dette vil imidlertid ved senere anledninger ikke gjenta seg). Det viste seg at 7 av den totale besetning på 28 var unnsloppet. Men hvordan, ja, se det vet ingen.

Vel, 19 blide og vel opplagte voksne samt 5 sprudlende forventningsfulle småtasser entret bussen. To kartonger med deilige smørbrød og to kasser brus ble stuert inn i bagasjerommet.

Så bar det avsted til Velferdens stadion «Norge» i en meget behagelig buss til akkompagnement fra «Radio Veronica». Vi fant imidlertid ut underveis at sjåføren måtte ha

en avtale med verdens søteste pike etter turen, for maken til fart, men vi torde for all del ikke forstyrre ham. «Forstyr ikke sjåføren», sto det på hollandsk, det påsto i alle fall en forståelse på av det hollandske språk.

Alle kom velberget fram, nei stopp, den ene smørbrødesken var forsvunnet. Ikke rart det forresten, men etter iherdig leting ble den funnet, innerst, innerst inne i bagasjerommet. Alle pustet lettet.

På banen ble vi hjertelig mottatt av velferdssekretærene Sandanger og Johansen. Og så kunne morroa begynne. Vi skulle konkurrere i kule, lengde, høyde og sprang.

Etter en kort «villedning» i kulestøt-kunsten, startet førstemann eller rettere sagt første kvinne med overtramp, neste gjorde det samme, men etterhvert som nervene kom til ro igjen, gikk det riktig bra. Sluttresultatene viste alt fra 6 meter til 8,56.

Lengdehopp gikk unna i en fei, de fleste klarte å falle forover og reddet dermed dyrekjøpte centimeter, noen hadde vanskeligheter med balansen og gikk på ryggen, hvorpå fyropene fulgte, men totalt sett var vi mer enn fornøyd med bestemann på 4,84.

Så til høydehopp. Men det var verre. Riktignok var enkelte svært så store på det og sto over helt til 1,20, mens andre slet seg mest fordervet på 1,05, og skyldte på både det ene og det andre. Men finnes det medlidenhet til i verden, så viste den seg i alle fall ikke på banen idag.

Bestemann stupte imidlertid elegant over 1,40. Og takk for det!!

100 meteren var et syn som neppe blir glemt, selvsagt fordi den ble fotografert fra alle vinkler. Så mange fortvilte ansikter har en vel sjelden fått knipset. Det sto fortvilelsens tårer i mang en øyekrok de siste 30-40 meterne, men den æren skal vi ha, ingen ga opp, og resultatet til bestemann, 13,1, lar seg høre.

Beste kvinne klarte dessuten 60 meter på 9,4, også et hederlig resultat.

Gjett om det var noen som nå var sultne??

En fikk mest ikke fort nok åpnet smørbrødeskene. Alle slo seg ned rundt fatene som sultne ulvunger. Tenk om det blir for lite mat, men som ellers i godt selskap ble «enka» liggende igjen på fatet.

Alle mann tok seg så en pust i bakken og diskuterte hverandres prestasjoner. De fleste var nok ikke fornøyd med seg selv, men bare det er en god spore til videre dyst.

Dagen ble avsluttet med en fotballkamp, de vanlige fotballspillerne fra «Toulouse» stilte opp mot de resterende pluss forsterkninger fra landlaget med gnista som målmann. Den endte med knall og fall for Toulouse's vanlige fotballlag, 5—1 ble sluttresultatet til tross for slow down fra det andre lag samt gnis-ta's invitasjon til trikkern om å skyte mål på henne, hvorpå han bommet med 10 meter.

En får trøste seg med at dagen ble for hard; men som treningskamp var den strevet verdt.

Dermed var en vellykket dag for oss alle bragt vel i havn. Bussturen hjem ble benyttet til en liten premieutdeling til bestemann sammenlagt.

Best sammenlagt var en av officers-hustruene, men som den sportskvinne hun er, mente hun at premien skulle gå til bestemann som fortsatt skulle være ombord, hvilket høstet stort bifall, og matros Olsborg ble tildelt premien med 1 224 poeng.

Det står bare igjen å fortelle at da søndagen opprant, var det dårlig fremmøte til frokosten, som nok dessverre må tilskrives at det neppe var en av oss som klarte å komme ut av sengen på grunn av stive muskler.

skipsidrett...

