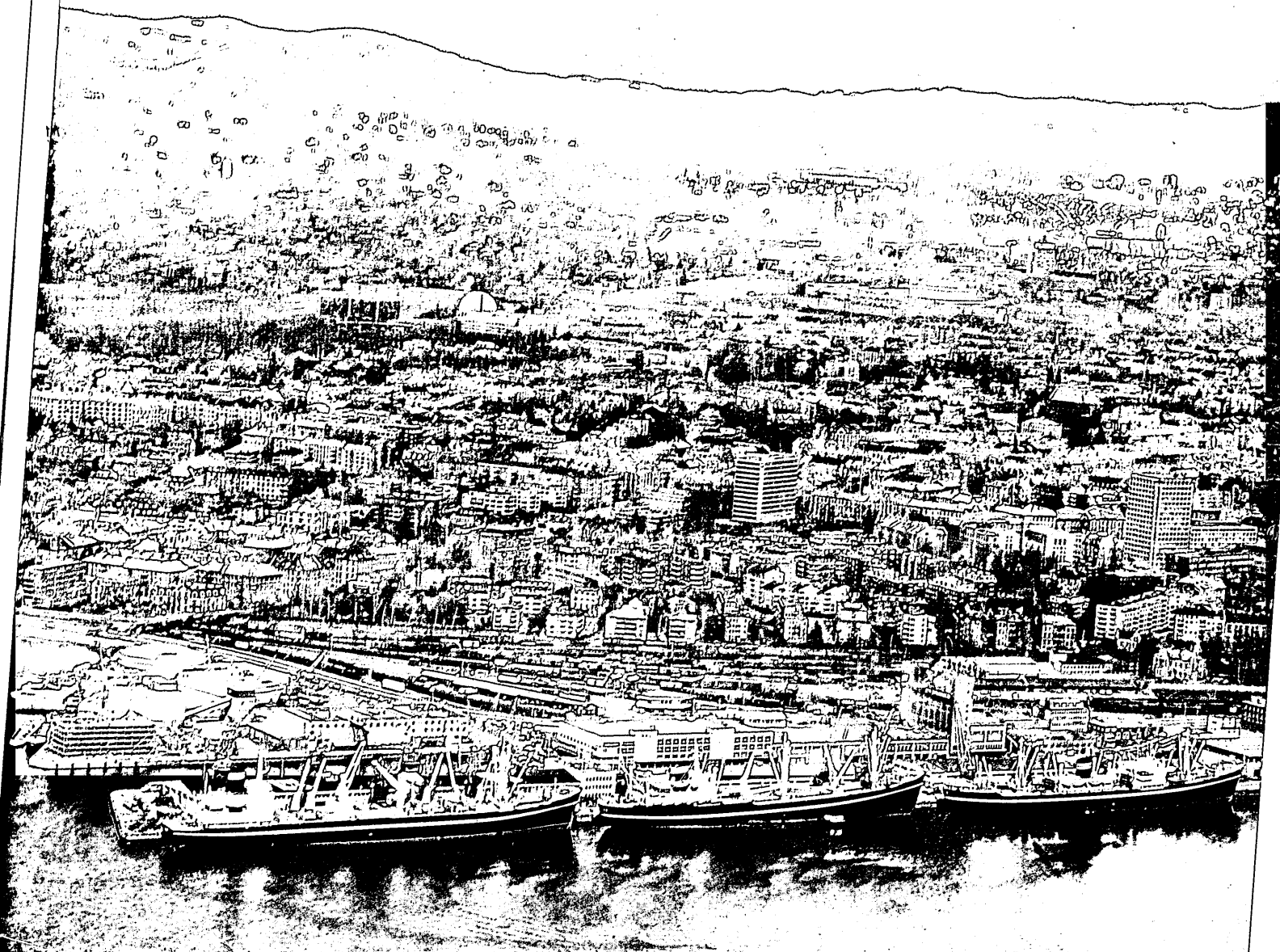
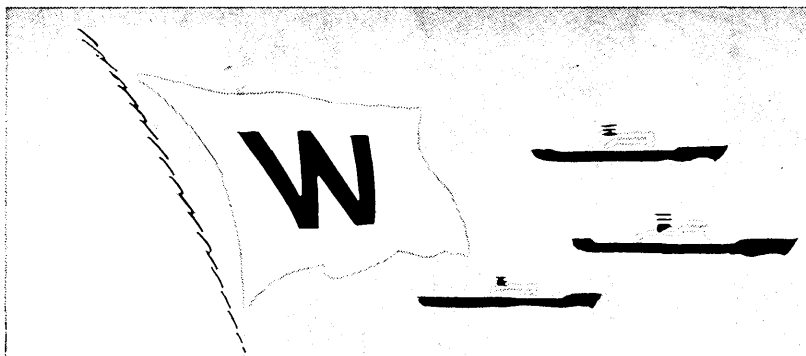




INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSEN

SKIPREDERI



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

INNHold

En eim av Krokskogen

Troll carriers —

Administrative hjelpemidler ombord

Fast ansettelse

Møte med RA II

Hundre skudd ved Cape Agulhas

Fellesberetning 1970

Vernearbeidet ombord

Yngre offiserers rolle ombord

Exit New York

Liten tue . . .

Maritim fotokonkurranse

Stevedorekontrakter

Firmanytt og personalia

W.I.L.-nytt

Lost og fast

Forsidefotografiet viser tre generasjoner av rederiets linjeskip ved kai på Filipstad. Helt til høyre har vi M/S THEBEN (1953) — med omtrent det utseende WW-skip hadde i en lang rekke år. I midten ser vi M/S TØNSBERG (1960) — den første av rederiets bakladere — og lengst til venstre M/S TAMERLANE (1967), jumboisert Skandia-skip.

FELLES- BERETNINGEN 1970

I dette nummer bringer vi firmaets fellesberetning i sin helhet, slik vi har gjort de senere år. Det er en hendelsesrik tid vi lever i, en periode med betydelige forandringer og en sterk utvikling, såvel teknisk som organisasjonsmessig. Fellesberetningen gir et konsentrert bilde av hvor vårt firma står i dagens situasjon, og den bør ha et budskap til samtlige ansatte, til sjøs såvel som på landsiden. De opplysninger den inneholder, bidrar til å gi oss alle en følelse av å arbeide i en bedrift som i høyeste grad er fremtidsrettet, sine 110 år til tross. Samtidig vil den utdype følelsen av at vårt arbeide er meningsfylt, slik skipsreder Tom Wilhelmsen understreket nødvendigheten av i det intervju han gav til NRK/TV i vinter.

Fellesberetningen bør også bidra til å gi et mer korrekt inntrykk av skipsfartens lønnsomhet enn publikum fikk gjennom massemedia i året som gikk.

EN EIM av KROKSKOGEN

M/S TROLL RIVER og M/S TROLL LAKE ble navngitt i slutten av mai, den første av fru Birgitte Biermann, den andre av fru Torunn Kjelland-Mørde.

Begge nybygninger skal overtas av J. & J. Denholm (Management) Limited, Glasgow, som har bortbefraktet dem til Wilh. Wilhelmsen på langsiktige tidscertepartier. Skipene er bygget ved 3. Maj i Rijeka og er søsterskip til de to tidligere leverte M/S TROLL PARK og M/S ARCTIC TROLL. Vårt rederi, som opprinnelig kontraherte de fire skip for egen regning, har vært representert ved verftet under hele byggeperioden.

Under en middag som ble gitt av vårt rederi, holdt skipsreder Wilhelm Wilhelmsen denne talen som bragte en eim av Krokskogen ned til den innerste del av Adriaterhavet:

In Norwegian folklore, the trolls play an important part. The rugged mountains sheltered the homes of the trolls, the deep forests were their realm. The brain of a troll was never quite as impressive as its body — one of the trolls described in a fairy tale was so huge that a christmas tree grew on his nose.

Little is known of their character, but it is assumed that the trolls were quite good-humoured. What they had on their mind — I guess that in a loose way you could call it a m i n d — were some few and simple pleasures. To satisfy their needs, the trolls expected a young virgin, preferably a princess, to be delivered at the mountain gate at regular intervals; and in order to have their fishing and hunting undisturbed, they did not accept any human intruders in their forest realm. Apart from the above mentioned virgins, of course. If their demands were not observed, the trolls were of a bad habit to throw big-size rocks at the farm buildings or to drink the wells dry. Proofs of their capacity.

The human beings stood, of course, no chance to defeat the trolls by sheer muscle power. But they might outwit them — and such successes provide the happy ending of many a Norwegian fairy tale. Those who managed to control the trolls, were usually bright young lads who ended up with all the gold and silver hidden in the mountain castles of the trolls, together with a couple of princesses and other ex-virgins.

To give you an example on how the human beings could master the trolls, I want to present you with a short fairy tale. These stories all start with the words «once upon the time, there was . . .» — and so does this one:

«Once upon the time, there was a poor farmer who had two sons. The nearby forest was their only source of income, but to cut down trees in this forest was a serious affair, because of the big, ugly troll who lived there.

An evening just after sunset, when the two lads were busy chopping wood in this very same forest, they became aware of a big noise. Trees were broken down around

them as if they were matches, and all of a sudden, the troll hovered over the two boys who stood no chance to escape.

Who are you who dare to cut down trees in my forest?» roared the troll.

«Oh, shut up, you oversized, big-bellied good for nothing but shouting!» said the eldest brother. The youngest boy at the same time grabbed a big piece of goat milk cheese that their mother had supplied them with and told the troll: «If you don't apologize for disturbing us in our work, I'm gonna squeeze y o u as I squeeze water out of this white stone here!» And he crushed the still humid cheese between his hands and managed to force some drops of milk out of it.

«I trust you understand that I was merely joking . . .» said the troll, mighty impressed with the muscle power of the small lad.

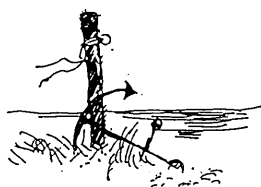
«All right, if you say so, we believe you», said the boys. «But as proof of your good will, we want you to cut down all the trees around us here and carry them down to the valley.»

The troll, throwing a side-glance at the white s t o n e, got to work immediately, instructed by the two brothers as to how the work should be carried out. They found the troll easy to instruct and easy to lead. When all the trees were cut down, the troll put them on his back and started to walk in the direction of the valley. This, ladies and gentlemen, was in fact, I stress the point, the very first t r o l l c a r r i e r in our history.

But this was in the middle of the summer when the sun rises very early up north. And as you might know, a real troll cannot face sunrise without bursting. Halfway down to the valley the troll realised the danger and asked the boys' permission to continue his work on the next evening. But the lads said a flat n o, squeezed the last drops out of the cheese and forced the troll to move on. «Just hurry up, and you'll make it», they told him.

But just as the troll dumped his load close to the shack where the brothers lived, the sun rose, and the life of the troll came to an end.

The two boys rushed through the forest and found the gate of the mountain open. They brought with them all the gold and silver they could carry back to their home, and the family lived happily forever after».

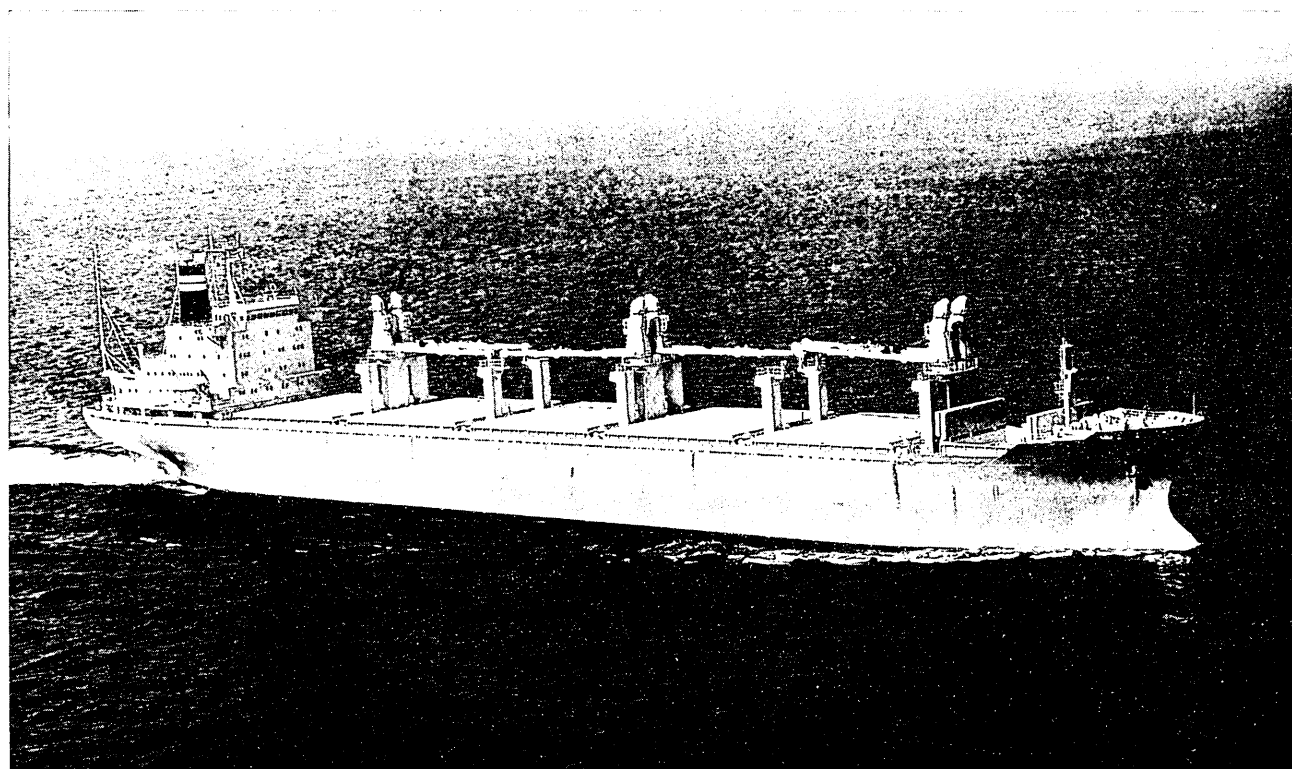


This story, ladies and gentlemen, reveals how one might profit by using a troll carrier. We are down here to name two other, more up-to-date troll carriers. As the troll of the fairy tale, they are strong, easy to instruct and easy to lead. We have every reason to believe that they will prove to be efficient carriers, and these deep sea trolls have at least one advantage to their forest brothers — they do not mind the sunrise. We also hope that those who are to use the troll carriers, will find that these will bring them gold and silver not only over the dead body of the trolls . . .

Two Troll princesses who have been sacrificed by their husbands for the benefit of Troll Carriers have been so kind as to agree to name the two Trolls- to-morrow and the day after. Being the senior Troll present here tonight it is a privilege and a great personal pleasure for me, on behalf of our company to call forward two small Troll girls who will present you with a token of our appreciation. I am proud to have you come to the Troll family — may sunrise be very, very far away off.

TROLL CARRIERS-

tilpasning til et spesielt marked



«Hva er Troll Carriers og hvilken hensikt har vi med dem?» Spørsmålet er rettet til ass. dir. Per Stenstadvold, daglig leder av vår dry cargo avdeling.

«Verdensforbruket av papir har vært gjenstand for en omlegning i de siste 10 årene. Spesielt fra 1962 og utover har vi vært vidne til at Europa i stadig stigende grad har importert papir fra det nordamerikanske kontinent. Vi venter at denne utvikling vil fortsette. Opprinnelig var dette marked dekket av bulkcarriers som kom i ballast fra Japan, men størrelsen på disse bulkcarriers er idag så anseelig at de er uegnet for papirprodukter. Samtidig dominerer containerskipene den nord-atlantiske linjefart, og mens tradisjonelle stykkgodsskip var vel egnet til transport av papirprodukter, er denne form for last ikke lønnsom å føre i containers. Disse forhold har skapt et nytt marked for bulkskip på omtrent 30 000 tonn dødvekt.»

«Når ble planene om slike spesialskip unnfanget?»

«Siden begynnelsen av 60-årene har vi vært oppmerksomme på behovet for slik tonnasje, og vi har vært i kontinuerlig virksomhet med å finne frem til best mulig egnede typer åpne skip for papirproduk-

ter. Målet var å finne frem til skip som ikke bare var av maksimalt lønnsom størrelse for anløp av trelasthavnene, men som også var utstyrt med kraner som kunne redusere liggetiden i havn til et minimum. For å oppnå dette, utviklet vi et spesielt laste/losse-system, tre sett med to tvillingkraner, hver med en kapasitet på 15 tonn. Hvert geminisett vil kunne suge 18 tonn papirruller — utstyret i seg selv veier ca. 12 tonn. Men dette spesialiserte utstyret har dessverre vist seg å by på visse innkjøringsvanskeligheter. Det er nytt og meget komplisert, og vi regner med at det vil ta noen tid før vi når frem til den grad av effektivitet som er nødvendig for å gjøre prosjektet lønnsomt.»

«Skipene kalles bil/bulk-carriers — hva med bile-ne?»

«Ved siden av å være åpne skip uten noe som helst overheng i rommene er disse skip bilcarriers med en kapasitet på ca. 2000 folkevogner. Troll Carriers har bildekk som foldes opp mot tversskipsskotene når skipene benyttes til papir og annen bulklast.»

«Navn som Troll Carriers, Open Bulk og andre be-
nevnelser svirrer omkring — det ville være interes-
sant å få klarlagt sammenhengen.»

«Open Bulk Carriers Limited er et samarbeide mel-
lom Leitch Transport Ltd., Toronto, og Wilh. Wilhelm-
sen som eier 50 % hver. Open Bulk Carriers Limited
opererer to troll carriers, TROLL PARK og ARCTIC
TROLL. Disse skip er tidsbefraktet fra det engelske
selskapet J. & J. Denholm Management Ltd., Glasgow,
som i sin tid overtok våre byggekontrakter ved 3.
Maj verftet i Rijeka, Jugoslavia.»

«Men hva med de øvrige TROLL-båtene?»

«TROLL RIVER og TROLL LAKE er tatt på timechar-
ter av WW fra de samme redere. Det er meningen at
alle disse fire skip etter hvert skal beskjeftiges i
transatlantisk papirfrakt. Dette vil muligens også bli
aktuelt for TROLL FOREST som eies og drives av
WW.»

«Troll Carriers representerer noe nytt, foreligger
det andre planer om spesialfart?»

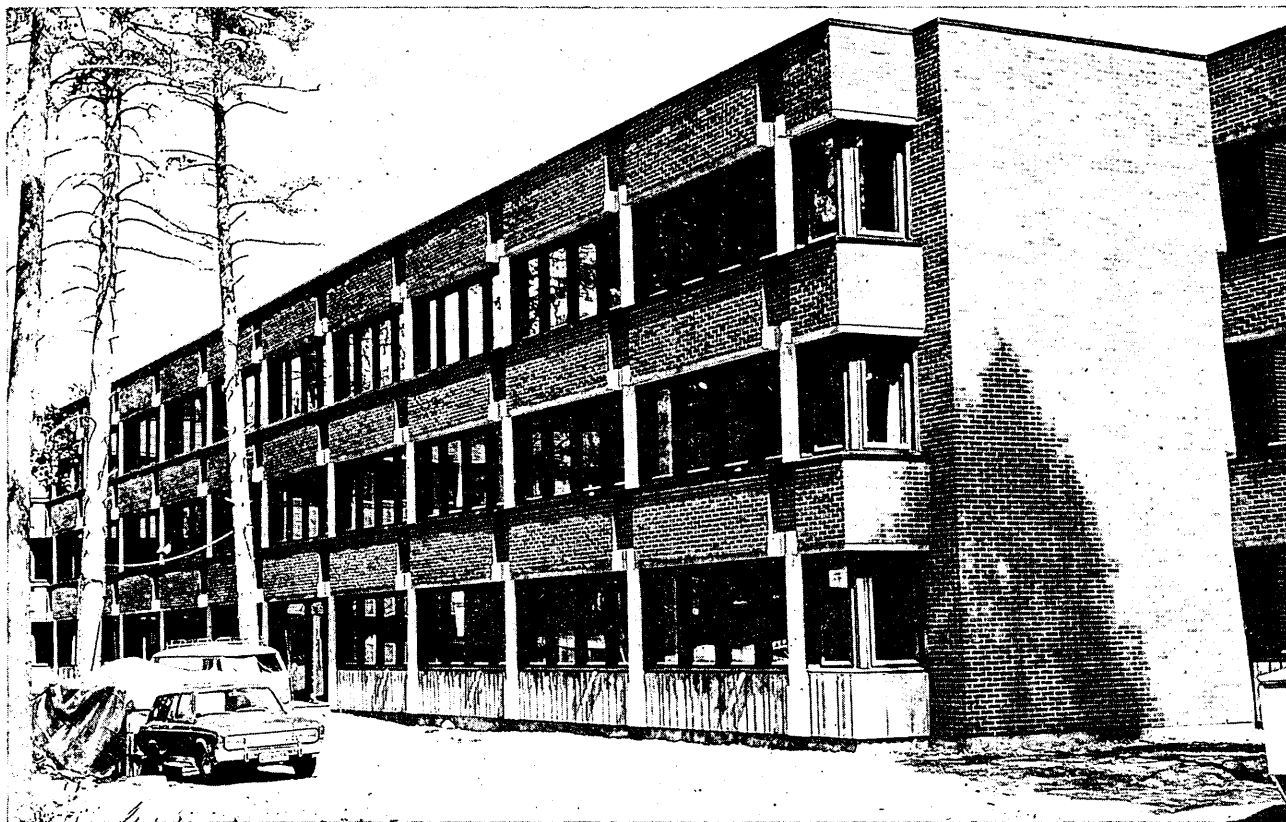
«På samme måte som vi har forsøkt å tilpasse oss
markedets utvikling i denne spesielle transportsektor
— papirprodukter — har vi øynene åpne for fremtidig
transport av last som er i ferd med å falle ut av
linjefarten og gå over til spesialskip. Skal vi kunne
konkurrere effektivt, må vi være våkne.»