PER NORMAN JOHANSEN

M/S TORONTO, størst bragd siden siste gang vi høstes. Et kort brev vedlagt resultatlistene fra årets idrettsuke i New York 25. til 31. juli, var alt som kom fra TORONTO. Vi kan bare gratulere TORONTO med den fine prestasjonen det er å bli nr. 2 i den harde internasjonale konkurransen som var i New York.

For første gang i historien har japanske skip kommet med i internasjonal skipsidrett, så det griper om seg.

M/S TORONTO hadde 100 % deltagelse i idrettsuken, d.v.s. samtlige av skipets 29 besetningsmedlemmer var med å skaffe TORONTO 830,71 gjennomsnittspoeng. M/S TEMA var også med, men her var bare 9 av skipets 31 besetningsmedlemmer med. TEMA's beste prestasjon var 2. plass på 4 x 100 meter stafett for herrer.

Vi går ut fra at de som blir servert av TORONTO's svake kjønn, ikke klager på hurtigheten. Tre av damene var så raske på 3 x 60 meter stafett at de like godt tok med seg gullmedaljen ombord hele 0,6 sek. foran nest beste lag.

Av enkeltprestasjoner nevnes TEMA's juniorer Harald Toth 3 pl. på 100 meter og Bjørn Nordli nr. 3 med 9,02 meter i kule. TORONTO's senior Amund Valle nr. 1 i lengde med 5,45 meter og nr. 2 i 4-kamp med 1 587 poeng. Veteranene Harry Kristiansen nr. 2 i kule med 8,13 og Martin Lausund nr. 1 i lengde med 4,14 meter. På spinnesiden var det store navn Mona Valle med 1. plass på 60 meter 8,8 sek, nr. 2 i kule med 8,81 meter, nr. 2 i høyde med 2 114 poeng. Denne serien holder også til en foreløpig medaljeplass i årets Nordiske landskamp i friidrett. Kaptein Lausund har altså igjen fått til en idrettsgjeng ombord i sitt skip. Denne gang har han fått klaff på friidrett mens alle har vel i minne hans bravur med M/S TITANIA på fotballfronten.

Når vi først er inne på friidrett kan vi fortsette med våre skips innsats i de forskjellige konkurranser. Det ser ut til at det skal bli en hvilesesong for W.W.-skipene i år, med hederlige unntagelser. Størst er overraskelsen over B/C TANABATA som fra det store intet har kommet for fullt og pr. 15. august ligger på en meget bra 5. plass i lagkonkur-



ransen i friidrett. B/C TAKARA følger godt på, men har rykket et par plasser tilbake siden sist, nemlig til 8. plass. Etter dette må vi helt ned på 49. plass for å finne neste W.W.-skip OBO/C TEHERAN. Imidlertid vil M/S TORONTO komme inn her på en 12. plass. Av individuelle resultater nevner vi juniorene Erland Terjesen, TANABATA og Olav Karlstad, TATRA, som ligger på 6. og 7. plass i kule. Old Boys Leif Gunvaldsen, TEHERAN nr. 1 i høyde med 1,58. I veteranklassen er det bare Henry Jonassen, TAKARA, som representerer W.W. med 4. plass på 60 meter med 8,1 sek. I kvinneklassen er det Laila Wickstrøm, THERMOPYLÆ og Karen Boysen, TAKARA, som er best. På 4 x 100 meter stafett herrer, er TORTUGAS eneste representant med en 9. plass og 51,7 sek.

I norsk mesterskap u-tilløp ligger TEHERAN best på 10. plass, TAKARA nr. 11, TANABATA nr. 12 og TEMPLAR nr. 39, men her venter vi forandringer. Bl. a. har kaptein P. Halten overtatt kommandoen på OBO/C TARIM og lovet «synlige» resultater også derfra. Individuelt er det Rolf Boysen, TAKARA, Arnt Olsen, TEMPLAR, Leif Gunvaldsen, TEHERAN, Henry Jonassen, TAKARA, Arvid Jensen, TORTUGAS og Thor Erntsen, TEMPLAR, som er de sprekeste. Av kvinnene er det Sig-

rid Odinsen, TEHERAN og Karen Boysen, TAKARA, som gjør seg fordelaktig bemerket.

Idrettsmerkekonkurransen ser ikke ut til å fenge hos våre seilende. Her er det bare TAKARA på 4. plass som er med i teten. Det skulle kanskje være på sin plass med en gammel klisje:

TA IDRETTSMERKET DU OGSÅ.

I svømmeknappkonkurransen ser det ut som om TAKARA har seilt i mer badevennlig temperatur enn de andre. Den har en foreløpig 11. plass mens TEMPLAR kommer sterkt på 30. plass.

Vi håper selvfølgelig at flere av våre skip skal bli å finne på resultatlistene før idrettsåret 1970 er omme.

På fotballfronten er det heller stille, hva W.W.-skipene angår. M/S TROUBADOUR har nå tatt ledelsen også i nordisk serie, mens det gjenstår 7 kamper før topplassering i norsk serie er sikret.

I verdensserien leder TROUBADOUR med 16 poeng, TALLEYRAND er nr. 46 med 7 poeng. Nordisk serie ledes av TROUBADOUR med 16 poeng, TAKARA er nr. 24 med 8 poeng. THERMOPYLÆ nr. 40 med 6 poeng. I den norske serien er TAKARA best med 15. plass og 8 poeng. TROUBADOUR nr. 24 med 6 poeng, TRAVIATA nr. 35 med 5 poeng, TAMPA nr. 42 med 4 poeng.

Det som forundrer meg mest er at TAKARA med de små muligheter dette skip har når det gjelder fotball, kan gjøre seg så godt bemerket. Det skyldes kanskje i første rekke goalgetter og kaptein Finn Østlies skuddbein.

Vel, vi får håpe neste rapport kan være mer farget av W.W.-farger enn tilfelle er denne gang. Det er mange som driver ganske bra på flere områder, send noen ord om aktiviteter, det er alltid morsomt å kunne utvikle meninger, og med rasjonalisering ombord, mindre tid i havn, tilsvarende lenger tid i sjøen, er det klart at også på fritidssektoren og velferdsområdet vil det skje en strukturendring. Skal vi greie å få en motpol mot tidens jag og stress, trenger vi stadig fornyelse av vår oppfatning om velferd og fritid. Derfor er det av stor viktighet at vi kan få impulser fra de seilende.



LØST FAST



KURSVIRKSOMHET

SAF befalskonferanser: 5 overstyrmenn, 2 1. maskinister, 2 stuerter.

Brannvernkurs: 3 kapteiner, 6 maskinsjefer, 6 overstyrmenn, 2 1. maskinister.

Skipsautomasjon: 4 maskinsjefer, 4 1. maskinister, 1 elektriker.

Norcontrol: 2 maskinsjefer.

NY TONNASJE

M/S TROLL FOREST ble overtatt 9/7 fra Kaldnes mek. Verksted A/S, Tønsberg.

TANKFLÅTENS DISPONERING 3. KVARTAL 1970

M/T TITUS, TOLUMA, TROMS og TOSCANA fortsetter i løsfart og slutes på enkeltreiser i «world wide trade».

M/T TUAREG, TIBERIUS, TAURUS, TEMPLAR og TAMANO er fortsatt beskjeftiget på sine tidscertepartier i «dirty world wide trade».

OBO CARRIERS

M/S TEHERAN — Avgikk Bakar i Jugoslavia 18/8 etter å ha losset en full malmlast fra Tubarao. Ankom Bejaia i Nord-Afrika 22/8 og avgikk 23/8 etter å ha lastet en full last med olje for Brasil, hvor det ankom 8/9. Derefter lastet skipet malm i Tubarao for Bakar, hvor det ventes å ankomme 6/10.

M/S TARIM — Skipet lastet olje i Mena 14/7 og losset i Rotterdam 24/8. Derefter gikk skipet til Bremerhaven for reparasjoner. Skipet seilte fra Bremerhaven 11/9 og ankom Tripoli, Lebanon 21/9 hvor det skal laste olje for Rotterdam.

BULK CARRIERS

TANABATA — Etter å ha losset en full last med malm i Italia ankom skipet Baton Rouge 2/8 hvor det lastet en full last med korn for Japan. Skipet avgikk

Baton Rouge 9/8 og ankom Kobe hvor det skal losse 8/9. Derefter vil skipet dokke i ca. 8 dager ved verftet i Innoshima.

TAKARA — Skipet fortsetter på sitt 2 års tidscerteparti til Bergesen. Etter å ha lastet kull i Baltimore gikk skipet til Japan for lossing, hvor det ankom Tobata 8/9. Derefter skal skipet dokke i ca. 8 dager ved verftet i Innoshima.