En liten misforståelse

*Jugoslavene er åpne og byggelige mennesker,
men kommunikasjonsproblemer blir det lett li-
kevel, hvilket kan illustreres med en liten his-
torie:*

*Sivilingeniør Steinar Næss, som var med til
Rijeka i forbindelse med dåp av TROLL RIVER
og TROLL LAKE, ringte resepsjonen, opplyste
at han bodde på rom 614 og bad om å bli vek-
ket med frokost neste morgen klokken åtte.*

*Presis klokken 6.14 neste morgen banket det
på døren til Næss, og inn kom serveringsdamen
med frokost til åtte personer!*



ScanAustral flyttet til Høvik

ScanAustral flyttet i begynnelsen av juni inn i nye kontorlokaler i Maries vei 20 på Høvik. Her disponerer nå 49 ansatte 25 kontorer inklusive styrerom og møterom — fordelt på 1280 m² i nybyggets 2. etasje. Kontorene på Høvik har en fri og fin beliggenhet, og vi unner de ansatte de nye bekvemmeligheter etter at de har fristet til-
værelsen et års tid i nokså trange forhold i vår 7. etasje.

ERLING RODIN:

Administrative hjelpemidler ombord

Vi har i den senere tid satt i verk en rekke tiltak med tanke på å effektivisere skipenes drift og vedlikehold.

Blant disse tiltak er innføring av:

1. Vedlikeholdsopplegg.
2. Reservedelsopplegg.
3. Funksjonsprøveopplegg for skip i EO-UMS klasse.

VEDLIKEHOLD SOPPLEGG

En kan med en gang slå fast at vedlikeholdsarbeidet ombord alltid har vært drevet i en eller annen organisert form. For å kunne drive en moderne bedrift på en tilfredsstillende måte, må ledelsen kjenne til og benytte seg av administrative hjelpemidler. Driften av et skip er ikke noen unntagelse i så måte. Finnes ikke slike hjelpemidler ombord, vil skipsledelsen lage disse selv, hvilket kan medføre at man i skipene sitter med like mange forskjellige systemer som rederiet har skip. Ut fra de synspunkt at skrivearbeidet bør reduseres til et minimum, kan det vel heller ikke være riktig at skipsledelsen påføres det ekstra arbeid som utarbeidelsen av f.eks. vedlikeholdsopplegg og reservedelsopplegg m.v. representerer.

Av hensyn til fordelene med ensartede systemer og rutiner, har rederikontoret funnet frem til et, etter vår oppfatning, hensiktsmessig system som i prinsippet er likt for alle skip.

I vedlikeholdsoppleggene vil man se at intervaller for overhaling er oppført i driftstimer, kalendertid eller eventuelt behov for de enkelte maskinkomponenter. Disse intervaller er utarbeidet etter instruksjonsbøker og erfaringer som den enkelte som utarbeider opplegget har.

Efterhvert som opplegget innarbeides på skipene, vil man høste erfaring med det. De fastlagte vedlikeholdssperioder bør jevnlig tas opp til vurdering, slik at man kan arbeide seg henimot de optimale perioder. Det er således ikke et bundet system, men et system hvor offiserenes egne vurderinger og erfaringer kommer inn.

Med de forholdsvis korte tjenesteperioder som man i dag har på hvert skip, i tillegg til at skipene har blitt mere komplisert, er det av uvurderlig betydning at man meget raskt i avlønnsperioden kan sette seg inn i maskineriets tilstand for å kunne forstå hvordan man best skal drive skipet på en fornuftig måte. De nye vedlikeholdsopplegg er ment som et hjelpemiddel i så henseende.



RESERVEDELSOPPLEGG

Reservedeler er et tema som står i nær tilknytning til vedlikehold.

Vi vet videre at reservedeler binder en meget betydelig kapital.

For et middels stort moderne skip, representerer reservedeler en bunden kapital på ca. 1 mill. kr. Av dette forstår man at reservedeler ikke bare er et teknisk spørsmål, men også et betydelig forretningsmessig spørsmål. Problemet gjelder bl.a. vurdering av risiko for driftsstans og de økonomiske konsekvenser dette fører med seg.

Hvilke deler man skal ha ombord, bestemmes ut fra kriterier som f.eks.:

- a) Reservedelshold på bakgrunn av sikkerhetsmessige grunner.
- b) Normalt bruk av diverse typer reservedeler.
- c) Når nye deler kan skaffes.

Bedømmelse ut fra disse kriterier bestemmer hva man må ha på lager av deler.

For å holde oversikt og kontroll med reservedelene ombord på et skip, må man ha administrative hjelpemidler.

Vi har som kjent innført reservedelsopplegg ombord i en del av skipene. Et krav til systemet har vært at det måtte være enkelt i bruk, samtidig som det skulle dekke vårt behov.

Opplegget inneholder:

- a) En oversikt over hvilke deler man har og hvor de er lagret.
- b) Oversikt over bestillingsdataene. Fabrikat, type osv.

Tidligere laget hver maskinsjef sitt system, noe som den gang kanskje var tilfredsstillende på de min-

dre og enklere skip. En svakhet med systemet var at det gjerne forsvant med mannen som hadde laget det, slik at ved avløsning i stillingen kunne dette by på problemer. Antall deler man hadde på de eldre skip var relativt få, så kravet til et omfattende system var tidligere ikke så stort.

Imidlertid viser det seg at med de nye, større og kompliserte skipstyper vi i den siste tiden har fått og kommer til å få, så kommer antallet deler opp i en slik størrelsesorden at det ikke ville være mulig å holde orden med mindre man hadde et fast system.

En annen viktig ting man må ta i betraktning, er den relativt korte tjenesteperioden offiserene har ombord. Denne perioden vil muligens med årene bli kortere og kortere, og desto mere forståelig er det da at man må arbeide etter bestemte systemer.

Intet system er imidlertid bedre enn den som bruker det, og en viss form for rapportering og oppfølging er derfor absolutt påkrevet hvis man skal få et tilfredsstillende resultat.

FUNKSJONSPRØVEOPPLEGG FOR SKIP I E-O-UMS KLASSE

Rederiet har i dag ca. 30 skip som kan gå med periodevis ubemannet maskinrom. En av betingelsene for at man kan kjøre med periodevis ubemannet maskinrom er naturligvis at alle alarm- og sikringsfunksjoner virker tilfredsstillende. Dette er et klart

krav fra klassen, myndighetene såvel som fra rederiets side.

For at skipsledelsen bedre skal holde kontroll med intervallprøving av anlegget, har vi satt i gang utarbeidelse av funksjonsprøveopplegg for skip som kan gå med periodevis ubemannet maskinrom.

I vårt systemopplegg er alt automasjonsutstyr i forbindelse med fremdriften ført opp i spesielle og naturlige grupperingssystemer. Det er satt intervall for når de forskjellige komponenter skal funksjonsprøves. Det er videre utarbeidet omfattende instruksjoner for hvordan hver enkelt komponent skal prøves. Opplegget er meget oversiktlig i bruk og uhyre viktig.

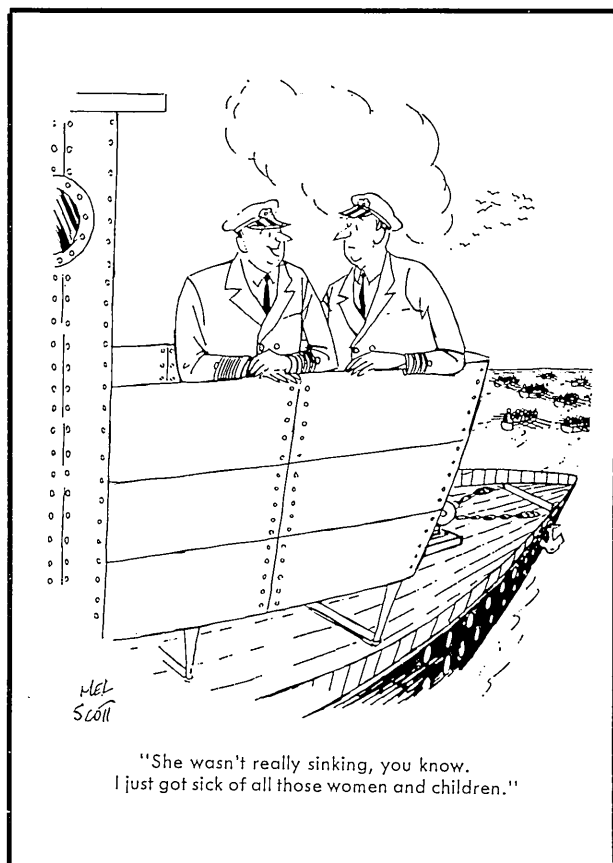
Den samme vurdering med hensyn til systematisering som for de to foregående opplegg, er også lagt til grunn ved utarbeidelsen av dette. De skip som går i EO-UMS klasse som ennå ikke har fått funksjonsprøveopplegget ombord, må naturligvis fortsatt følge de rutiner som eksisterer.

OPPLEGG INSTALLERT PR. 1/3-71

Vedl.h.oppl. mask./el.	Funksj. pr. oppl.	Res.d.oppl.
13	23	25

MÅLSETTING 1/3—31/12-71

Vedl.h.oppl. mask./el.	Funksj. pr. oppl.	Res.d.oppl.
6	4	9



«SALESMAN OF THE YEAR»

Scanservice arrangerte 15. april en middag på en Shanghai-restaurant til ære for Mr. Ang Tong Tay — som ble utnevnt til «Salesman of the year». Dagen ble feiret med over 100 gjester — som også var invitert i forbindelse med Mr. Angs 69 fødselsdag. Han ble overrakt et par gull mansjettknapper.

Mr. Ang Tong Tay har vært tilsluttet Shipping Department of EAC, Singapore i mange år og innehar en stilling som har gitt han mange og verdifulle forbindelser i denne trade.

Vi vil også nevne at samme utnevnelse for 1970 gikk til Mr. Nan Guay, Bangkok.

SVERRE THORSTENSEN:

FAST ANSETTELSE

ASPIRANTORDNINGER INNPASSING AV OFFISERER OG MANNSKAP VED DIREKTE REKRUTTERING

Siden ordningen med fast ansettelse ble innført i rederiet i 1961 er den blitt revidert og utvidet flere ganger. Hensikten med disse justeringer har hele tiden vært å normalisere ansettelsesforholdet. Dette er en nødvendig og riktig utvikling som et fundament for REDERIET's rekrutterings-, utdannelses- og forhyringspolitikk. Den møter den enkelte SJØMANN's behov for sikkerhet og personlig utvikling. Den er overensstemmende med det som er vanlig i SAMFUNNET forøvrig.

Nylig er det sendt ut 3 nye rederisirkulærer som innebærer en forholdsvis omfattende justering av rederiets systemer for fast ansettelse og aspiranter:

5/71 FAST ANSETTELSE

6/71 OPPLÆRINGSORDNINGER

7/71 INNPASSING AV VANLIGE MANNSKAPER I
OPPLÆRINGSORDNING OG SYSTEMATISK
OPPLÆRING

Foruten den vanlige distribusjon til kaptein og departementssjefer er sirkulærene fordelt til skipstillitsmannen. I det etterfølgende skal vi trekke frem og kommentere hovedpunktene i sirkulærene:

1. Kravet til fartstid før fast ansettelse i rederiet er sløyfet. I stedet vil første år av ansettelsen være et gjensidig prøveår med kortere oppsigelsesfrist.
2. Som en konsekvens av overnevnte justering vil alle aspiranter bli fast ansatt, og nuværende aspirantkontrakter og opplæringsavtaler vil bli erstattet med kontrakt om fast ansettelse. For den enkelte aspirant betyr dette en mer velordnet plattform for en videre opplæring og karriere, og innebærer ingen flere forpliktelser. For rederiet betyr det en mer rasjonell administrasjon.
3. Fast ansettelse innebærer en forpliktelse til å kvalifisere seg i henhold til krav til SERTIFIKAT eller FAGBEVIS overensstemmende med rederiets behov og den enkeltes evner og anlegg. Denne kvalifisering kan skje via en aspirantordning som omfatter en rekke forskjellige OPPLÆRINGSORDNINGER tilpasset bransje og tidligere skolegang og praksis — eller for mannskaper som er rekruttert direkte — ved at de innpasses i en opplæringsordning slik det fremgår av overnevnte sirkulærer.
4. Det er åpnet muligheter for å gi et KVALIFIKASJONSTILLEGG til fast ansatte mannskaper etter nærmere retningslinjer som fremgår av overnevnte sirkulærer.

Fig. 1 gir en oversikt over rederiets rekrutteringsmønster basert på fast ansettelse. Som det vil fremgå er det to rekrutteringsveier:



VERTIKALT ved en av de 4 aspirantordninger eller HORIZONTALT ved direkte rekruttering av offiserer og fagopplærte mannskaper. Utviklingen synes å gå i retning av en mer og mer omfattende vertikal rekruttering og en avtagende horisontal rekruttering. Dette er en direkte følge av at ungdommen idag tar mer utdannelse enn folkeskole/ungdomsskole før de søker ut i arbeidslivet.

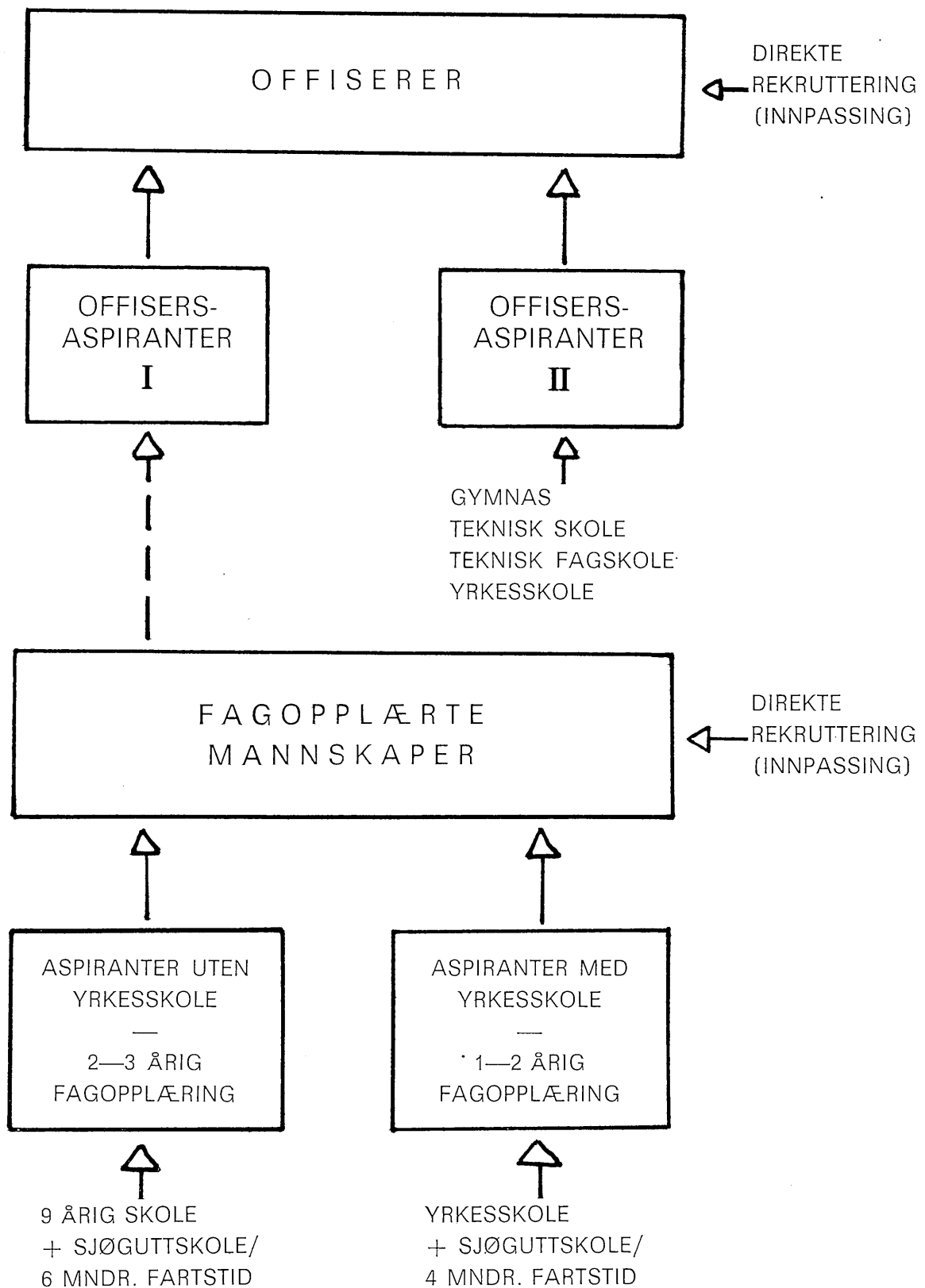
Den videre utvikling av REDERIET vil øke behovet for personell med solide kunnskaper og en høy grad av spesialisering. **Dette kan kun oppnås dersom personellet er knyttet til rederiet ved fast ansettelse.**

Uansett et stramt arbeidsmarked med gode muligheter for godt lønnet arbeid både ombord og iland vil den enkelte SJØMANN's krav til økonomisk og sosial sikkerhet og muligheter for personlig utvikling og karriere øke. **Dette kan kun oppnås dersom personellet er knyttet til rederiet ved fast ansettelse.**

Utviklingen av vårt SAMFUNN går i retning av at den enkelte ansatte blir mer og mer engasjert i firmaets drift og utvikling. **Dette kan kun oppnås dersom personellet er knyttet til rederiet ved fast ansettelse.**

Vi håper at de nye retningslinjer som fremgår av de overnevnte sirkulærer, vil bidra til å øke vår evne til å møte denne utvikling.

Rederiets rekrutteringsmønster



GAMMELT OG NYTT MØTES

Møte med gammelt og nytt kan man se og oppleve på mange slags måter, også denne:

Den 7. juli i fjor kl. 0700 ble Gnisten brutalt vekket av et triumferende brøl fra skipperen: «Var det ikke det jeg sa!»

For å gå litt tilbake i historien så gikk M/T TITUS i ballast fra New York og til Aruba for ordre. Ett døgn tid før ankomst Aruba fikk vi imidlertid beskjed om å gå til Antigua og bunkre for Den Persiske Gulf.

Ramaskriket da dette ble kjent blant den øvrige besetning lar seg ikke beskrive, det må oppleves. Etter noen fin-fine uker på Caribien og Statene skulle vi nå altså stampe og gå helt opp til Gulfen og så da igjen kanskje tilbake til Europa. Bare tanken kunne få noen og enhver til å bli grinete. Nei, de blir lange disse sjøreisene med tankbåtene, men man blir vant til de også etterhvert.

Akkurat på denne tiden var det at Thor Heyerdahl var ventendes inn til Barbados med sivbåten RA II etter å ha krysset Atlanteren med utgangspunkt fra Safi i Marokko.

Hvem som begynte å snakke om at det kanskje var en mulighet til å møte RA II etter avgang fra Antigua skal være usagt, men enkelte hadde det visst rett og slett på «følelsen». Sterkest «følelse» hadde visst skipperen som brukte mesteparten av tiden til å beregne Golfstrømmer, Atlanterhavsstrømmer, virvelstrømmer, vekselstrømmer og hva de nå heter alle sammen. Nåvel, etter utregninger som strakte seg over flere dager, kom han til det resultat at vi ville møte RA II med nesten 100 prosent sikkerhet.

Som før fortalt, det brølet som vekket Gnisten så grytidlig og forøvrig også stuerten som bor 2 etasjer lenger nede, hadde en klang av vill triumf, stolhet, glede og «best dere hører på meg en annen gang» i seg. Det var bare å tørne ut og se på beviset av dagers utregninger, eller kanskje rettere sagt svaret. Svaret på beregningene som såes som en liten prikk på babord baug, kom raskt nærmere. Det var ikke lenger tvil, vi var i ferd med å møte, for å sitere Heyerdahl, den flytende høysåten RA II.

At skipperen virkelig traff midt i blinken er for meg en gåte, men han nekter å godta ordet flaks.