TROLL FOREST — Skipet gikk fra Tønsberg etter overlevering 11/7 og etter å ha tatt en full last med korn fra Canada til Kontinentet med efterfølgende ca. 9 dagers verkstedsopphold for fullførelse av utstyr, ankom skipet til St. John i Canada 30/8 for å laste papirprodukter. Skipet avgikk St. John 16/9 for lossing UK og Kontinentet.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — Fortsetter på sitt tidscerteparti for oss.

JOHS PRESTHUS — Skipet ble tilbakelevert til sine eiere i Malmø 13/7 etter en rundtur via US Gulf/Mexico for N.M.G.L. linjen.

LUCY — Skipet ble tilbakelevert i Amsterdam 30/7 etter en T/C-trip fra Singapore for regning «The Far Eastern Freight Conference».

PEARL ISLAND — Skipet ble tilbakelevert 23/8 i Sydney etter en T/C trip fra Kontinentet for Australia-linjen.

DOKKINGER 3. KVARTAL 1970

Nyland Vest, Oslo	2 skip
Eriksbergs Mek. Verkstads A/B, Gøteborg	1 skip
Lisnave, Lisboa	1 skip
Ateliers Français de l'Ouest, Brest	1 skip
Bethlehem Steel, Hoboken	4 skip
Whampoa, Hong Kong	2 skip
Taikoo, Hong Kong	1 skip
Mitsubishi, Yokohama	4 skip
Hitachi, Innoshima	2 skip

18 skip

SKIB-REDERI

Informasjonsorgan — Wilh. Wilhelmsen

Redaktør: Stein Kagge — Layout: Tore Mørch

Redaksjonskomité: John Bartolf - Sverre Thorstensen - Nils Wetlesen

Innlegg og artikler til neste nummer må være redaksjonen i hende inne 10. november 1970.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	Harald Harbak	Willy Pettersen	Hans Dyrli	Rolf Sandvik	F. Johansen	Astril Nilsen	Bjørn Nilsen	Arne Nilsen	A. Henriksen	Chuk Kwok Wai	H. Hermansen
TAGUS	Rolf Pilskog	Kjell Dahl	B. S. Hansen	T. Kristiansen	O. Jørgensen	Geir Vavik	Harald Valen	F. Sørensen	Lars Aanesen	Bjørn Strand	B. Montandon
TAIKO	Kr. Vatne	Paul Lie	E. Rolahn	H. Hagestad	K. Boman	Gunnar Jensen	P. Strandklev	Hans Strand	Bjørn Hoff	T. Meisingseth	K. Hegsbro
TAIMYR	T. Mikalsen	Nic. Berg	A. P. Vorren	H. Hagestad	B. Arnesen	A. Ingebretsen	Åge Grønkveld	A. Brynhildsen	K. Svendsen	E. Lie	Jon Kleppe
TAIPING	Sigurd Bryde	L. Haugen	O. Kragseth	T. Hagen	R. Jørgensen	B. Ryde	Sverre Gurrik	K. Gjøsøl	Bjørn Røstad	B. Sobakken	Nils Hegge
TALABOT	B. Valstad	Odd. R. Larsen	Hj. Johansen	K. Greåker	Berg Sørensen	Aina Softing	J. Thorvaldsen	R. Olsen Kihle	K. Kvalsvik	R. Kolseth	Nils Hegge
TALISMAN	A. Revik	W. Christiansen	Viggo Thrane	A. Nordgaard	K. Aas	Jan Myrstad	M. Fladvad	O. Hammervold	A. Honningsvåg	F. Gude	Mc. Donald
TALLEVRAND	F. Johansen	Børge Håland	J. Lindhove	K. Sivertsen	J. Horvath	L. Larsgaard	Johan Olsen	K. Nilsen	Knut Strøm	J. Dalseid	P. Breigutu
TAMERLANE	Nils Iversen	O. Thomassen	F. Sakseide	Kjell Åsvik	E. Sværen	Tore Andersen	O. B. Hansen	Steinar Hansen	Terje Jensen	Per Myrheim	A. Jordanger
TAMPA	J. Winther Pedersen	R. Berthelsen	Terje Enger	Pål Myhre	E. Aanstad	G. Johansen	H. Garnes	E. Eliassen	Leif Vestby	R. Myklebust	A. Olsen
TANCRED	M. Sæthren	P. O. Johansen	N. Rønnestad	E. Jørgensen	Steinar Saure	Nils Thorsvik	J. Andersen	K. Ryr	F. Antvort	E. Berntsen	E. Gustavsen
TARANTEL	R. Horsfjord	T. Nilsen Bua	Åge Grubben	Arne Stene	A. Hellefjord	B. Bratland	Steinar Vikene	Brekke	A. Remme	C. Torgersen	R. Stavseth
TARN	Thor Johnsen	Olav Sætre	K. Tetlie	K. Grindskar	G. Johansen	Inger Olsen	Kåre Godaker	Idar Øystrom	P. Krag	Ø. Svendsen	A. Amundsen
TARONGA	H. Blindheim	Kårry Kjensvik	Ulrik Gårdse	H. Baldruson	B. Blaallid	R. Blindheim	Einar Jenderaa	Ø. Hestmark	Birger Haug	Odd Korsmo	O. Egderod
TATRA	E. Aslaksen	Sigurd Gustad	Tore Ottosen	K. Baldruson	Leganger Berg	Tore Foss	Leif Bjaarstad	J. Corneliussen	G. Iversen	K. Kristiansen	Leung Chuen
TEMA	Johnny Bye	E. Johannessen	Tor Salvesen	H. B. Schnitler	Blom Pettersen	K. Sætre	S. Bigseth	Egil Stokke	O. Otterhals	O. Sørensen	Niels Jørgensen
TEMERAIRE	R. Kolderup	L. Øksnevåg	Kåre Olsen	R. Brandeggen	R. Jørgensen	Magne Berg	L. Gulliksen	N. Antonsen	F. Andersen	Reidar Hoen	A. Vassbotten
TENNESSEE	H. Lovik	R. Kristoffersen	Kjell Fagerbekk	E. Magnusson	Oddvar Olsen	Sissel Løvstad	Alf Myreng	Leif Sletta	Svein Miland	B. Landmark	Lajos Pupos
TERRIER	A. Sinkaberg	Egil Torlen	Kåre Bjåstad	S. Nymoen	H. Ingebrethsen	Stig Emhjelle	Trygve Olsen	Per Hilstad	B. Landmark	P. Nicolaysen	A. Valderhaug