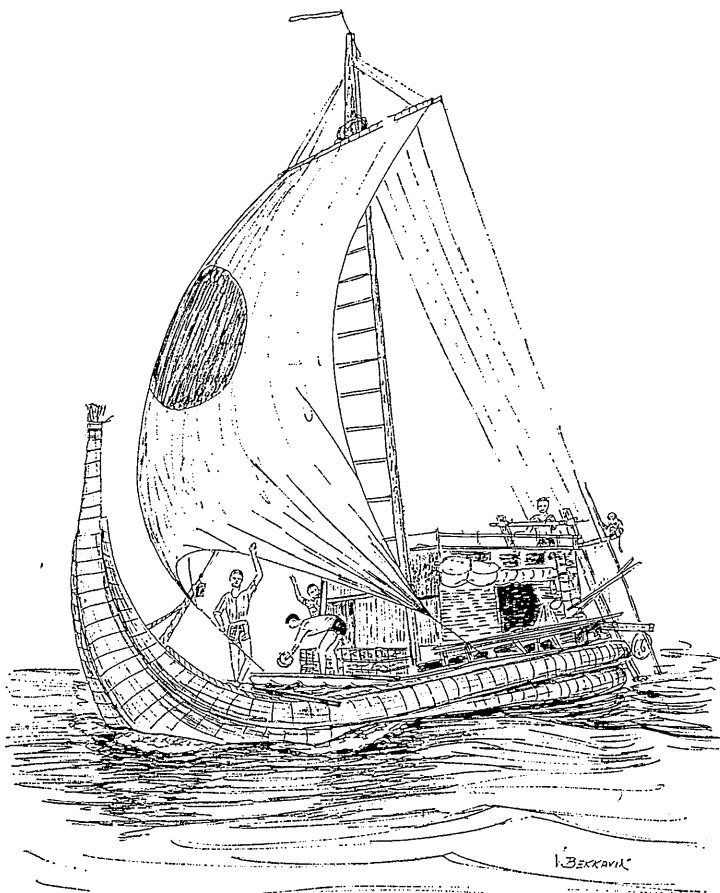
At det ble stor aktivitet ombord på TITUS er vel unødvendig å fortelle. Det norske flagget ble hevet opp i gaffelen og kameraer i alle utførelser fra kasseapparater til super 8 smalfilmkamera med motorisert zoom, ble flittig brukt etter hvert som objektivet nærmet seg.

Snart kunne vi skimte 8 personer ombord, hvorav, da vi kom nærmere, den ene viste seg å være apekatten Safi, som satt trygt på hodet til en av besetningsmedlemmene.

Nå begynte en febrilsk vinking og vifting fra begge sider, samt en lett hysterisk i. Styrermann som hvert halve minutt ropte høyt i intercommen at nå var Thor Heyerdahl og RA II på babord side.

Problemet var nå hvordan vi skulle få radiokontakt med RA II da vi ikke visste hva slags radioutstyr de hadde og vi ville gjerne spørre om det var noe de trengte.

Dette ble elegant løst av skipperen som resolutt gikk ut på brovingen og skrek med en stemme som



fikk endel til å spekulere på hvorfor vi hadde ropert ombord i det hele tatt. Skriket lød: «Kom på 2182». Hvilket igjen betydde at vi skulle prøve å få forbindelse på den internasjonale nød- og kallefrekvensen for mellombølge telefoni 2182 Khz.

Det tok heller ikke lange tiden før vi så at en mann klatret opp i masten og festet en antenne, mens en annen satte seg til å svøve på en transportabel livbåtsender.

Inn i radiostasjonen bar det og til å «tune» opp, og det varte ikke lenge før vi hadde Heyerdahl på «tråden».

Han fortalte at de hadde det bare bra og ikke manglet noen ting. De hadde hatt en slitsom tur, men regnet med å være fremme ved Barbados i løpet av week-enden. Ellers var han meget interessert i styrken og retningen på de strømmer vi eventuelt hadde vært i og dette ble grundig forklart av «strømeksperten».

Etter en 20 minutters «snakk» var det slutt og TITUS dro videre til Gulfen, mens Heyerdahl dro i motsatt retning.

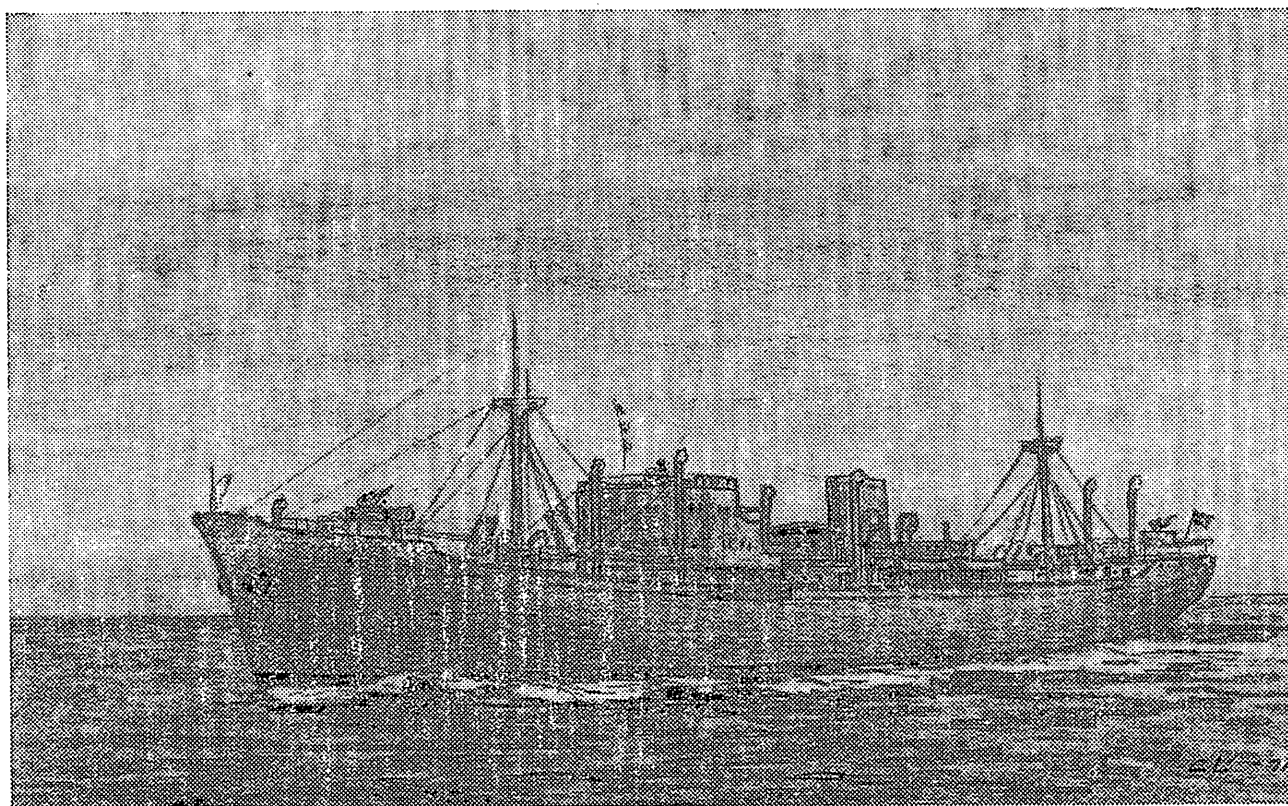
Følgende telegram ble sendt til WILSTEAM OSLO: «Passerte RA II i posisjon 13.29 nord 54.42 vest gmt 1225 stopp den ligger tungt i vannet stopp Heyerdahl sender hilsen hjem stopp alt vel ombord en mann lettere skadet etter å ha vært skyllet overbord i natt stopp seilt distanse fra Safi 5500 km venter landkjenning weekend».

Dette møtet med RA II var en stor opplevelse, og man kan ikke la være å tenke på den utvikling som har skjedd fra den tiden man krysset Atlanterhavet mer eller mindre frivillig med sivbåter og frem til idag.

Som Thor Heyerdahl også sa: «Det er ikke ofte at gammelt og nytt møtes på denne måten».

Arild Speløyen

Hundre skudd ved Cape Agulhas



Her følger beretningen om M/S TABOR som ble torpedert av en tysk u-båt ved Syd-Afrikakysten 9. mars 1943. Beretningen bygger på nedtegnelser fra en av de ombordværende. Og den forteller om en dramatisk senkning — hvorefter besetningen fordelt på 4 livbåter tilbragte fra 9 til 12 døgn i sjøen før de landet blant folk i nærheten av Cape Town.

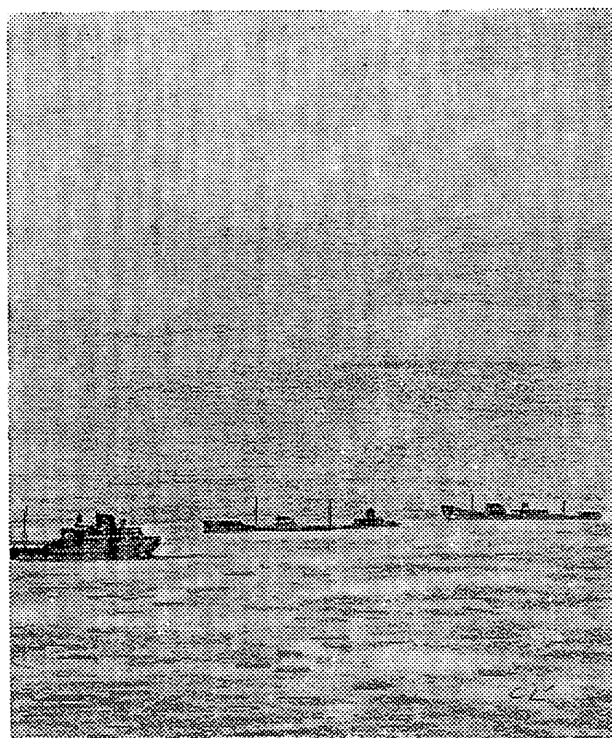
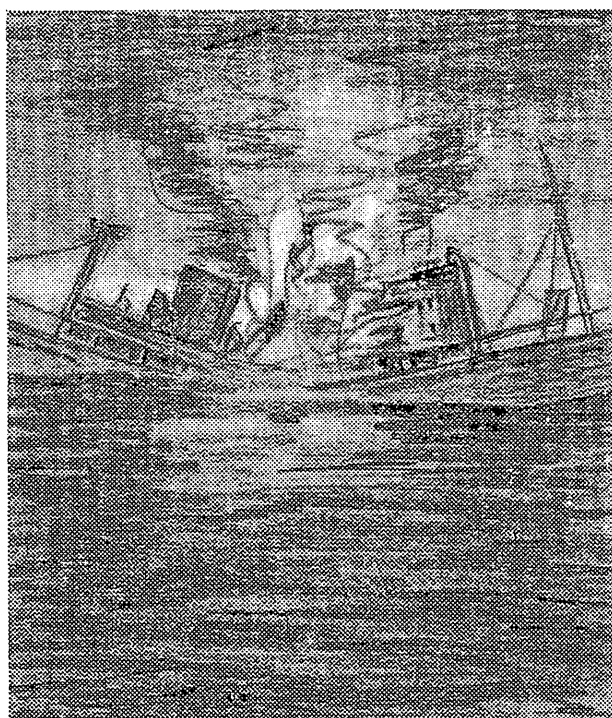
M/S TABOR (II) var et fartøy på 7.612 tonn d.w., levert i 1936 fra Akers Mek. Verksted, Oslo.

I løpet av krigens første år hadde M/S TABOR krysset Atlanterhavet og Stillehavet mange ganger både med og uten konvoy. På turene våre hadde vi ofte ført dyrebar last bestående av bombefly, tanks og krigsmateriell, og vi hadde følgelig opplevet mange nervepirrende øyeblikk — da det til tider nærmest krydde av tyske og senere japanske ubåter rundt oss.

Vi ombord i TABOR hadde på nært hold bivalet mange torpederinger og andre tragedier, men hadde tydeligvis seilt under en lykkestjerne, i hvert fall hittil. Men vi skulle også snart få vår bekomst.

TABOR hadde lastet 2000 tons salt i Port Said og var på vei fra Aden med Cape Town som bestemmelsessted. Vi hadde holdt oss nær opp til kysten av Madagaskar og hadde nylig fått melding om at tre skip var blitt torpedert øst av Durban, så vi var i et nervepirrende farlig farvann. Om morgenen 9. mars 1943 var det stille og klart vær med høye dønninger. Det ble zig-zaget i henhold til ordre, og det var satt vakter på broen og ved kanonene på poopen.

Klokken var 6.30 da skipet ganske plutselig gjenglød av et fryktelig brak og en voldsom eksplosjon. Vi var blitt rammet av en torpe-



do på babord side. En fulltreffer. Omtrent samtlige ombord ble kastet overende av det kraftige lufttrykket og den påfølgende ristingen.

Jeg kom til meg selv ør og fortumlet i lederen ned til hovedmaskinen. Derfra slo det store flammer opp, og det eneste å gjøre var å komme seg opp hurtigst mulig til båtdekket. I flammehavet som oppsto, var det umulig å gjøre noe. Men vi visste alle at det befant seg tre mann nede i maskinrommet. Eksplosjonen hadde dessuten tatt alt det elektriske lyset, hjelpemaskinen var satt ut av funksjon og propellakselen var brukt tvers av.

Alle 4 livbåter ble satt på vannet uten uhell. Det hele gikk temmelig fort for seg. Og en etter en hoppet besetningen fra fallrepet ned i båtene. Noen falt imidlertid i vannet, men ble raskt fisket opp igjen. Vi manøvrerte nå båtene bort fra skipssiden og la oss litt aktenom skipet. Et stort hull i skipsiden viste oss hvor torpedoen hadde rammet.

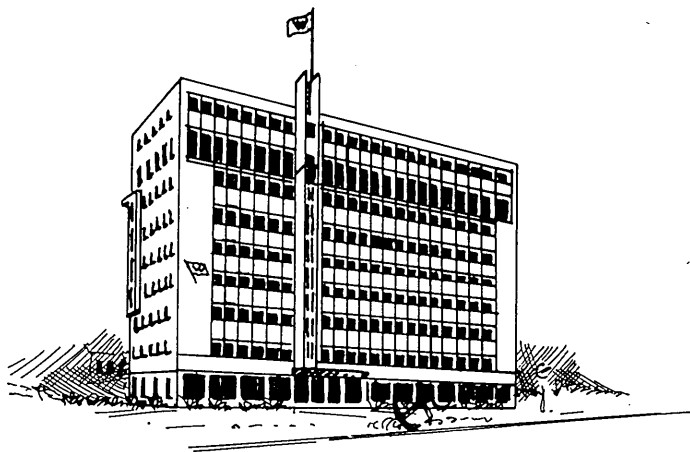
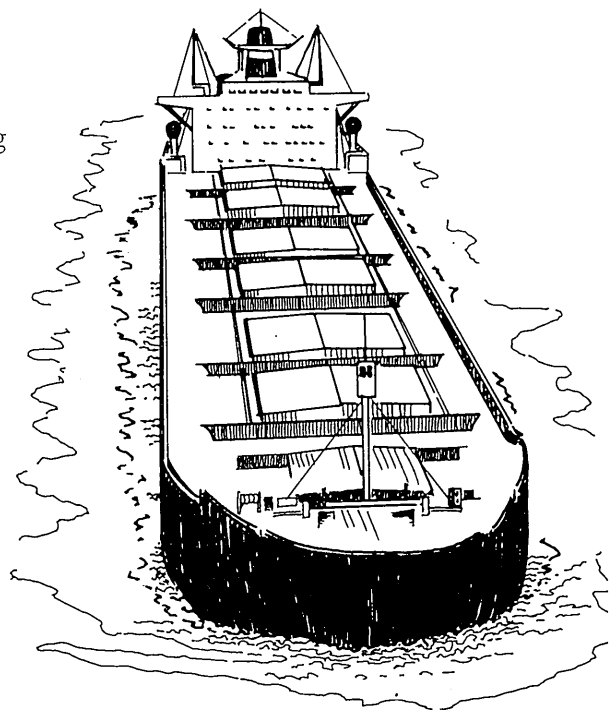
Det ble konferert båtene imellom. Det viste seg at elektriker Edvardsen hadde omkommet under flammehavet i maskinen, mens 1.

Forts. side 33.

WILH. WILHELMSSEN

Fellesberetning 1970

Firmaet disponerer elleve skipsaksjeselskaper hvorav fire private, kommandittselskapene A/S Tibetan & Co., A/S W. W.-Fly & Co., Wilhelmsens Linjeagenturer A/S og Arctic Shipping Company Limited, Hongkong. Hertil kommer interesser i de tre samarbeidsselskaper, Scanservice I/S, Barber Lines A/S og ScanAustral A/S, i Open Bulk Carriers Limited, Bermuda og Kommandittselskapet Daiichi Wilhelmsen Ltd. A/S & Co., Oslo.



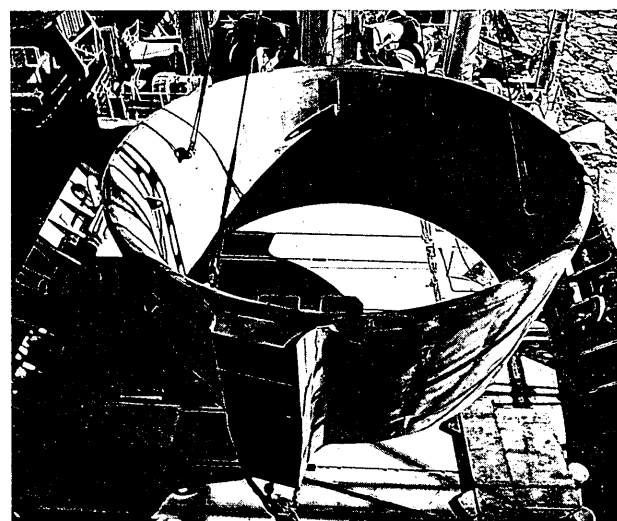
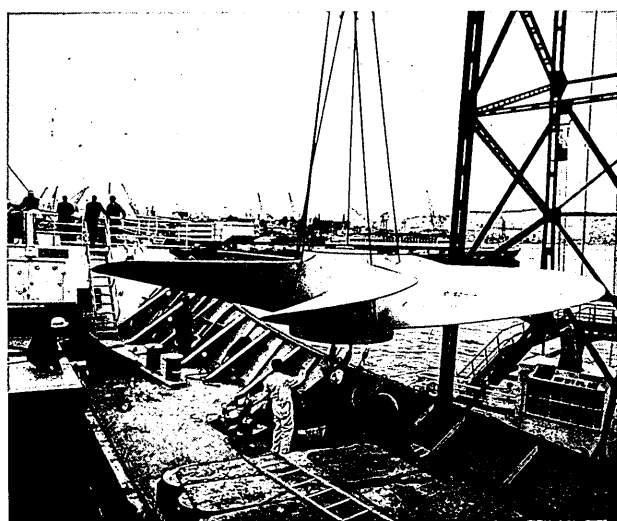
Firma Wilh. Wilhelmsens innehavere er:

Skipsreder Niels Werring
Skipsreder Tom Wilhelmsen
Skipsreder Niels Werring jr.
Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen

Beretningen om firmaet Wilh. Wilhelmsens virksomhet i 1970 er gitt en noe annen form enn tidligere år. I denne fellesberetning blir det redegjort for året som gikk, med henblikk på å gi et mest mulig fullstendig inntrykk av virksomheten og av situasjonen idag. Regnskaper og beretninger for de syv ikke-private skipsselskaper som blir administrert av vårt firma, sendes ut separat. Opplysninger som er av spesiell interesse for aksjonærene i de respektive selskaper, er tatt med der.

I året som gikk var det lett for publikum å få et noe skjevt inntrykk av skipsfartens lønnsomhet. Massemedia var dominert av meldinger om gunstige slutninger, foretatt av enkelte rederier, mens de vanskeligheter andre rederier uten ledig tank- eller bulktonnasje så seg stillet overfor, var gjenstand for liten oppmerksomhet.

For vårt eget vedkommende kan det fastslås at resultatet av virksomheten sett under ett gjør at 1970 kan betegnes som et tilfredsstillende driftsår. Det er imidlertid grunn til å understreke den sterke stigningen som finner sted på utgiftssiden. Lønninger, assuransepremier, omkostninger, tids- tap ved reparasjoner og vedlikehold har øket så sterkt at de kalkyler vi hadde utarbeidet for årene som kommer, må vurderes på ny for disse posters vedkommende.



Skandiaskipene har de senere år utgjort ryggraden i vår flåte av linjeskip, og deres fleksibilitet er en viktig egenskap i konkurransen på de forskjellige linjer. Skandiaskipene og de andre moderne bakladere kan ta praktisk talt all slags last, noe de tre ovenstående fotografier gir eksempler på.