TEXAS	J. Pedersen	J. Mathinussen	Tore Larsen	Olav Skøyen	Asbjørn Ruud	H. Myrseth	Alf Lithun	Konrad Næss	H. Johansen	A. Bergsli	F. Magnussen
THEBEN	A. Toft Nilsen	A. Thygesen	Stener Jensen	A. Kibsgård	Arne Bjelde	S. Madsen	Reif Nilsen	Karl Nilsen	P. Nicolaysen	Simen Lund	Kaj Andersen
THEMIS	D. Holtan Nilsen	Kåre Sandvik	D. Klaus Thomsen	Ole Elde	Tore Carlsen	Karl Nilsen	Erik Thoresen	Arne Waagen	Tor Baade	Svein Myllus	K. Madland
THERMOPYLÆ	Knut Helminsen	Arvid Hansen	D. Gamlen	E. Følsvik	O. Fredriksen	M. Dale	G. Tallaksen	A. Bjørklund	H. Aasen	J. Stenberg	H. Florian
TIBER	F. Leyre Olsen	Johs. Johansen	Svein Overaa	Håkon Nyberg	Odd Karlsen	Storsletten	S. Urheim	J. Leknes	L. Ullensvang	J. Netland	J. Omark
TIJUCA	H. F. Tonholm	E. Kvalheim	Ulf Snerting	E. Jensen	Bay Olsen	Leif Bakken	K. Eckhoff	Frank Hansen	K. Melby	G. Sund	Egil Gissum
TIRRANNA	K. Myklebust	Rolf O. Hansen	Lars Mannes	Knut Mehllum	A. Gundersen	K. Byrdjord	Sverre Aakre	K. Svingstad	T. Johannessen	A. Storli	Gundersen
TITANIA	O. Hornvedt	Erik Ålvin	Ole Rosbach	Knut Mehllum	N. Partaouli	B. Falag	S. Mikkelsen	Trond Trondsen	K. Mathisen	F. Mayr	Njål Fjogstad
TOLEDO	Willy Lund	Arne Kvinsland	T. Pettersen	H. Bjerkli	Harald Dybå	Harald Roed	Arne F. Wiik	Jostein Voksø	Per Bjerkvik	E. Hagen	Jan Andersen
TOREADOR	Alf Tepstad	J. Sonstebj	G. Oskarsen	H. Lehing	Chou Wai	Oline Nilsen	A. Andersen	Ø. Rasmussen	T. Nilsen	Rolf Olsen	S. Larsen
TORO	J. Lindheim	Nils D. Arnesen	R. Jensen	Egil Andersen	O. Aasheim	G. Stensen	H. Mathinsen	H. Haaland	Rolf Olsen	T. Gravdal	N. Skravseth
TORONTO	M. Lausund	Ragnar Nilsen	Kjell Dønheim	Steinar Dahl	Mellemebråten	T. Aanerud	A. Andersen	Harald Hansen	S. Enholm	H. Kristiansen	T. Fjortoft
TORRENS	A. B. Daviknes	Jon Larsen	J. E. Johansen	G. Halvorstad	Egil Skau	E. Bergum	Leif Svendsen	B. Rørstad	Leif Skåne	K. Flote	N. Skravseth
TORTUGAS	Wilhelm Lund	Jon Bjørheim	Knut Dromsnes	R. Nordnes	R. Guldvaag	A. Guttormsen	Nils Leirvik	H. Berg	O. M. Sæter	Lago Bianco	A. Hardang
TOULOUSE	S. Aknes	Sparre Knutsen	Roger Fossum	R. Knutsen	Harry Barstad	R. Guldvaag	B. Ystenes	L. Glærum	Bent Skov	V. Lorenzo	S. Gjerse
TRAFALGAR	Karle Teige	Perry Farstad	G. Johannessen	B. Sakshaug	O. Lervåg	A. Hjordland	J. Ystenes	Karl Berge	Knut Jensen	Yu Kim	Jens Nygård
TRAVIATA	Chr. Foy	J. Resen	K. Nilsen	R. A. Tidemann	Harry Barstad	Jan Gaare	B. Ystenes	O. Lervåg	A. Flåten	Sigurd Vaage	Odd Tangen
TRIANON	J. Fr. Pedersen	Rolf Karlsen	P. Akseth	B. Bull-Njaa	Odd Teigen	H. Chr. Siltvedt	Rolf Kinn	Ole Olsen	S. Myrland	Ole Bøgh	S. Nordang
TRICOLOR	R. Ambjørnsen	A. Yttergård	O. Salen	P. Akseth	O. Salen	O. Kvivik	O. Løkkebo	G. Hanslien	Ø. Børnøy	Egil Johansen	S. Simensen
TRINIDAD	Th. Hammer	K. Brandser	Kjell Eldheim	J. Hansen	Kjell Eldheim	Elise Thæen	A. Endresen	M. Sovik	Ø. Saunes	A. Ø. Olsen	Kjell Skog
TROUBADOUR	Just Jahren	K. A. Sakseide	P. Podhorny	E. Wasserfall	P. Podhorny	Kirsti Bakke	Ø. Saunes	Karl Olsen	A. Thømesen	A. Thømesen	C. Rodriguez
TUGELA	F. A. Johansen	Odd A. Pedersen	P. Studenko	Bjorn Bakke	P. Studenko	Asbj. Eriksen	M. Bakke	Per Østebj	Per Østebj	E. Loseth	K. Arild
TULANE	Ph. Lembourn	Ole Hagen	Gunnar Talge	Lazowski	A. Mikalsen	Bodil Hagen	Louis Skaar	F. Lund	L. Ørjaseter	L. Ørjaseter	S. Duran
TUNGSHA	A. Skipnes	Sigmund Strand	Knut Johansen	A. Frøstad	G. Jensen	R. Nygaard	Odd Ottersen	Paul Velle	A. Bøe	A. Eriksen	K. Hansen
TURANDOT	H. Røll Horseng	Rolf Håbu	Per Andersen	J. Watne	A. Heggem	Trond Rian	Kr. Larsen	Th. Simonsen	Trygve Nilsen	Terje Opsahl	S. E. Vestli
TYR	Th. Hansen	Rolf Isaksen	E. Bakkejord	Odd Falk	Per Pettersen	P. Andersen	Steinar Overå	Asmund Varøy	Harry Bakken	K. Lorentzen	H. Pedersen
TVSLA	R. Verpeide	Andreas Lervik	J. Ostenes	Nic. Svendsen	R. Marthinsen	Finn Antonsen	Petter Hasund	Ove Surdal	H. Jorde	I. Hansen	Ketil Eika
TØNSBERG	Vidar Foynes	Peder A. Lie	K. Gulliksen	S. Barken	K. Fr. Pettersen	K. Bjerkan		Magne Alnes			
Bulkbåter:											
TAKARA	Finn Østlie	E. Pettersen	Tor Furrevik	Ivar Rudi	Chr. Røed	Brit Simonsen	G. Haeselich	Svein Simonsen	H. Jonassen	Osvik	T. Torgersen
TANABATA	A. Nesbjørg	Heiberg Thomassen	T. Edvardsen	K. Toft	T. Abrahamson	Leif Rørvik	R. Børve	E. Lunde	Dinkelmann	R. Stensrud	P. Eritsland
TROLL FOREST	D. Varholm	Odd Hepso	N. J. Isaksen	O. Bratlien	Kjell Pedersen	Kåre Johnsen	R. Christoffersen	Svein Gjerde	G. Hermansen	S. Kverne	R. Valtyrson
OBO-båter:											
TARIM	Per Halten	Arne Røstad	A. Kristoffersen	S. Hagen	K. Skotheim	Van Lottum	Th. F. Farnø	Kjelmar Vikene	H. Haugland	I. Holten	G. Christiansen
TEHERAN	H. Abrahamson	J. Solheim	Rolf Østgård	E. Vestad	A. Mathisen	Svein Odinsen	A. Jensen	Leif Rånes	T. Kvalnes	O. Bjerkli	P. Fossum
Tankbåter:											
TAMANO	Henning Pedersen	Bjørn Vigelsjø	I. Haugstulen	Sebuedegården	S. Kure	Ole Fjeringen	O. Øverås	E. Fuglerud	M. Siverio	Sverre Yttri	Th. Stubberud
TAURUS	Th. Bjønnes	Carl Melby	R. Maalstad	A. Verpeide	Asbj. Hansen	S. Johansen	Bård Risvold	E. Brendsnæs	J. Griphage	T. Frantzen	A. Jervidal
TEMLAR	Magne Madsen	Johan Sangholt	Ole Loe	Knut Solvoll	Egil Berg	E. Monefeldt	Kåre Hole	Kjell Jansen	Jan Hansen	H. Pedersen	B. Børresen
TIBERIUS	A. Mikalsen	Nils Linde	Bjornar Jensen	Jan Olsen	R. Baars	N. Vaeg	Leif Hansen	T. Røkling	Lago Freire	A. Andersen	J. Sarginson
TITUS	Jac. Brevik	T. Gjæstad	G. Håkonsen	O. Meinseth	K. Mathiasen	A. Svøkkken	G. Berckvam	A. Andreassen	Steinar Nordahl	L. Lonzan	L. Holmberg
TOLUMA	B. Havnør	A. Pedersen	T. Olavsen	Stein Askvik	Ø. Bjørkvik	I. Reinhardsen	Th. Thoresen	O. Bendiksen	O. Ingebrigtsen	Finn E. Hoel	Hans Rustad
TOSCANA	Kåre Antonsen	Harry Dahl	W. Storheii	L. Wallerud	R. Ingebrigtsen	Eriling Olsen	H. Jacobsen	E. Hansen	Ole Rørvik	Terje Opsahl	Ole Strømmen
TROMS	Odd Gjeldnes	G. Steen	Finn Evensen	S. Svendsen	Chu Quan Fah	Bjerg Walton	J. Giske	Gharbi Houssine	T. Fagernes	K. Brøde	K. Brøde
TUAREG	Norris Nilsen	L. Dimmestøl	Kåre Ljøen	Ole Hay	A. Christansen	B Thomassen	Martin Vika	O. Marvold	Erling Solheim	Leif Mork	Ove Sætre
Nybygg:											
528 KOCKUM	H. Wiik	Johs. Steinsvåg	Kåre Pedersen	C. Tobiasen	Thor Holmen	Ole Simonsen	O. Mathisen	E. Bringeland	Odd Tingvik	A. Bjerkelien	A. Nåsund
637 EMV	P. Valldal	Erik Kvastad	Kåre Winge	Per Seter	G. Johansen	S. Stene	Olav Vassbakk	Olav Schrader	S. Liverud	Olav Einstulen	Chr. Hepworth