Linjefarten

De tre samarbeidsselskapene Scanservice I/S, ScanAustral A/S og Barber Lines A/S har i dag ansvaret for mer enn 70 prosent av firmaets linjefart. Det samarbeide som er etablert, har ført til positive resultater. Såvel Scanservice som ScanAustral har svenske, danske og norske partnere, og i en tid med intens debatt om internasjonale samarbeidsformer på det politiske og økonomiske plan, kan vi fastslå at landegrensene innen Skandinavia ikke står som noe hinder for et vellykket samarbeide innen linjefarten. Det er grunn til å understreke at helhetsbildet av linjefarten for vårt vedkommende ville fortonet seg mindre lyst uten nettopp dette samarbeide.

Scanservice (Europa—Det fjerne østen)

Våre partnere i dette samarbeide er A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet og A/S Det Østasiatiske Kompagni. Scanservice, som har sitt hovedkvarter i København, møtte i løpet av året en stadig økende konkurranse. Dette gav støtet til enkelte forandringer i ruteopplegget, og det lyktes å forkorte reisetiden mellom Japan/Hong Kong og Europa. Mot slutten av året ble også antallet av månedlige seilinger øket fra åtte til ni, både øst- og vestgående. Antallet skip kom opp i 37, hvorav vi stiller ni til disposisjon. Tidligere benyttet Scanservice 33 skip, åtte av dem var våre.

1971 vil trolig ikke bringe vesentlige forandringer i linjefarten mellom Europa og Det fjerne østen. I 1972 vil imidlertid de nye, raske containerskip bli satt inn i denne trade, hvilket vil skape en ny situasjon. I alt er det bestilt 27 containerskip for dette fartsområde, hvorav fire for regning av de tre partnere i Scanservice. Etterhvert som containerskipene blir levert, vil en rekke konvensjonelle skip bli trukket tilbake.

Ved hovedkontoret i København er det ansatt 36 personer, mens ytterligere 19 skandinaver er beskjeftiget ved utekontorene.

Barber Lines A/S

Ved utløpet av 1970 var det ialt beskjeftiget 36 skip i Barber Lines A/S — og av disse tilhører 17 skip vårt rederi.

Våre partnere i dette samarbeide er Fearnley & Eger og A. F. Klaveness & Co. A/S.

Året 1970 var det første hele driftsår for denne organisasjon. De økonomiske resultater varierende betraktelig både fra måned til måned og mellom de forskjellige ruter. Streik i den amerikanske bilindustri slo særlig sterkt ut i resultatene for linjen mellom USA og Midt-Østen. Ser vi bort fra følgene av denne streiken, kan det fastslås at linjen viser en viss fremgang. Farten mellom USA og Vest-Afrika var lite tilfredsstillende.

Ombygningen av ialt åtte nyere skip har påført de samarbeidende rederier betydelige ekstraordinære utgifter i 1970. Skipene er forlenget slik at de idag kan operere som semi-containerskip med en kapasitet på 150 containere. Det er på det rene at linjen mellom USA og Det fjerne østen også vil bli trafikkert av spesialbygde containerskip om ikke så lenge, men for oss har det ihvertfall i denne omgang vært naturlig å satse på en ombygging av seilende skip. Resultatet av denne linje er ikke så godt som vi kunne ønske.

Ved Barber Lines A/S' hovedkontor i Oslo er det ialt beskjeftiget 59 personer.

ScanAustral (Europa—Australia)

Scandinavian Australia Carriers Ltd. (ScanAustral A/S), som er dannet av vårt rederi sammen med Rederiaktiebolaget Transatlantic og A/S Det Østasiatiske Kompagni, trådte i virksomhet 1. juli 1970 for å koordinere de tre rederiers linjefart mellom Europa og Australia. ScanAustral beskjeftiget 15 skip ved årets utgang, hvorav 9 tilhører oss. I 1971 vil tonnasjebehovet bli ytterligere redusert gjennom fortsatt rasjonalisering av seilingsopplegget.

ScanAustral flytter i juni sitt hovedkontor til Høvik utenfor Oslo, etter å ha holdt til i Wilh. Wilhelmsens kontorbygg det første året.

Selskapets markedsmessige posisjon er etter vår mening sterk, selv om konkurrentene allerede har satt inn rene containerskip. Container-rederiene har imidlertid hittil møtt en rekke uforut-

sette vanskeligheter. De moderne skandiaskip som ScanAustral har til rådighet, har vist seg å være fullt konkurransedyktige, særlig etter at seks av dem ble forlenget med en containerseksjon. Fire av de skip som ble «jumboisert» for denne trade, tilhører oss.

Stigningen i det almindelige omkostningsnivå er til stor bekymring for oss, men utviklingen i Australia-farten har vist seg å være særlig alvorlig. I 1971 regner vi med at nærmere 70 prosent av de frakter vi opptjener, vil gå med til å dekke utgiftene til lasting, lossing og andre utgifter i havn. De rateforhøyelser som er oppnådd, dekker bare delvis omkostningsøkningen, og det er derfor absolutt nødvendig med rasjonaliserte seilingsopplegg.

Vi omtalte i forrige årsberetning de fem skip av typen roll-on-roll-off (Ro-Ro) som er bestilt for regning av de tre partnere. Denne skipstype er etter vår oppfatning ett svar på utgiftsøkningen. Et vellykket resultat forutsetter imidlertid utvikling og innkjøring av en helt ny organisasjonsform i god tid før de fem skipene blir satt i drift. For å løse denne oppgave har vi stillet til disposisjon for ScanAustral de nødvendige ressurser til planlegning. En tverrfaglig prosjektgruppe er opprettet for å utarbeide detaljerte analyser av laststrømmene, innlands-transportene, laste- og losseoperasjonene, metoder for containerkontroll og hele dokumentasjonskomplekset. Disse analyser vil bli av stor betydning for den videre planlegning.

Våre øvrige linjer.

I april i år besluttet vi å innstille vår trafikk på Mexico-Gulven (*Norge—Mexico Gulf Linjen*) som siden 1914 har vært drevet i samseiling med Brostrøm-rederiet Svenska Atlant Linien, Göteborg. Avviklingen finner sted i løpet av sommeren og skjer i full forståelse med det svenske rederi som vil fortsette linjen alene eller i samarbeide med nye partnere. Vi vil imidlertid fortsatt representere linjen som generalagenter i Norge.

Dette skritt må sees på bakgrunn av den generelle utvikling og usunne konkurransesituasjon på Nord-Atlanteren som ikke frister til investering i ny, tidsmessig tonnasje som fortsatt drift ville krevet. Vi har innsett at firmaets ressurser med større fordel kan settes inn på andre felter.

I april i år besluttet vi også å opphøre med vår deltagelse i farten på *Indonesia*. Denne beslutning ble truffet etter at linjens drift 1. juli 1970 ble overført til Scanservice for en prøveperiode på 9 til 12 måneder.

De usikre økonomiske og politiske forhold i *India og Pakistan* er av en slik art at vi ikke venter noen nevneverdig økning av landenes import. Konkurranse fra tramptonnasje holder fraktene nede på de store juteskipninger. Den indre uro i disse områder gjør det vanskelig på dette tidspunkt å si noe mer konkret om utviklingen i 1971, men vi venter noe bedre driftsresultater i år enn ifjor. Dette forutsetter imidlertid et utvidet samarbeide med andre rederier i denne trade.

På tross av en lavere tonnasjeinnsats i farten på *Persiske Golf* i 1970, var driftsresultatene bedre enn i 1969. Forholdene i lossehavnene i Midt-Østen har bedret seg adskillig, og de ellers vanlige forsinkelser er betydelig redusert. Dette gir oss tro på at det skal bli mulig å oppnå gode resultater også i fremtiden.

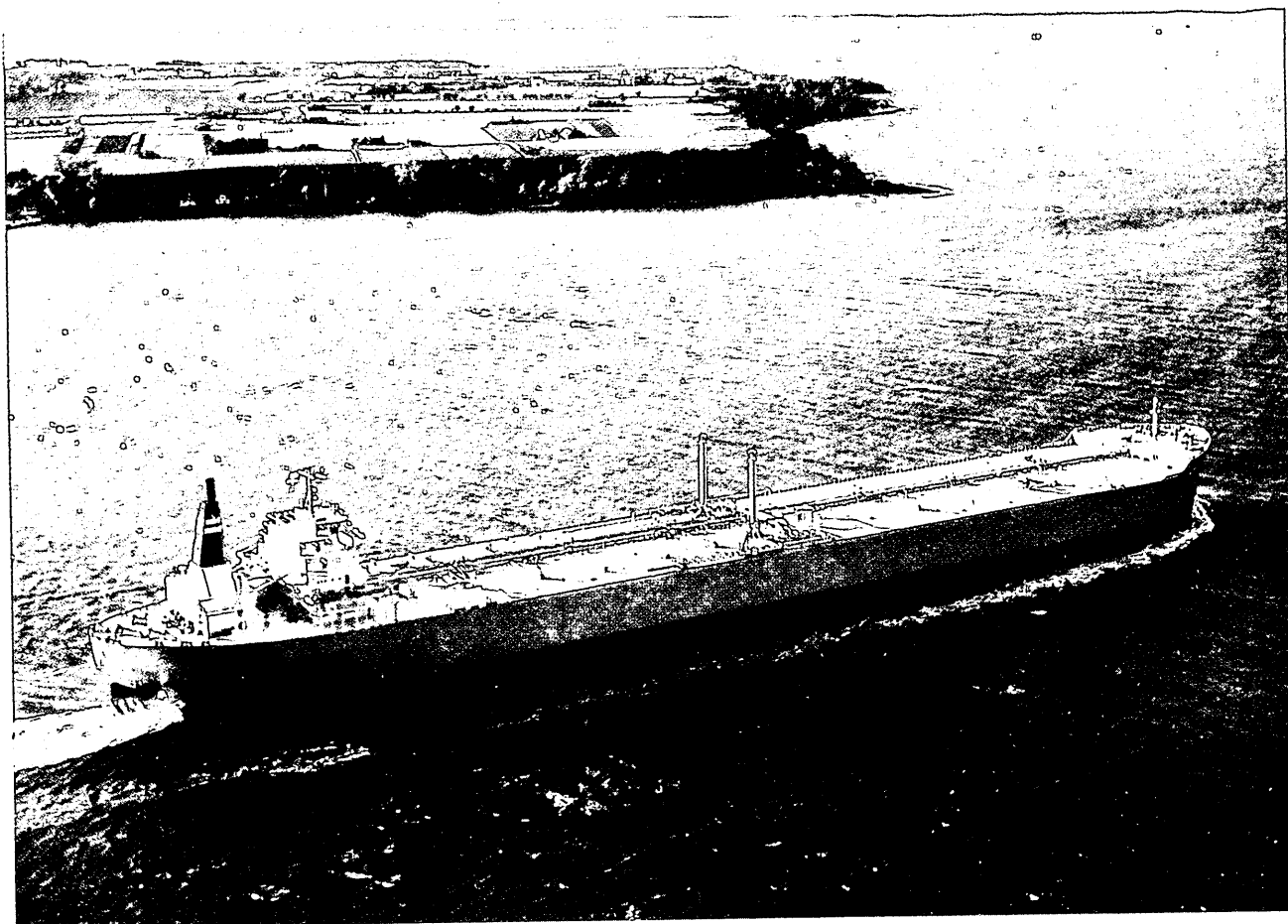
Driftsresultatene for vår linje på *Syd-Afrika* utviklet seg tilfredsstillende i 1970. Lastemengden fra Skandinavia øket betraktelig, og vi kunne forsvare å sette inn bedre tonnasje. Ekspedisjonsforholdene i Syd-Afrika var stort sett bra.

Vår trafikk på *New Zealand* var mindre tilfredsstillende i 1970. Vi var henvist til å ta tildels store kvanta last til lav rate fra Finland, og samtidig fant det sted en forverring av ekspedisjonsforholdene i New Zealand. Dette må vi også regne med i tiden fremover.

KONKLUSJON

Ser vi linjevirkomheten i 1970 under ett, kan det fastslås at det totale driftsresultat er tilfredsstillende, med en solid økning av lastvolumet. Resultatene for de enkelte linjer er imidlertid svært ujevne, og det er grunn til å tro at den generelt positive utvikling er kulminert. Vi regner ikke med tilsvarende resultater i 1971 som ifjor.

Rederiets hittil største skip, T/T TABRIZ (210 650 tdw.) ble overtatt 28. oktober. Skipets gudmor var fru Anne-Marie Willoch, som sees flankert av fra venstre: Adm. dir. Nils-Hugo Hallenborg, Kockums M.V., skipsreder Tom Wilhelmsen, skipsreder Niels Werring jr. og direktør Morten Werring.



Tankfarten

En viss usikkerhet gjorde seg gjeldende for tankfartens vedkommende ved inngangen til 1970, men utviklingen skulle vise seg å bli meget positiv. Årsakene til dette er mange, og de er av tildels politisk karakter.

De urolige politiske forhold i Midt-Østen fortsetter, Suez-kanalen er stadig stengt. TAP-line, som frakter saudi-arabisk olje til det østlige Middelhav, ble i løpet av året stengt av Syria. Libya reduserte sin oljeproduksjon i 1970, og Algerie truet med en lignende politikk.

De oljeproduserende land i Midt-Østen — og særlig i Nord-Afrika — har fulgt en hard linje i sine forhandlinger med de vestlige oljeselskaper; med krav om stadig høyere priser og avgifter.

Dette har igjen ført til at oljeselskapene har måttet ta en større andel av sin oljeforsyning fra Den Persiske Gulf og andre fjerne lasteområder.

Det har vært en uventet stor økning i oljeforbruket i de industrialiserte land som en følge av at andre energikilder enten ikke har opprettholdt sin relative markedsandel av energiforbruket (vannkraft og kull) eller er blitt forsinket i utviklingen (atomkraft og naturgass).

Oljeproduksjonen i Nigeria er steget betydelig i året som gikk, men dette har kun i noen grad bidratt til å avhjelpe oljeselskapenes transportproblemer. Det er idag underskudd på tanktonnasje i verden, særlig på store, moderne enheter som er de mest økonomiske i råoljetransporten over lange distanser.

Reisemarkedet har vært preget av disse forhold i løpet av 1970, og selv om man så nedgang i ratene ved et par anledninger, var markedet over første halvår stort sett godt over WS 100. I løpet av sommeren økte aktiviteten betraktelig, særlig på grunn av nedskjæringen av produksjonen i Libya, og de fleste oljeselskaper betalte konsekutive reiser til WS 200. I løpet av høsten svingte markedet helt opp imot WS 300, men det fikk et sesongmessig fall igjen før jul.

Periodemarkedet var om mulig enda mer interessant, og dette gir kanskje en pekepinn om befrakternes syn på utviklingen i de nærmeste årene fremover.

Det er særlig de store enheter som har vært i skuddet, (200 000 tdw. og større), og de store oljeselskaper har sluttet slike skip for flere år og med levering helt opp til 1974.

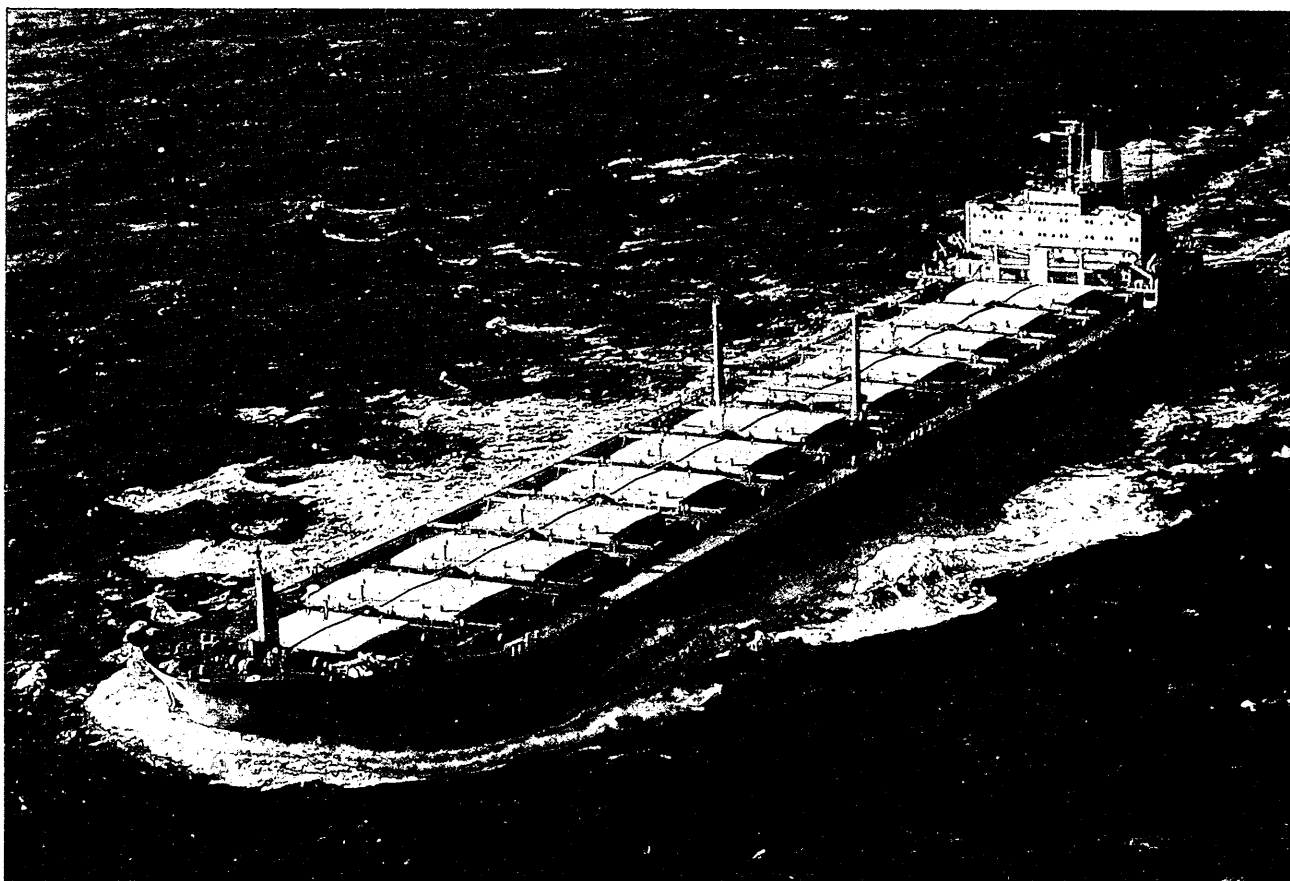
Periodene har stort sett vært fra 3 til 5 år. Befrakterne har også forsøkt å få lengre perioder til lavere rater, men det fremtidige utgiftsnivå er så usikkert at rederiene har foretrukket ikke å slutte sine skip for lengre perioder uten samtidig å sikre seg kompensasjon for utgiftstigning.

Av de seilende 13 skip i 1970 seilte fire i løsmarkedet gjennom hele året (TITUS, TOLU-MA, TROMS og TOSCANA) — og de har således trukket fordel av de høye ratene.

Vi har i løpet av året sluttet tre skip for periodeforretninger til tilfredsstillende rater for 3-5 år fremover. Det gjelder T/T TABRIZ som ble sluttet for tre års timecharter til Texaco fra levering, og videre M/T TEMPLAR som ble sluttet for tre års timecharter til Concord Petroleum Co. fra utløpet av båtens certeparti med Mobil Oil Co. (desember 1970). Likeledes har vi sluttet vår nybygning ved Akers Mek. Verksted (283 000 tdw.) for fem års timecharter til Shell fra våren 1974.

BUNKERS

Mangelen på tanktonnasje samt et stigende behov for fuelolje i sin almindelighet, har skapt en del vanskeligheter med å skaffe bunkers. Denne mangel på bunkers, sammen med oljeselskapenes stigende utgifter både på frakt og oljesiden, har medført en sterk stigning i prisene for bunkersoljer, — over 100 % i løpet av ett år. Ikke minst for store og hurtige skip med høyt bunkersforbruk betyr dette en merkbar økning i driftsutgiftene.



OBO-carrier TIBETAN ble overtatt fra Eriksberg M.V. den 6. november. Skipet er på 149 950 tdw. Gudmor var frøken Cecilie Wilhelmsen, datter av skipsreder Tom Wilhelmsen. Skipet er bortfraktet til Sanko Kisen K.K. og bærer dette selskaps skorstensmerke.

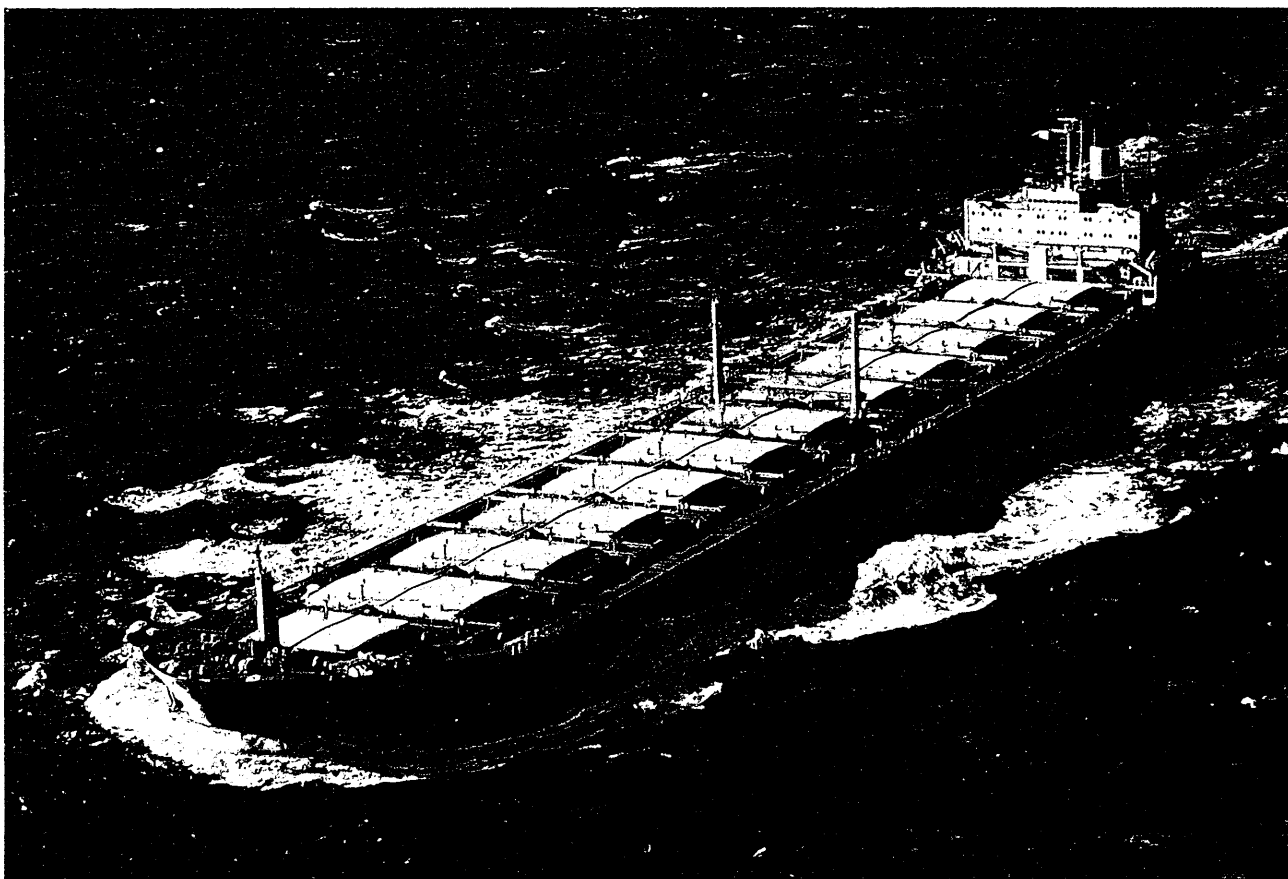
Bulkfarten

Ved inngangen til 1970 gjorde en viss optimisme seg gjeldende på markedet. Det sterke tankmarked og mangelen på dry cargo tonnasje skapte en viss engstelse på befrakterhold, særlig i Japan. Dette skyldes at stålindustrien regnet med en sterk ekspansjon som ytterligere ville øke behovet for tonnasje. Resultatet var en betydelig aktivitet, spesielt på timecharter markedet for storbulk og kombinerte skip, og i løpet av en tre måneders periode steg timecharter ratene med omtrent 100 % for disse tonnasje typer.

Det sterke markedet varte imidlertid ikke lenge. De japanske stålverk reduserte sin produksjon

og samtidig bidro sterkt økende driftsutgifter for skipene og en voldsom stigning i byggeprisene for ny tonnasje til et mindre positivt fremtidsbilde. Avtagende aktivitet førte til et deprimert fraktmarked i desember måned og en dårlig begynnelse for 1971. Imidlertid regner man med at tonnasje knapphet igjen vil tvinge markedet opp etter noen tid, først og fremst avhengig av de japanske stålverks tonnasjebehov.

Ved årsskiftet 1970/71 hadde vi tre bulkcarriers på tilsammen 142 664 tdw. Hertil kommer M/S TOLGA (56 939 tdw.) som eies av et datterselskap i Hong Kong. TOLGA seiler,



OBO-carrier TIBETAN ble overtatt fra Eriksberg M.V. den 6. november. Skipet er på 149 950 tdw. Gudmor var frøken Cecilie Wilhelmsen, datter av skipsreder Tom Wilhelmsen. Skipet er bortfraktet til Sanko Kisen K.K. og bærer dette selskaps skorstensmerke.

Bulkfarten

Ved inngangen til 1970 gjorde en viss optimisme seg gjeldende på markedet. Det sterke tankmarked og mangelen på dry cargo tonnasje skapte en viss engstelse på befrakterhold, særlig i Japan. Dette skyldes at stålindustrien regnet med en sterk ekspansjon som ytterligere ville øke behovet for tonnasje. Resultatet var en betydelig aktivitet, spesielt på timecharter markedet for storbulk og kombinerte skip, og i løpet av en tre måneders periode steg timecharter ratene med omtrent 100 % for disse tonnasjetyper.

Det sterke markedet varte imidlertid ikke lenge. De japanske stålverk reduserte sin produksjon

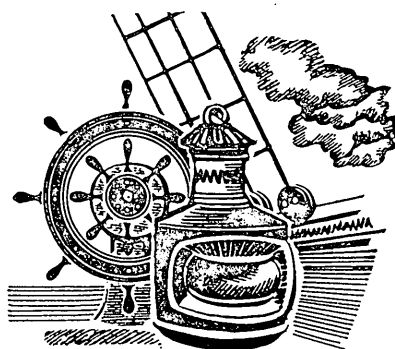
og samtidig bidro sterkt økende driftsutgifter for skipene og en voldsom stigning i byggeprisene for ny tonnasje til et mindre positivt fremtidsbilde. Avtagende aktivitet førte til et deprimert fraktmarked i desember måned og en dårlig begynnelse for 1971. Imidlertid regner man med at tonnasjeknapphet igjen vil tvinge markedet opp etter noen tid, først og fremst avhengig av de japanske stålverks tonnasjebehov.

Ved årsskiftet 1970/71 hadde vi tre bulkcarriers på tilsammen 142 664 tdw. Hertil kommer M/S TOLGA (56 939 tdw.) som eies av et datterselskap i Hong Kong. TOLGA seiler,

som nevnt i forrige årsberetning, under australsk flagg på et bareboat certeparti til australske befraktere.

I løpet av året har vi sluttet M/S TAKARA og M/S TANABATA på henholdsvis fem og tre års tidscertepartier til et av Kaiser Steel's datterselskaper til tilfredsstillende rater.

Vi har i løpet av 1970 kontrahert tre bulk-carriers på 63 050 tdw. ved Mitsubishi Heavy Industries for levering henholdsvis juni 1972, januar og desember 1973. Skipene er i store trekk søsterskip til TAKARA/TANABATA/TOLGA, men med «full scantling draft» og maksimale dimensjoner for passering av Panama-kanalen. Det første som blir levert, er sluttet på et fem års tidscerteparti til japanske befraktere til tilfredsstillende rate.



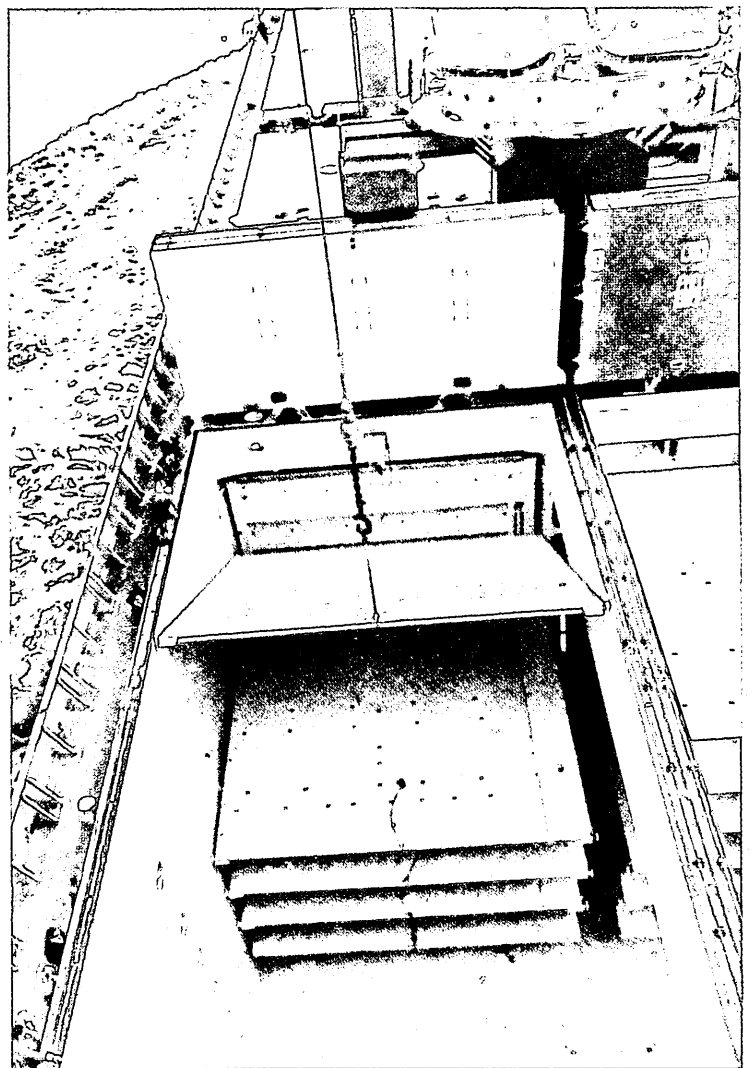
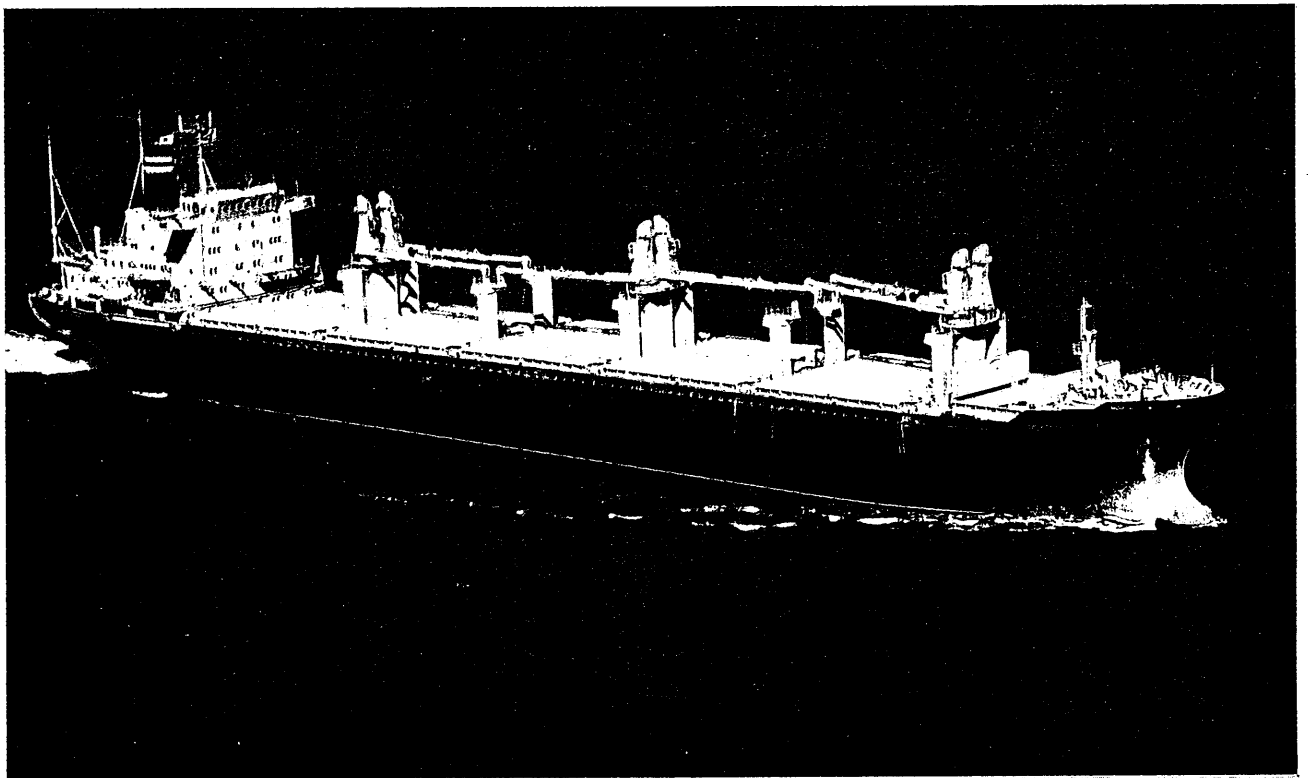
Daiichi Wilhelmsen

Dette japansk-norske samarbeidsselskap hadde en meget positiv utvikling i 1970. Selskapets meglerforretning ble aktivisert i vesentlig grad, og i tillegg til representasjon i Oslo og Tokyo åpnet Daiichi Wilhelmsen ved årsskiftet også kontor i London.

Tidlig i 1970 sluttet selskapet inn fire bulk-carriers i størrelsesorden, fra 47 000 tdw. til 63 000 tdw. på opp til tre års tidscertepartier. Tre av skipene ble overtatt i første halvår 1970

og ble senere sluttet videre til rater som gir god fortjeneste i disposisjonsperioden. Det fjerde skip ble sluttet for en treårsperiode fra årsskiftet 1971/1972 og er foreløpig ikke bortfraktet.

Daiichi Wilhelmsen gjør slutninger for Daiichi Chuo Kisen Kaisha og Sumitomo Metal Industries i det europeiske marked, og det er sluttet inn ikke ubetydelig bulk- og kombinert tonasje til disse befraktere i løpet av året.



M/S TROLL FOREST (ca. 29 500 tdw.) ble overtatt av rederiet i juli. Skipet er et kombinert bil-papir-bulk skip, og fotografiet til høyre gir et visst inntrykk av det spesielle bildekk-system som er utviklet av verftet, Kaldnes M.V. i samarbeide med Kværner Brug.

Troll Carriers

I forrige årsberetning kom vi inn på det samarbeide som var planlagt med Leitch Transport Co. Ltd., Toronto. Virksomheten startet i 1970, da samarbeidspartnerne gjennom sitt selskap Open Bulk Carriers Limited, Bermuda, tok vår nybygning TROLL FOREST på tids-certeparti for midlertidig å betjene Open Bulks papirkontrakter med kanadiske og amerikanske avskipere. I løpet av 1971 vil imidlertid Open Bulk overta på timecharter to av de fire åpne bil-bulk carriers som bygges i Jugoslavia for

britisk regning. De to øvrige jugoslaviske nybygninger vil likeledes bli levert i innneværende år og gå inn på langsiktige timecharters til vårt eget rederi.

Til tross for visse tekniske innarbeidelsesproblemer i åpningsfasen, regner vi med at den transportform vi her har satset på, vil vise seg å være lønnsom, og at vanskelighetene vi har møtt, raskt vil bli overvunnet.

Lokalvirksomhet i Norge

Gjennom WILHELMSSENS LINJEAGENTURER A/S driver vi en landsomfattende agenturvirksomhet for å betjene både skandinaviske og andre linjeskip ved deres anløp av norske havner. Vår sentrale terminal i Filipstad i Oslo ekspederte ifjor 209 oversjøiske utgående skip med over 150 000 tonn eksportlast og 210 inngående skip med tilsammen 203 000 tonn last. Det ble også ekspedert mer enn 450 lokalbåter og 2000 jernbanevogner over vår terminal i Filipstad.

I begynnelsen av 1970 utvidet vi vår leiekontrakt med Oslo Havnevesen til å omfatte to nye lagerhus med tilstøtende havnearealer. Dette representerer en vesentlig bedring av våre ekspedisjonsforhold. Dessuten overtok vi ved siste årsskifte en containerterminal på Løenga i Oslo som tidligere ble benyttet av Moore & McCormack A/S.

Selskapet har agenturet for Svenska Orient Linien, Atlantic Container Line, Maersk-Kawa-

saki Line, ScanStar (The Blue Star/E.A.C. Joint Service) og Lykes Bros. Steamship Co. Inc. I tillegg til våre egne linjer betjener Wilhelmsens Linjeagenturer A/S også de samseilende rederiers services.

Under Wilhelmsens Linjeagenturer A/S hører også vår Eksportservice som blant annet har til oppgave å skaffe utgående last fra Norge for samtlige linjer vi representerer, samtidig som denne avdeling også skal ha nær kontakt med norske importører.

Gjennom Wilhelmsens Linjeagenturer A/S har vi aksjemajoriteten i A/S TRAFIK, som driver lokaltransport med palleskip i Oslofjorden. A/S TRAFIK hadde i 1970 et meget vanskelig driftsår, og resultatene var ikke tilfredsstillende. Tekniske uhell, spesielt vanskelige isforhold i Oslofjorden vinteren 1970 og en viss svikt i lastgrunnlaget, er årsakene. Driften er nu under omlegning.

Assuranse

Flåtens samlede forsikringsverdi for kasko og kaskointeresser var ved årets begynnelse 346,5 mill. dollar.

Det inntraff ingen totalhavarier i 1970. Branner ombord i M/S THEMIS, M/S TURANDOT og OBO TEHERAN kunne imidlertid

lett ha fått de alvorligste konsekvenser. Takket være besetningens resolute opptreden og den planmessige opplæring i bruk av brannslukningsutstyr som finner sted på våre skip, ble skadenes omfang begrenset.



Det stadig stigende behov for skip som kan føre containere, gav støtet til ombygningen av ialt ni av våre linjeskip, som alle ble forlenget med en containerseksjon. Skipene ble først delt i to, hvorefter containerseksjonen først ble sveiset til forskipet, derefter til akterskipet.

«Først ut» var M/S TEMERAIRE, som ble ombygget ved Framnæs M. V. i Sandefjord. Fotografiet viser containerseksjonen til venstre, forskipet i midten og akterskipet til høyre. Containerseksjonen er iferd med å slepes inn i dokken for å sveises til forskipet.

Seilende flåte pr. 31/12 1970

LINJESKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/S TANCRED	1948	9 740	8 100	M/S TERRIER	1954	8 230	8 900
M/S TALLEYRAND ..	1949	9 575	8 100	M/S TORONTO	1956	9 560	8 350
M/S TRAFALGAR	1949	9 270	8 200	M/S TULANE	1956	12 410	7 850
M/S THERMOPYLÆ ..	1949	10 250	12 000	M/S TEMERAIRE	1957	12 337	12 000
M/S TALISMAN	1952	10 280	9 800	M/S TURANDOT	1957	10 200	10 200
M/S TUNGSHA	1952	9 160	8 200	M/S TAGAYTAY	1958	12 556	12 500
M/S TAGUS	1953	10 400	10 800	M/S TAI PING	1958	12 597	12 500
M/S THEMIS	1953	10 550	11 500	M/S TYSLA	1958	12 580	6 850
M/S THEBEN	1953	10 225	11 500	M/S TITANIA	1958	6 285	5 300
M/S TIBER	1954	9 750	10 800	M/S TIJUCA	1959	10 030	10 200
M/S TROUBADOUR ..	1954	9 720	8 500	M/S TRAVIATA	1959	12 525	14 000
M/S TUGELA	1954	12 845	11 000	M/S TATRA	1959	12 612	6 900
M/S TOREADOR	1954	9 600	8 500	M/S TAMPA	1959	9 606	8 000

M/S TORTUGAS	1959	9 584	8 000	M/S TORRENS	1967	11 850	13 200
M/S TARANTEL	1960	12 512	14 000	M/S TARONGA	1967	11 850	13 200
M/S TRICOLOR	1960	12 700	14 000	M/S TAMERLANE	1967	12 830	15 000
M/S TOLEDO	1960	12 600	14 000	M/S TIRRANNA	1967	12 830	15 000
M/S TØNSBERG	1960	12 430	14 000	M/S TALABOT	1967	15 612	16 100
M/S TEMA	1960	6 275	5 300	M/S TAIKO	1968	15 612	16 100
M/S TEXAS	1960	9 606	8 000	M/S TYR	1968	10 610	8 060
M/S TENNESSEE	1960	9 606	8 000	M/S TRINIDAD	1968	15 612	16 100
M/S TRIANON	1961	12 625	14 000	M/S TAIMYR	1968	15 612	16 100
M/S TARN	1961	12 500	14 000	M/S TORO	1969	10 445	8 060
M/S TOULOUSE	1962	10 025	8 400				

SUM: 47 linjeskip. 526 219 TDW - 507 170 IHK

TANKSKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/T TITUS	1959	26 975	12 500	M/T TIBERIUS	1966	77 100	23 200
M/T TOLUMA	1959	26 975	12 500	M/T TAURUS	1966	93 520	23 200
M/T TOSCANA	1961	38 450	16 700	M/T TEMPLAR	1967	83 100	23 200
M/T TROMS	1961	36 000	16 900	M/T TAMANO	1968	88 072	20 700
M/T TUAREG	1965	77 100	23 200	M/T TABRIZ	1970	210 650	32 000

SUM: 10 tankskip. 757 942 TDW - 204 100 IHK

BULKSKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/S TANABATA	1968	56 768	13 800	M/S TOLGA	1968	56 939	13 800
M/S TAKARA	1968	56 896	13 800	M/S TROLL FOREST	1970	29 000	13 800

SUM: 4 bulkskip. 199 603 TDW - 55 200 IHK

OBOSKIP:

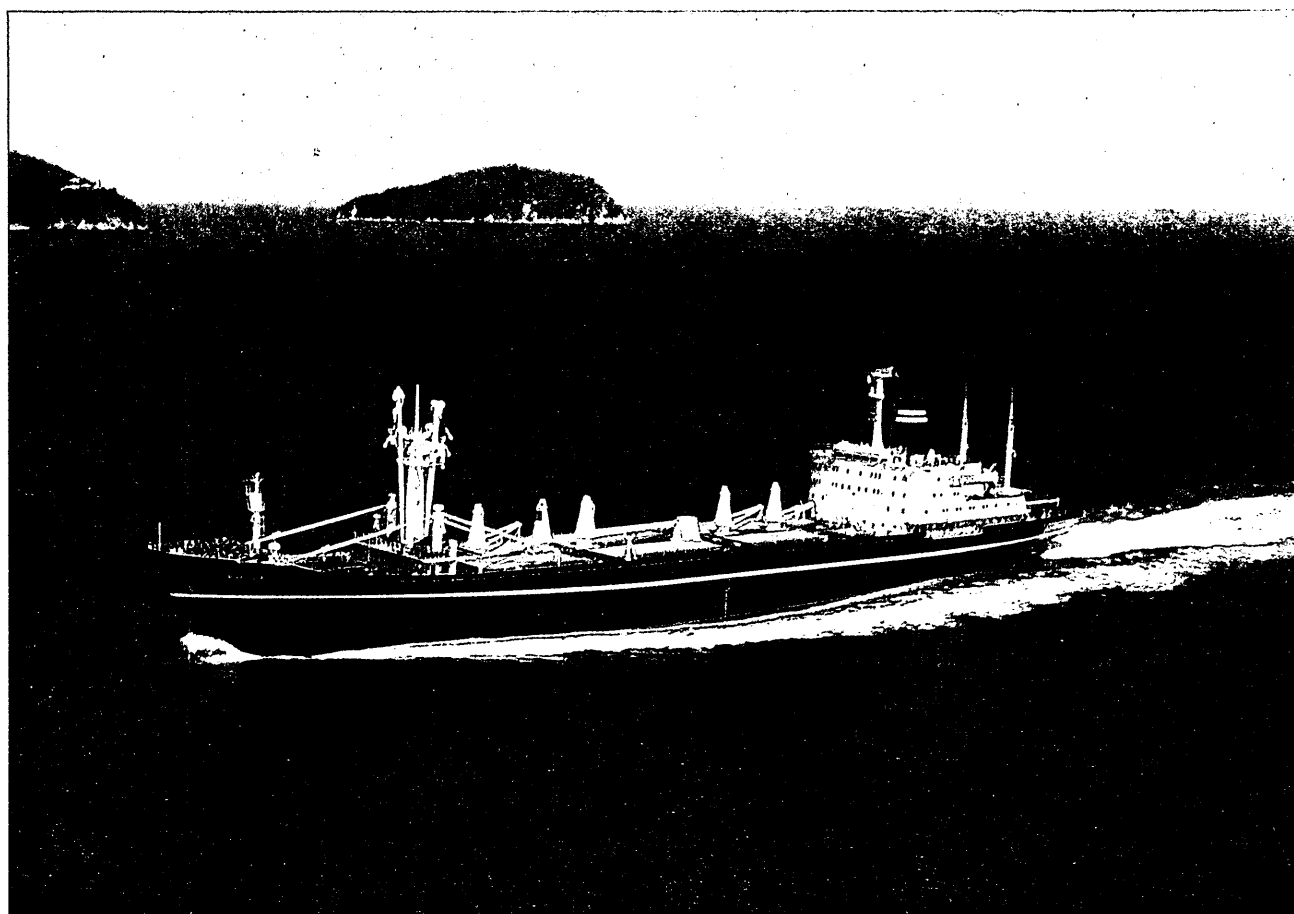
	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/S TEHERAN	1968	89 529	20 700	M/S TIBETAN	1970	149 950	30 600
M/S TARIM	1970	149 900	30 600				

SUM: 3 OBO-skip. 389 379 TDW - 81 900 IHK

TOTAL:

47 linjeskip	526 219 TDW
10 tankskip	757 942 TDW
4 bulkskip	199 603 TDW
3 OBO-skip	389 379 TDW
SUM: 64 skip	1 873 143 TDW

Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for linjeskipene: 11,19 år
 Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for bulkskipene: 2,23 år
 Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for tankskipene: 3,97 år
 Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for OBO-skipene: 0,50 år
 Hele flåten 5,33 år



M/S TRINIDAD — japansk-bygget Skandia-skip.

NYBYGNINGSKONTRAKTER PR. 31/12 1970

<i>Verksted</i>	<i>Bygge- nummer</i>	<i>Skipstype</i>	<i>Dwt.</i>	<i>Levering</i>	
EMV	638	M/S OBO	149 950	Nov./des.	1971
Mitsubishi	1034	M/S Bulk	63 050	Juni	1972
France Gironde	281	M/S RO/RO	20 000	Juli	1972
France Gironde	282	M/S RO/RO	20 000	Desember	1972
Mitsui	900	M/S Cont.skip	31 380	Desember	1972
Nippon Kokan	10	T/S Ore/Oil	209 120	Oktober	1972
Mitsubishi	1035	M/S Bulk	63 050	1. kvartal	1973
EMV	664	M/S RO/RO	20 000	August	1973
Aker	677	T/T	283 000	November	1973
Mitsubishi	1036	M/S Bulk	63 050	4. kvartal	1973

SEILENDE OG KONTRAHERT TONNASJE PR. 15/3 1971:

(For alle selskapene)

	<i>Seilende</i>		<i>Kontrahert</i>	
	<i>Antall</i>	<i>TDW</i>	<i>Antall</i>	<i>TDW</i>
Linje	47	526 219	—	—
Tank	10	757 942	1	283 000
Bulk	3*	170 603	3	189 150
Kombinert	3	389 379	2	359 070
Bil/Bulk	1	29 000		
Ro-Ro-Container			4	91 380
TOTAL	64*	1 873 143	10	922 600

*) Inkl. M/S Tolga.

I tillegg disponerer vi på langtidscertepartier tilsammen ca. 178 000 tdw.

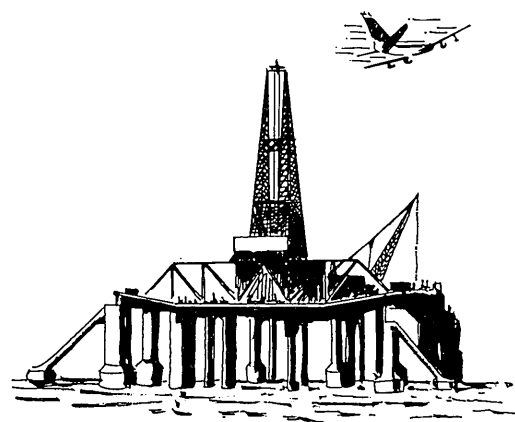
Aktiviteter utenom skipsfart

Som partnere i NOCO har vi deltatt i leting etter gass og olje i Nordsjøen syd for 62° nord helt siden starten. Når det gjelder virksomheten nord for 62°, har vi tegnet oss som deltager i NOCOTO med den fulle andel som vi er berettiget til.

Det interskandinaviske flyprosjekt som vi deltar i, PEGASUS, er i ferd med å gå over i en ny fase. Fra høsten 1971 skal de fem prosjektpartnere — Broströmkonsernet, A/S Det Østasiatiske Kompagni, Fearnley & Eger, Fred. Olsen & Co. og Wilh. Wilhelmsen — utvide tilbudet til sine kunder til også å omfatte flyfrakt.

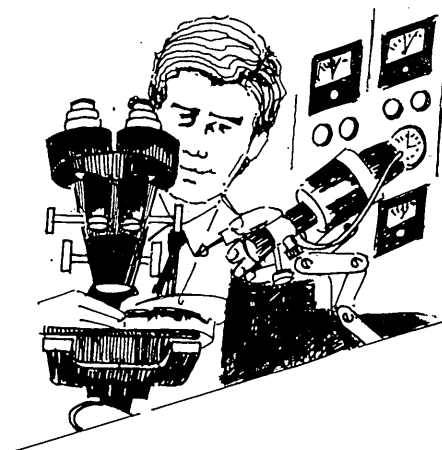
TIME-SHARING A/S, som er etablert av Andresens Bank og vårt firma i fellesskap, utvikler seg etter planene. Formålet er å engasjere seg i det ekspanderende marked for utleie av maskintid på avanserte dataanlegg.

Vi har helt fra stiftelsen hatt store aksjeinteresser i NORSK BRÆNDSELOLJE A/S. I egenskap av største norske enkeltaksjonær i dette selskap deltar vi aktivt i arbeidet på styreplanet.



Forskning

Den forskning som knytter seg til miljøvern og kampen mot oljesøl, kloakk- og søppelutslipp og utslipp av skadelige kjemikalier, må ha meget høy prioritet. Vi ser det som en oppgave å delta aktivt både i det nasjonale og internasjonale arbeide på dette område. De mange skremmende eksplosjoner i store tankskip er en annen utfordring til forsterket forskningsinnsats. Vi har funnet det riktig å knytte våre folk til en rekke av de sentrale forskningsprosjekter — både på det tekniske, mellommenneskelige og økonomiske område.

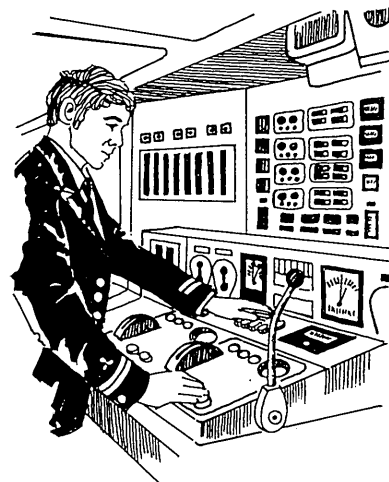


Maritim personellpolitikk

Rederiet ser det som en viktig oppgave at det maritime personell og deres familie er med på den generelle sosiale utvikling i vårt samfunn. Samtidig er dette en forutsetning for å få de høyt kvalifiserte mennesker som fremtidens kompliserte og kostbare skip krever, til å søke et yrke til sjøs.

Rederiene må i årene fremover regne med en sterk konkurranse med andre næringer om den kvalifiserte arbeidskraft. Etter vår oppfatning er det mange viktige tiltak som må gjennomføres.

Utgangspunktet er systemet med fast ansettelse av våre sjøfolk. Det er vårt mål å knytte fast til oss de aller fleste av offiserene og en kjerne av de underordnede. De aspirantordninger som nu er i virksomhet, er også et ledd i vår personellpolitikk. Ved utgangen av 1970 hadde rederiet 455 fast ansatte, hovedsakelig offiserer, og 236 aspiranter av forskjellige kategorier.



Gjennom disse ordninger kommer vårt seilende personell inn under en velordnet rederipensjonering, et bedre ferieopplegg og et planmessig utdannessystem. Rederipensjonene ble i 1970 justert opp med 20 %, og det ble innført en rederiulykkespensjon. Det vil i nær fremtid bli innført en egen rederilegeordning for seilende personell.

Personale

Ialt 2498 funksjonærer, offiserer og underordnede sjøfolk var ved utgangen av 1970 ansatt i rederiet — en nedgang på 55 fra året før. Antallet seilende, som ved utgangen av 1969 utgjorde 2108, gikk i løpet av 1970 ned til 2037 — en reduksjon på 71.

Ved Hovedkontoret var det ved årsskiftet ansatt 353 mot 351 foregående år. Det har også i 1970 vært en viss bevegelse innen staben ved Hovedkontoret. Dette skyldes blant annet at hele 17 ansatte ble overført til ScanAustral.

Ialt er det utbetalt 112,5 mill. kroner i direkte lønninger, mot 99,9 mill. kroner året før. I tillegg kommer feriepenger, fri kost ombord, offentlige trygder og andre indirekte lønnsutgifter med tilsammen 42 mill. kroner mot 36,5 mill. kroner i 1969. De indirekte lønnsutgifter utgjorde 37,3 prosent av de samlede lønnsutgifter i 1970, mot 36,5 prosent i 1969. Gjennomsnittsutgifter pr. mann ombord utgjorde kr. 58 500 i 1970.

1970 har vært et spesielt år på mange måter. Det har vært et år preget av omstilling til nye forhold, og store krav har vært stillet til alle ledd innen organisasjonen. Vi vil derfor rette en varm takk til alle som arbeider i rederiet — seilende såvel som ansatte i land — for deres aldri sviktende vilje til innsats og samarbeide.

Noen nøkkeltall fra rederivirksomheten i mill. kroner

Bruttofrakter	896,0
Driftsresultat fra rederivirksomheten inkl. renteinntekter	253,4
Avskrivninger og nedskrivninger på skip og kontrakter	231,4
Betalte skatter	14,5
Disponibelt netto-overskudd (etter skatt)	19,8
Foreslått utdelt som utbytte for 1970	11,6
Seilende skip, kostpris	2 041,5
Bokført verdi pr. 31/12 1970	835,0
Ny tonnasje levert samt eldre tonnasje ombygget i året	454,9
Pantegjeld på seilende skip	675,3
Betalt på pantelån og kontrakter i 1970	235,9
Samlet kontraktsmasse pr. 31/12 1970	1 069,0
Herav nykontrahert i løpet av året	726,0
Bokført egenkapital pr. 31/12 1970	453,7
Investert i skip pr. mann ombord	1,0

VERNEARBEIDET OMBORD

I Skib-Rederi nr. 1/71 ble det påpekt at vernearbeidet har gitt resultater i form av færre skader, sykeavmønstre og legekonsultasjoner — noe det er all grunn til å glede seg over.

Verneprogrammet er ment som et middel til å aktivisere, åpne øynene og i det hele tatt få folk til å innse at vernearbeidet er innført til deres eget beste. Det sies at av skade blir man klok, — og dette er riktig, men skadens omfang er ikke nevnt og erfaringene kan derfor være temmelig varierende.

Det beste er at man unngår å bli skadet, noe som er mulig ved å benytte det tilgjengelige verneutstyret som finnes ombord.

De rapporter rederikontoret mottar viser tydelig at folk blir «flinkere» til å benytte verneutstyret. Rapportene påpeker også at det har forekommet en rekke tilfeller hvor uhell ombord har fått en heldig utgang fordi verneutstyret har vært benyttet.

BRUK SIKKERHETSBELTE

Bruken av en del av «sikkerhetsutstyret» som finnes ombord blir ofte sett på med en viss motvilje. Heldigvis finnes det flere eksempler på at sikkerhetsutstyret benyttes, dette gjelder også sikkerhetsbelter.

Jeg har imidlertid et eksempel på at det lønner seg å bruke sikkerhetsbelte.

Under reparasjonsarbeid i toppen av en kranarm benyttet båtsmannen blant annet en større hammer. Under arbeidet var han uheldig og traff tommelfingeren, noe som resulterte i at han øyeblikkelig mistet bevisstheten. Heldigvis benyttet båtsmannen av gammel vane sikkerhetsbelte og dette fanget ham opp idet han falt.

Båtsmannen presiserte sterkt at hadde han ikke benyttet sikkerhetsbelte, ville han falt i dekket — og resultatet sier seg selv.

Ombord i dette skipet var det forøvrig aldri nødvendig å påse at det ble brukt sikkerhetsbelte, det ble gjort automatisk.

Overstyrmann

OMBORD I DETTE SKIP



BRUK HJELM

Efter 71 dager uten skader var mannskapet opptatt med tanksjau. De var utstyrt med hjelm. Sediment fra tankene ble samlet i pøser og heist opp ved hjelp av transportabel vinsj. Under opphiving av en full pøs løsnet denne og traff en matros i hodet. Takket være hjelmen «skrellet» pøsen av hvormed skulder og arm mottok det resterende trykk.

Konsekvensene for matrosen dersom han ikke hadde båret hjelm, sier seg selv. Han ville ha pådradd seg meget store hodeskader. Dette anskueliggjorde for mannskapet på en nifs, men realistisk måte hjelmens betydning under arbeide av denne karakter.

Verneoffiser.

VERNEPROGRAM NR. 2

Skipene vil i sommer motta Verneprogram nr. 2.

Programmet er stort sett som tidligere, men «Trygg-praksiskortene» har norsk, engelsk og spansk tekst.

Dersom Verneprogram nr. 1 er påbegynt for annen gang, «kjøres» dette ferdig og Verneprogram nr. 2 påbegynnes.

SKADESTATISTIKKTAVLEN

Tavlen holdes à jour til en hver tid, enten et «verneprogram» er igang eller ikke.

Rederikontoret har mottatt en del rapporter som også inneholder forslag til forandringer. Dette er til stor hjelp og vi mottar derfor gjerne flere rapporter og forslag.

NILS WETLESEN:

YNGRE OFFISERERS ROLLE OMBORD

Det er vel for de fleste kjent at de yngre offiserer ofte føler at de faller mellom to stoler. Det kan være flere årsaker til dette —, enten det nå er mangel på eget initiativ eller det er mangel på tiltro fra «oversiden». Hver for seg er disse to ting ille nok, og sammen kan de etter en tid fullstendig legge øde all tiltakslyst.

Det personlige initiativ er ofte svært individuelt. Som oftest er det der, og det skal bare gis en liten inspirasjon for å slå ut. Det var visst Napoleon som sa at det er en dårlig soldat som ikke stiler til å bli general. Dette er så sant, og det er slett ingen skam å ha ambisjoner når man bare lar disse få positiv verdi. Det er vel svært få som i alle fall fortsetter etter første tur til sjøs, som ikke har satt seg det mål en dag å nå toppen. Enda færre er det, for ikke å si **ingen**, som ikke har fått dette målet klart når de tiltrer sin første befalsstilling. Og mulighetene er til stede for alle. Dette må aksepteres, og det bør selvfølgelig hilses velkommen.

Vår tids utvikling har ikke gjort det lettere å gjennomføre dette. Det har alltid vært stilt store krav til den enkelte, og kravene vil fortsatt være til stede i økende grad, selv om mønsteret kan synes å skifte, og det er to ting man i ethvert tilfelle aldri kan komme utenom, og som alltid må oppfylles, nemlig det å —

- 1) fylle sin egen stilling — og
- 2) å kvalifisere seg for den neste.

Vurderingen av hvordan den enkelte selv synes han fyller disse krav, vil selvfølgelig ofte være svært subjektiv. Dessuten er det ikke alltid at den målestokk man selv bruker, er den riktige. En god hjelp kan det da være at man prøver å se seg selv med andres øyne, og nettopp i et organisasjonsmønster som det man har ombord, har man anledning til dette. Avansementlinjene er rettlinjert og ukompliserte, og kravene til den enkelte er tydelig for alle. Ut fra sin foregående stilling kan enhver bedømme den stillingen man er i og hvordan man fyller denne. Så har man i hvertfall en vinkel dekket.

For å kvalifisere seg for neste stilling, vil man ombord alltid ha en god utgangsposisjon ved at denne

eksisterer i sin form. Man har med andre ord sin «lærer» foran seg til enhver tid, og enten denne lærer en hva man bør gjøre, eller hva man **ikke** bør gjøre, er det like verdifullt.

Om det nå gjelder å fylle sin egen stilling eller det gjelder å kvalifisere seg for den neste, er det i dag så ofte alt for lett å forbinde dette bare med rent tekniske kvalifikasjoner. Man skal imidlertid ikke glemme at en befalsstilling innebærer også lederansvar, og lederansvar omfatter igjen opplæringsansvar. Enhver offiser har dette ansvar, og det innebærer mer og omfatter flere personer jo høyere opp man kommer. Dette er et ansvar man påtar seg og som man aksepterer den dag man selv tiltrer en stilling. Innstillingen at «jeg alene vite», og «dette kan jeg alene klare best», har aldri tjent noen, og vil aldri gjøre det. For det første er det ikke sikkert at man selv kan klare det best, og for det andre er det i mange tilfelle andre som har mer **godt av** å gjøre det. I tillegg vil det som oftest bety en avlastning som igjen setter en selv i stand til å gjøre mer enn det som er strengt tatt «nødvendig». Man skal aldri glemme at de aller fleste vokser med oppgaver og ansvar, og det er enhver leders plikt i sin stilling å sørge for at dette blir gjort mulig.

Skal jeg forme en konklusjon, må den bli noe slikt som:

Til de yngre: Vis initiativ — og
til de eldre: La de yngre slippe til!

Det finnes sikkert mange sørgelig eksempler på at dette ikke har vært gjort, men det finnes også mange gode eksempler på at dette er riktig og den eneste mulighet til å oppnå et godt resultat.

Spesielt ombord er dette lett å gjennomføre fordi:

- 1) Man har en rettlinjert og ukomplisert organisasjon og avansementmønster.
- 2) Den nære kontakt og nødvendigheten av uhemmet samarbeide gir ingen plass for unødvendige prestisjespørsmål, og
- 3) sist, men ikke minst —
ombord vil enhver kunne se helheten, og dette er nødvendig for et godt resultat. Alle er i samme båt.



Rapport fra en ulvetid

Forts. fra side 12.

maskinisten var blitt stygt forbrent over hele kroppen. Han hadde klart å komme opp fra maskinen via en nødleider som gikk gjennom et av de forreste lufrørene. Klærne var brent av ham, han var helt sort i ansiktet og ørene var bare to sorte klumper. Vi andre hadde kommet fra det med noen småskader.

Vi måtte bare legge oss til å vente for å se hvordan det ville gå med TABOR. Det var blitt sendt ut nødsignal i all hast, men bare gjennom nødsenderen. Kapteinen mente det ville komme fly, andre at en destroyer ville komme til unnsetning. Dette viste seg snart å være fullstendig feil gjettet.

Vi hadde akkurat samlet livbåtene til et slep etter motorbåten da vi fikk se en veldig vannsøyle som steg opp i TABORS maste-høyde. Det var torpedo nr. 2 som rammet midtskips. Like etter fikk vi øye på u-båten som kom opp av vannet som en kork tett ved oss. Den førte to helautomatiske kanoner på dekk og disse begynte straks å beskytte TABOR. Nå fulgte en intens og uhemmet skyting hvor u-båten hele tiden sirklet rundt skipet. Den brukte ca. 100 kanonskudd og to timer før skipet vårt endelig forsvant i dypet. Derefter kom u-båten, som selvfølgelig viste seg å være tysk, bort til oss. En skjeggete tysker med ropert i hånden snakket med folkene i de bakre båtene. Han ville ha opplysninger om skipets navn, avgangshavn, bestemmelsessted, størrelse og last. Så snudde u-båten og forlot oss.

Været var nå stille, og vi bestemte oss for å nå land fortest mulig ved å styre misvisende nord. Kapteinen og styrmennene tok kommandoen på hver sin båt, og vi ble enige om at to og to båter skulle gå i følge. Jeg var med i motorbåten som hadde 3. styrmannens båt på slep. Vi kjørte motorbåten i 22 timer, men ble enige om å spare litt bensin hvis vi skulle få vanskeligheter med å lande. Chieften hadde etterhvert blitt sykere, og

etter 16 timer i sjøen døde han. Vi tok farvel med ham på en enkel, men høytidelig måte.

Det begynte nå å blåse opp en kraftig sønnakuling. Seilene ble heist på begge båtene, og det bar unna for strykende bølger. Vinden frisknet og sjøen ble temmelig høy. To ganger i løpet av de første dagene ble båten vår fylt av vann og vi måtte lense for harde livet. Det ble holdt streng rasjon med mat og vann, to munnfuller vann, litt hermetisk kjøtt og et par kjeks i døgnet. Om nettene frøs vi fælt. Vi hadde nesten ikke klær på, noen av oss, og vi ble gjennomvåte av sjøene som stadig sprutet over båtene. Slik fortsatte den ene dag etter den annen. Motet sank hos de fleste og det var snart ikke mye igjen av kreftene våre.

Efter 8 døgns forløp fikk jeg plutselig øye på en ternelignende sjøfugl. Det var visst bare jeg som la merke til den og jeg skrek opp. Jeg sa da til de andre at vi snart ville ha land i sikte. Neste ettermiddag fikk vi se en skipsmast langt borte. Vi forandret kurs og heiste nødsignal, men ingen oppdaget oss. Like etter oppdaget vi en bred, lys stripe som viste seg å være land. Vi øynet nå sjansen til å komme oss dit før det ble mørkt. Men avstanden ble for drøy og mørket kom fort på oss. Vi hørte også drønn av brenninger forut, så vi måtte kaste drivankeret igjen. Det var fjerde natten vi lå og drev. Både vind og sjø hadde også øket i styrke.

Men om morgenen satte vi seil og sto innover mot land. Vi oppdaget 3. styrmannens båt helt inne under land. Den hadde seilt østenfor oss, og vi hadde derfor mistet den av syne. Jeg behøver vel ikke beskrive hva vi følte akkurat da, i hvert fall noen av oss. For de fleste var så avkreftet at de knapt reagerte. Vi seilte inn i en liten havn og dro båtene opp på stranden.

Efter 10 anstrengende døgn i sjøen hadde de to livbåtene kommet til Mosel Bay. Her ble vi vennlig mottatt av befolkningen, hvorefter vi kom inn i forskjellige hus hvor vi fikk tørre klær, mat og all mulig forpleining. Dagen derpå ble vi fraktet i biler til Rivers-

dale, en liten landsby ca. 200 engelske mil fra Cape Town. Her ble vi fordelt på 3 hoteller. Og vi ble gjenstand for stor oppmerksomhet fra innbyggerne. Det var første gang de var kommet i berøring med krigsrammede sjøfolk.

Det ble sendt ut fly for å lete etter de to andre båtene som ble ført av kapteinen og 2. styrmannen. Kapteinens livbåt hadde i mellomtiden landet ved Gans Bay. Alle ombordværende var i forholdsvis god forfatning, men ble alle legebehandlet.

Den siste livbåten ble funnet 7 mil vest av Cape Agulhas, med to overlevende og 4 døde mann ombord. Vi fikk senere rede på at båten hadde kullseilt i den sterke kulingen. Besetningen hadde klart å få den på rett kjørl,

men det var umulig å få vannet ut av den i den høye sjøen. Det hadde ikke lyktes 2. styrmannen å få folkene til å ro. De var døds-trette og satt bare apatiske og følelsesløse. Med kort tids mellomrom ble 6 mann skyllet overbord og forsvant i bølgene. 4 mann ble liggende døde i bunnen av båten. Og 2. styrmannen og en matros ble funnet i meget forkommen tilstand av noen innfødte som fikk tilkalt hjelp.

Vi oppholdt oss 17 dager i Riversdale. Deretter reiste vi ned til Cape Town hvor vi ble innkvartert på forskjellige hoteller. Her var nå samlet mannskaper på tre norske båter som var blitt rammet av tyskernes lumske torpederinger. Vi ble liggende for å komme ombord på norske båter for igjen å gjøre vår innsats på sjøen så lenge krigen varte.



OMKOMNE PÅ M/S TABOR

Maskinsjef	Harald Stavdal	Motormann	Erling Andresen
Elektriker	Arthur Edvardsen	Motormann	Ove Aronsen
Båtsmann	Torolf Torkildsen	Motormann	Kjell Foss Hansen
Matros	Terje Refsnes	Motormann	Dennis Peat
Matros	Leif Næss	Messegutt	Carol Degenhart
Motormann	Sverre Bengtsen	Messegutt	Mathew van Rensburg

Svar til «Radiooffiser in spe»

Det skulle være morsomt å vite hvem «Seilende radiooffiser in spe» er — og med hvilken rett denne uttaler seg så kategorisk om radiooffiserens sekretærarbeide? Når samme radiooffiser snakker om de erfaringer han/hun har gjort i løpet av sin «karriere» til sjøs, må man vel gå ut fra det det her foreligger en misforståelse av det latinske uttrykket «in spe» — som meg bekjent nærmest må oversettes med fremtidig (i håpet). Kanskje denne «karriere» beløper seg til 14 dager på Østersjøen sammen med en erfaren radiooffiser — noe man erfaringsmessig ikke blir så mye klokere av.

Jeg tror ikke at «radiooffiser in spe» behøver å være redd for at det ikke skal bli sekretærarbeide nok. Jeg har ennå aldri opplevet at sekretærarbeidet har innskrenket seg til å dreie seg utelukkende om hyreoppgjøret og lister vedrørende dette. Tvertimot tror jeg nok at denne del av radiooffiserens arbeide i de senere år har vist en tendens til å omfatte stadig flere arbeidsoppgaver: «Radiooffiser in spe» spør: Er vi sekretærer? Svaret må bli: Vi er først og fremst telegrafister.

Vi bør ikke glemme at hovedoppgaven fremdeles er radioarbeidet med påbudt 8 timers effektiv lyttevakt i døgnet — noe det kan være vanskelig å overholde — f.eks. på fart fra havn til havn i Europa med nye klareringspapirer for hver havn, pengelister, kapteinregnskap, avmønstringer og mye annet. Det blir ofte både lange og travle dager for en radiooffiser. Enkelte ganger føler man at det ville være mer på sin plass å spørre: Er vi telegrafister? — Hvorledes oppfyller vi kravene som stilles i The International Convention on Safety of Life at Sea? Menneskeliv kan være avhengig av vår effektivitet som telegrafister, sekretærarbeidet må komme i annen rekke.

Når det dreier seg om den såkalte «ferietid» med 8 lange timers lyttevakt, så trenger en noenlunde intelligent og interessert radiooffiser neppe å kjede seg så veldig. Først og fremst har man for en gangs skyld anledning til virkelig å følge med i det som foregår på 500 khz — noe som under perioder med mye sekretærarbeide ofte kan falle litt tungt. Iøvrig har man da god tid til å sette seg bedre inn i den tekniske del av arbeidet — lære sine apparater å kjenne slik at man er i stand til selv å finne frem til og reparere mindre feil. Håndbøker og koplingsskjema har man jo alltid for hånden. Man kan også f. eks. nytte denne «ferietid» til oppretting av kyststasjonslister etc. i overensstemmelse med de supplements som med jevne mellomrom sendes ut — noe som svært ofte er mangelfullt utført. Ennvidere har man nå god tid til å studere håndbøker og instruksjoner — sirkulærer fra telegrafdirektoratet, rederiet, direktoratet for sjømenn etc. — for om mulig å eliminere en del av de feil som til stadighet begås.

Man er langt fra utlært fordi om man en dag kommer ut fra radioskolen med et 2. klasses sertifikat i hånden — tvertimot, det er nå man skal begynne å lære, og det er først senere man forstår hvor lite man i grunnen kunne og hvor mye man forsømt i løpet av sin første tid som radiooffiser. Jeg tror «radiooffiser in spe» vil være glad for, på lange overfarter, å få litt tid til virkelig å sette seg inn i det

yrke han har valgt, slik at han med tiden kan utvikle seg til litt mer enn bare en middelmådig radiooffiser.

Med hensyn til skipsførere og skrivearbeide så har jeg inntrykk av at det stort sett er det samme sekretærarbeide som pålegges radiooffiserer av de forskjellige skipsførere, og at dette svarer ganske godt til «Kvalifikasjonskrav for radiooffiser/sekretær».

Ergo kan jeg bare anbefale «radiooffiser in spe» å sette seg grundig inn i de arbeider som nevnes i kvalifikasjonskravene. Ikke vær redd — det skal sikkert bli bruk for kunnskapene. Skulle man fremdeles lide under arbeidsløshet, så finns det velferdsoppgaver ombord som venter på å bli løst. Vi mangler bare noen som vil ta fatt på dem.

Jeg sier med Holberg: «Ett er et søkort at forstaa — et andet skib at före» ...

*Med hilsen
Radiooffiser med fartstid*



STILKONKURRANSE PÅ NEW ZEALAND

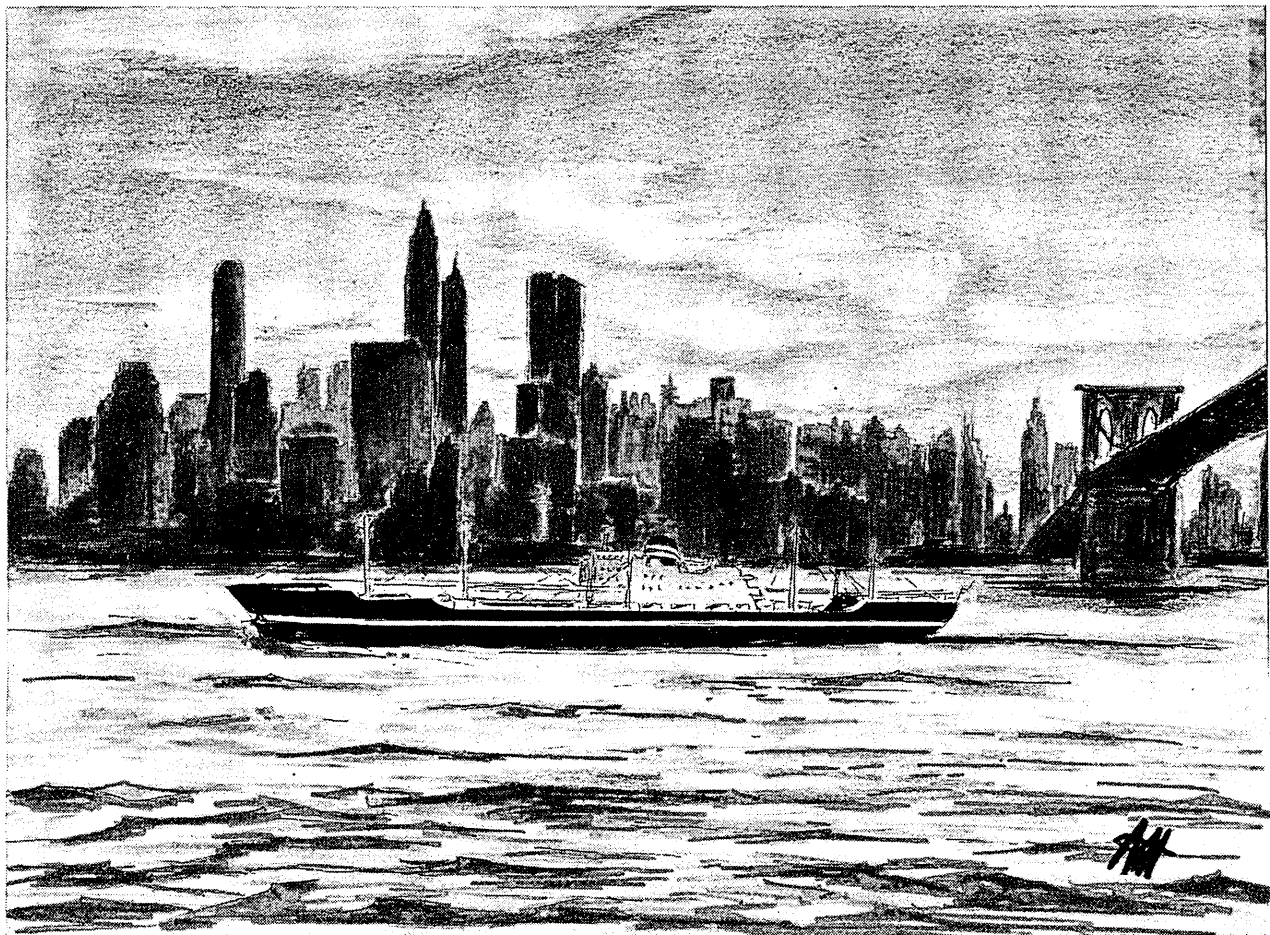
Tidlig i desember ble det holdt en lunsj ombord i M/S TIBER beliggende i Tauranga, New Zealand — i forbindelse med utdeling av priser til den årlige stilkonkurransen som våre agenter arrangerer her. Det ble skapt litt ekstra blest om begivenheten — da det var 10. gang konkurransen ble avholdt. Lunsjen ble meget vellykket og besetningen ombord var for anledningen et utmerket vertskap.

Vi ser her kaptein Leyre Olsen sammen med noen av prisvinnerne. På vegne av rederiet overrakte han ungdommene en stor pokal og pengepremier.



«Trucksystem» i Genova

exit **NEW YORK**



Uret i bestikken viser 17.34 og mørket er i ferd med å gjøre sin entre på denne siden av halvkulen. Sted: Pier 9 Brooklyn, rett vis-a-vis Manhattan, eller Lower Manhattan som det heter der hvor New York Skyline ruver høyt opp i luften.

Vi er ferdig klarert for Halifax. Losen er kommet på broen og slepebåten ligger klar på styrbord side. Første manøver fra maskintelegrafen lyder noen minutter senere og de gode, gamle Burmeister & Wain maskinene begynner å vibrere nede i maskinrommet.

Temperaturen ute ligger på ca. 4 grader og værmeldingene har dårlige nyheter. Flåter og lastebommer er forsvarlig surret.

Sakte glir vi ut fra Barber Lines gamle kai i Brooklyn og ut på havnebassenget rett foran de imponerende skyskraperne. Bakk i maskinen, noen minutter, så hard styrbord og «full ahead», sier losen. Ordren blir gjentatt av 2. styrmannen som slår maskintelegrafen fullt ned. En kraftig skjelving i skroget og vi begynner å legge New York bak oss.

Nå er det helt mørkt og millioner av lys i alle farger trer frem over alt. Hundrevis av travle slepebåter

ute i havnen, millioner av biler som iler over de gamle kjente broene, som går under navnet The Old Bridge skimtes mellom lastebommene der akterut. Empire State Building trer frem som en lysende komet bak alle de andre bygningene.

På broen er det stille og stemningen er preget av hard konsentrasjon. Korte ordrer blir etterfulgt av like så korte handlinger: Full speed, hard aport, slow ahead, midship, ok, keep here, there osv. Maskinene ror lystre villig, og gjennom akterventilen i radiostasjonen trer hele det imponerende Manhattan frem som en enorm og veldig skogbrann. Det blinker og lyser, og larmen stiger nesten over duren fra Burmeister & Wain'en ombord. New York sover aldri. Der litt til venstre i denne enorme betong-jungel ligger Wall Street hvor verdens finanser og nesten alle lands skjebner ligger beseglet og blir behandlet. I hvert eneste av de millioner vinduer er det lys. Øyet glir uvilkårlig ned til foten av disse kjempestor lysmonumenter, og blikket møter trafikken med likes mange billys som vinduslys dernede, en jevn, uuttømmelig strøm av biler.

En nesten umerkelig, svak dønning får akterlanterne til å tegne jevne, store sirkler mot den exhaustmettede nattehimmelen. Dens lys blandes med utallige helikoptere og fly som til stadighet er i virksomhet over oss. Et par måker sitter på toppen av lyspæren som vi har som TV-antenne. De virker helt uberørte. Så med ett blir skyggende av livbåt-davitene og lastebommene lange, og vi passerer kloss i Liberty-statuen som vi nå har på styrbord side. Denne veldige statuen! Et par mann står nede på dekket og nesten skygger for øynene mot det skarpe lyset hun holder i hånden.

Et mylder av ferger og småbåter siger forbi oss og krysser vår kurs. En diger passasjerdampner kommer sigende innover litt lenger ute ved babord, muligens hollender, mener skipperen. Fremdeles høres det veldige suset fra storbyen. En vinsj ramler der forut, antagelig kveiler de sammen en trosse der. En Haugesunds-båt dukker opp rett forut for oss, og vi legger hardt ror. Passerer noen tankbåter som ligger og venter på kajlass.

Nå har vi Staten Island på styrbord side, og igjen blir skyggene lange før nå passerer vi under verdens største hengebro. Den broen som forbinder Brooklyn med Staten Island. Et veldig lysarrangement gjør de mektige konstruksjonene synlige i mørket. Brokarene har en helningsvinkel på opptil flere centimeter p.g.a. jordens helling. Nå siger snart Manhattan bak en liten odde. Men før den gjør det, ser vi hele dette veldige billionprosjekt innrammet i alle lysene fra broen. Det er helt utrolig at det går an å produsere så mye elektrisitet. På to høyder over broen glir trafikken i en jevn strøm.

Dønningene er blitt større nå, og forut skimter vi glimtene fra Ambrose Lightship. Nå er det en plattform p.g.a. at en båt en gang rekte fyrskipet i senk en tåket natt. Der ute ligger losbåten og formidler loshjelp til de tusener av skip som går ut og inn.

Broen har nå lagt seg betraktelig nærmere den mørke havflate, og litt lenger til venstre ser vi et grellt lys fra millionbyen New York. Himmelen over er like svart og klar, men full av flygende lys og en veldig glorie spiser seg over det hele. De kraftige blinkene fra Ambrose lyser opp hele skipet og forsvinner igjen like fort som de kom.

Stopp i maskinen, et par håndtrykk og losen klatrer ned fra skutesiden og ned i en ventende sjalupp som skal bringe han ombord i losbåten. Lyskræglene fra Ambrose sviver og sviver, dønningene er tunge, men behagelige, luften er plutselig mye renere. Måken sitter på mastetoppen og sover, noen skip ligger lenger borte og venter på los, og foran oss ligger Atlanterhavet slik det alltid har gjort helt siden menn begynte å seile: Bek svart og iskaldt ligger det der denne veldige blåmyr, forholdsvis stille nå, til andre tider glitrende blågrønn, men også som en frådende heksegryte, tordnende som for å utfordre menneskene til å trosse dets bølger.

Rormannen avløses av autopiloten, kapteinen går ned til seg selv, og igjen står vakthavende navigatør og stikker ut kursen til Halifax.

Det var en vakker kveld å si farvel til Den nye verden på. Oppholdsvær og god sikt, — og så stevner vi inn i mørket og gir oss Atlanteren i vold — nok en gang.

Liten tue...

Lørdag morgen den 20. februar kom en meget alarmerende telefonmelding fra Scanservice i København:

«Sumbawa» på reise fra Göteborg til Yokohama hadde ikke fått tillatelse til å gå gjennom Panamakanalen.

Grunnen var at «Sumbawa» hadde ombord 2 store beholdere på 4-5 tonn hver inneholdende et nærmest forsvinnende lite kvantum uran, som Kanalmyndighetene tidligere hadde gitt klarsignal for. Partiet var levert av Institutt for Atomenergi, Kjeller (etter instruksjoner fra Transnucleaire, Paris) — derfor henvender seg til oss til tross for at «Sumbawa» jo er dansk.

Det ble utfoldet stor aktivitet den selvsomme lørdagen for å få skipet klarert, men alt forgjeves. Mandag morgen den 22. ble så Det Kgl. Norske Utenriksdepartement koblet inn. En erklæring ble telegrafert til den norske generalkonsul i Panamy City med beskrivelse av last og pakning. Dette ga heller ikke noe resultat. Den eneste mulighet så ut til å være å ta lasten tilbake til Europa med østgående båt som skulle passere neste morgen.

Imidlertid var nå også Transnucleaire koblet inn. En garanti på US dollars 15 millioner ble stillet og forevist i den amerikanske ambassade i Paris tirsdag formiddag.

Telexmelding om dette ble så øyeblikkelig sendt av den amerikanske ambassadør til Kanalmyndighetene i Panama City. Tidlig om morgenen den 24. februar ble så «Sumbawa» gitt tillatelse til å gå gjennom kanalen — forsinket hele 4 døgner.

Hva var så grunnen til at skipet ble holdt tilbake til tross for tidligere klarsignal?

Detaljerte opplysninger var gitt oss via speditør i Oslo. Disse opplysninger ble oversendt Scanservice som igjen kontaktet Kanalmyndighetene via Christobal-agentene for tillatelse til transit. Så snart tillatelsen forelå, ble lasten akseptert. Kapteinen måtte bare ha ombord et sertifikat som viste at partiet var pakket i overensstemmelse med retningslinjer fra Atomic Energy Commission. Sertifikatet forelå fra Transnucleaire, Paris.

Det var imidlertid en aldri så liten mangel ved de første opplysningene — det var ikke meddelt at det gjaldt «irradiated» (bestrålt) uran som Kanalmyndighetene ikke tillater transittert gjennom kanalen — derfor også den enorme garantien som måtte stilles.

...Her kan en vel trygt bruke ordtakene «liten tue kan velte stort lass», men det gikk da heldigvis forholdsvis bra.

MARITIM FOTO- KONKURRANSE

I forbindelse med sitt 50-års jubileum i 1971 arrangerer Bergens Sjøfartsmuseum i samarbeid med Norges Rederforbund og «Bergens Tidende» en fotokonkurranse. — Konkurransen er åpen for alle, og deltakerne deles i to klasser: «Seilende personell», dvs. sjøfolk i aktiv tjeneste på norske skip. «Landkrabber», dvs. alle andre kategorier.

PREMIER:

«Seilende personell»:

1. premie: kr. 1 000,—
2. premie: kr. 500,—
3. premie: kr. 400,—
4. premie: kr. 300,—
5. premie: kr. 200,—

«Landkrabber»:

1. premie: Reise inntil 2 måneders varighet med norsk skip i utenriks fart.
2. premie: kr. 500,—
3. premie: kr. 400,—
4. premie: kr. 300,—
5. premie: kr. 200,—

I tillegg utdeles i hver klasse 10 trøstepremier i form av bøker.

KONKURRANSENS VILKÅR

Motiver for bildet må være maritimt, og ha tilknytning til skip og skipsfart, sjømannsykket eller sjøen.

De innsendte bilder kan enten være sort/hvitt kopier, fargekopier eller slides.

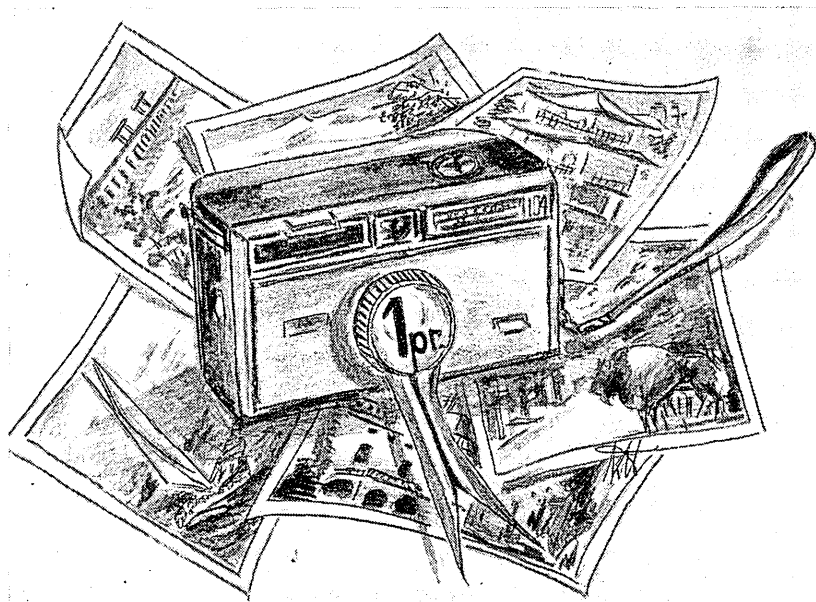
Sort/hvitt og fargekopiene format skal være ca. 19 x 24 cm, lengste side dog ikke under 18 cm. Kopiene skal være oppklebet på kartong påført bildets tittel, navn og adresse på baksiden.

Fargeslides skal være montert mellom glass eller i plastramme med yttermålene 5 x 5 cm eller 7 x 7 cm, forsynt med navn og adresse.

Enhver kan delta med inntil 5 bilder.

Bildene må ikke være offentliggjort tidligere.

Bildene sendes til Bergens Sjøfartsmuseum, postboks 2636, 5010



Bergen og må være adressaten i hende senest **1. september 1971**. Konvolutt merkes «Fotokonkurranse».

De premierte bilder stilles gratis til disposisjon for utstilling i Bergens Sjøfartsmuseum i september/oktober 1971, videre for offentliggjørelse i «Bergens Tidende» og til bruk i Norges Rederforbunds publikasjoner. Arrangørene har rett til innkjøp eller reproduksjon (etter vanlige takster) av ikke-premierte bilder.

Fotokonkurransens jury har følgende sammensetning:

Sverre Mo, pressefotograf, «Bergens Tidende», Lauritz Pettersen, di-

rektør, Bergens Sjøfartsmuseum, Odd-Leif Skundberg, direktør Norges Rederforbund, Magnus Vabø, fotograf, Bergens Kameraklubb.

Bergens Sjøfartsmuseum vil gjerne beholde de innsendte bilder for registrering og oppbevaring i sitt fotoarkiv med full opphavsrett. De av deltakerne som imidlertid ønsker de innsendte bilder i retur, må anmerke dette spesielt og vedlegge returporto eller hente bildene på Sjøfartsmuseet etter at utstillingen er avholdt.

Skulle bilder bli påført skade eller gå tapt, svarer arrangørene kun for verdien av film + fremkalling og kopiering.



«Vet du hva, Travels, man venner seg aldri til det.»

Stevedorekontrakter

For de fleste regulære havner har vi faste avtaler med stevedores og tallyfirmaer, også med vakt- og taubåtselskaper i havner hvor vi kan oppnå spesialbetingelser. I denne artikkel vil bare stevedoreavtaler bli omhandlet.

Vanligvis sluttes kontrakter direkte med stevedorene, men det forekommer at agentene tegner kontrakter på rederiets vegne og i noen tilfelle avgjøres avtalene gjennom brev eller man rett og slett følger stedets faste tariff. Dette beror på forholdene og arbeidssystemene i de enkelte havner.

Stort sett er avtalene for de større havner mere kompliserte, men dette er også avhengig av hvilken avtaleform man kommer frem til. Her skal vi i korthet redegjøre for noen av dem.

Commodity rate tariff

Tidligere var denne form for avtale den mest alminnelige. Den går ut på at stevedoren betales faste rater pr. tonn for lasting og/eller lossing for en rekke av de varesorter som er mest alminnelige i vedkommende havn. Ratene er fastlagt på basis av gjennomsnittet av produksjonen for de forskjellige varesorter og de til enhver tid gjeldende lønninger. Tonnratene forandres i alminnelighet ikke under kontraktperioden uansett hvor hurtig arbeidet går. Da stevedoren som regel betaler sine folk en fast lønn pr. time eller skift vil det totale lønningsbeløp ved en god ekspedisjon reduseres og stevedorens fortjeneste øke tilsvarende. Dette system burde inspirere stevedoren til effektivt arbeid og det er basert på fast gjengstørrelse.

Tonnratene kan inkludere flere eller færre tilleggsposter så som betaling til ekstrarfolk under spesielle forhold, redskapsleie, trygder, forsikringer, administrasjon etc., men for ventetid på grunn av været, manglende last og «breakdown of ship's gear» samt overtid blir det i de aller fleste tilfeller betalt ekstra.

Sliding scales (Glideskala)

Gjennom rasjonalisering er det blitt mer og mer alminnelig at lasten skipes i containere, units, på

paller eller ferdiglenget. Herigjennom kan antall mann pr. gjeng reduseres betydelig. Dermed vil commodity rate-systemet ikke lenger være hensiktsmessig og man har derfor funnet frem til nye former for stevedoreavtaler.

Sliding scale-systemet bygger dog i alminnelighet på en fast gjengstørrelse for en viss periode og hva man kan kalle en normal ydelse pr. time eller skift. Dette kommer man frem til på basis av gjennomsnittet for en periode. Dette gjennomsnitt danner så grunnlaget for en basisrate pr tonn, og en Sliding scale bygges opp således at tonnraten reduseres når arbeidet går hurtigere enn normalt og forhøyes når det går langsommere. Dog er den bygget opp slik at stevedorens fortjeneste allikevel synker ved redusert antall tonn pr. gjeng pr. time/skift og stiger ved bedre ydelse enn gjennomsnittet.

Ved avslutning av for eksempel et kvartal eller halvår, alt ettersom det er avtalt, finner man frem til gjennomsnittet av antall mann pr. gjeng og produksjon pr. skift i foregående periode. På basis av dette blir glideskalaen justert overensstemmende for kommende periode.

Tonnraten i en Sliding scale omfatter som regel alt vanlig losse- og lastearbeid som utføres av de

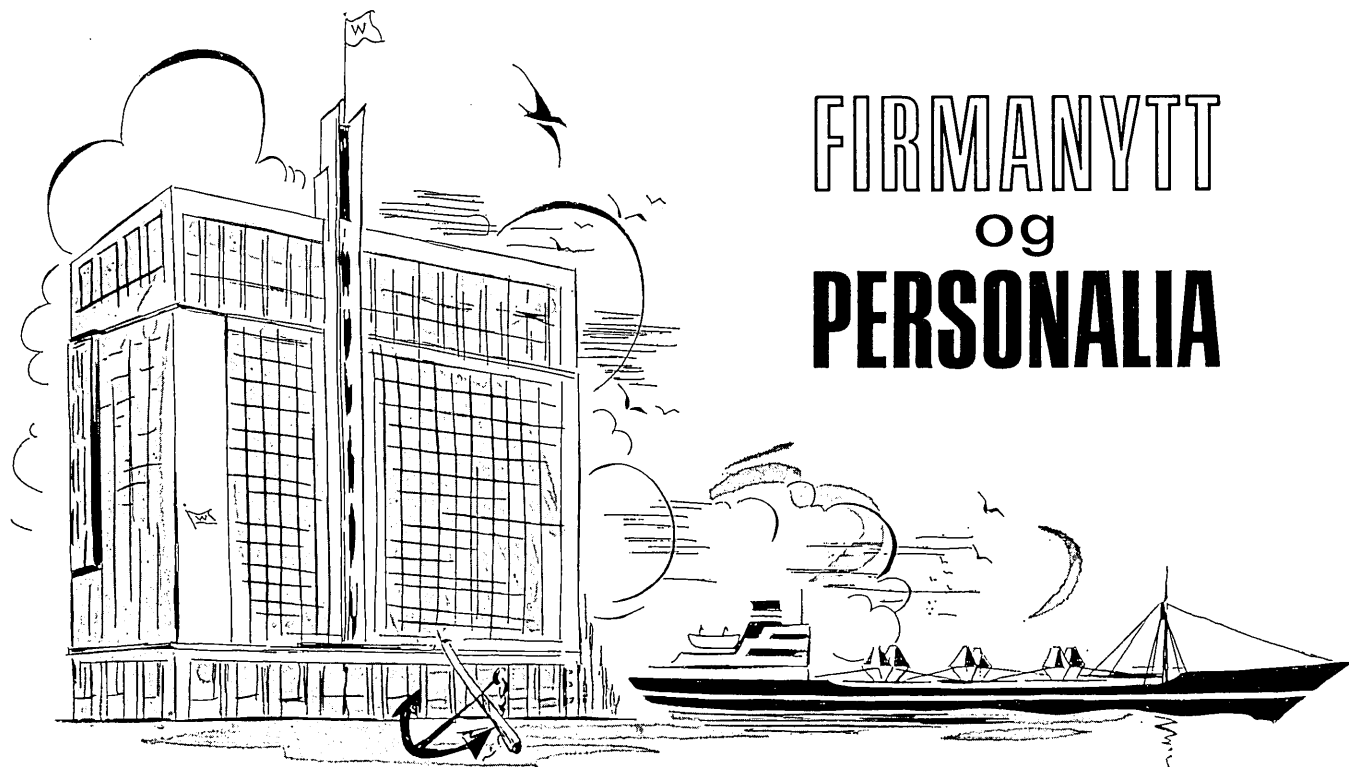
ordinære gjeng mens der betales en særskilt fast tonnrate for ekstrautgifter som varierer fra gang til gang og ekstrabøtning på lønnsbasis for overtid.

Cost plus

Dette system innebærer at man betaler stevedoren for hans direkte utlegg og en prosentsats eller en rate pr. tonn i tillegg til dekning av administrasjon og fortjeneste. Tonnraten kan gjøres varierende gjennom en Sliding scale eller på annen måte på grunnlag av den ydelse som stevedoren presterer pr. gjeng pr. time/skift. Et slikt system innebærer den fordel at stevedoreutgiftene reguleres direkte i forhold til gjengstørrelsen og anvendelse av gear og dekker således direkte alle utgifter som stevedoren har hatt.

Uansett hvilket system der arbeides etter er det av stor viktighet at lasteinspektører og styrmenn påser at det er tilstrekkelig med folk og redskap for en best mulig ekspedisjon. Dessuten er det av avgjørende betydning for kontroll av stevedoreutgiftene at de rapporter som sendes inn til kontoret er korrekte med hensyn til lastkvantum og antall gjeng/mann og gear som er anvendt.





FIRMANYTT og PERSONALIA

FORFREMMELSER

Nye midl. førere:

Tor Nilsen Bua, M/S TUGELA

Rolf Karlsen, M/S TRIANON

Eivind Pettersen, B/C TAKARA

Erik Christensen, OBO TEHERAN

Rolf Gjøsdaal, M/T TAMANO

Ove Sparre Knudsen, M/S TITANIA

Nye maskinsjefer:

Svein Bakke, M/S TALISMAN

Ole J. Olsen, M/S TENNESSEE

Svein Simonsen, B/C TAKARA

Olaf Schrader, OBO TIBETAN

Nye stuerter:

Karsten Eidem, M/S TALLEYRAND

Rolf Boysen, M/S TERRIER

Roy Hansen, M/S TIBER

Finn Sollem, M/S TIJUCA

Gunnar Stangeland, M/S TORRENS

Rolf Jacobsen, M/S TRINIDAD

PENSJONERTE

Kaptein Kristinius Vatne

Kaptein Johan Winther Pedersen

FRATREDEN MED PENSJON

Avdelingssjef ved Stuerkontoret, Theis Knap, trekker seg tilbake med pensjon 30. juni, etter nær 45 års tjeneste.

Knap begynte i firmaet i 1926 og har vært tilknyttet Stuerkontoret siden 1934.

Ved hans fratreden vil vi takke for de mange års gode innsats og ønske ham alt godt i årene som kommer.

VI GRATULERER

Rederiets 25 års jubileumsgave er overrakt kaptein Vidar Foyen Foynes 30/4, kaptein Kristian Kristoffersen 27/5, kaptein Johan Winther Pedersen 17/6, kaptein Dagfinn Holtan Nilsen 17/6 og stuert Knut Aas 17/6.

UTNEVNELSER

Wilhelmsens Linjeagenturer - Stuerkontoret:

Herr Sverre Hansen er pr. 1. juli d.å. utnevnt til avdelingssjef for Stuerkontoret.

25 års tjeneste:

Salgssjef Kaare Bogsrud, 17. juni.

OPPLÆRINGSKONSULENT VED KONTORET:

Administrativ avdeling har fra 1. juli knyttet til seg en ny medarbeider som opplæringskonsulent. I stillingen er ansatt Hans Chr. Bangsmoen.

Opplæringskonsulenten skal kartlegge behovet for intern og ekstern opplæring ved kontoret, både hva angår grunnopplæring og videregående utdanning. Han vil derefter forestå de tiltak som blir iverksatt for å effektivisere innsatsen ved «on the job training» og andre former for opplæring.

W.I.L.



NYTT

Red.: *Nils Wetlesen*

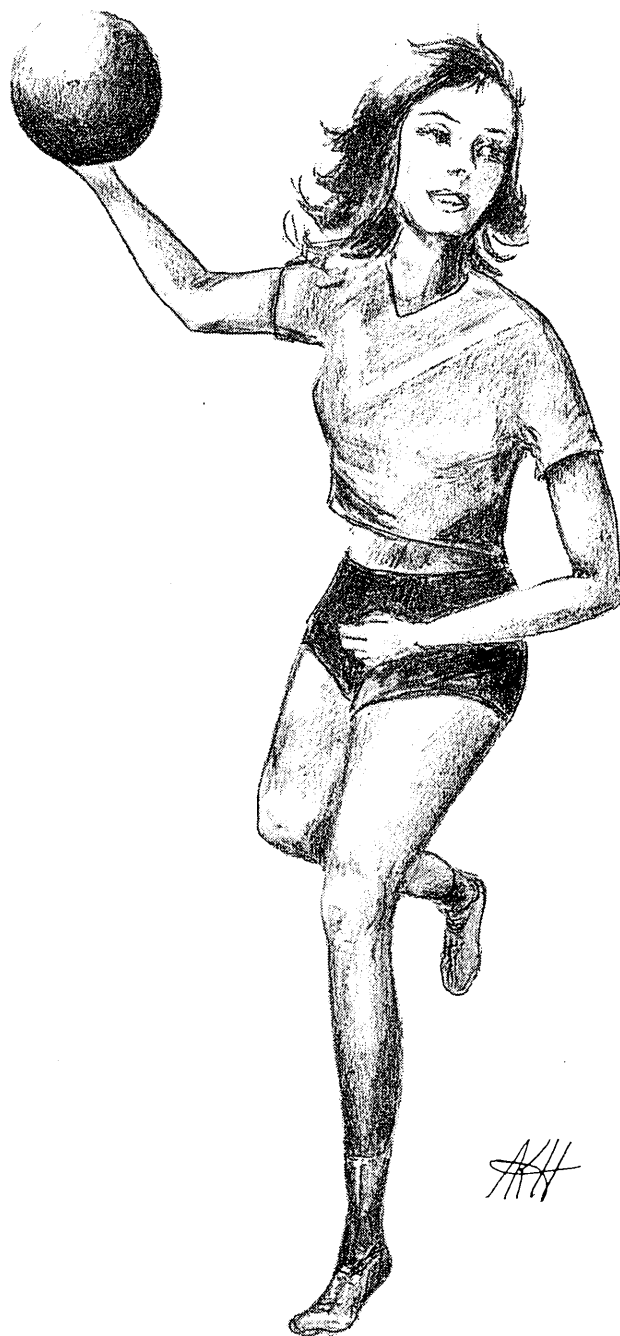
WIL-FORMANNEN HAR ORDET:

Nå må jentene ta seg sammen!

Det har vært ekstra gøy å følge med i A-lagets bravader på fotballbanen i vårkamperne — der solid innsats har ført til lederposisjon ikke bare i shippingserien, men også i bedriftseriens 1. divisjon. Med det harde kampprogrammet som forestår i to jevne serier må vi selvfølgelig være forberedt på enkelte tilbakeslag, ikke minst fordi W.I.L. vel kanskje har fått en **flying start** takket være bedre kondisjonsgrunnlag. På den annen side skulle medgangen tjene som en spore til økt innsats fra den enkeltes side — for å beholde — eventuelt vinne — en plass på laget.

Tilsvarende konkurranse for å komme med på damenes håndball-lag har vi dessverre ikke noe grunnlag for å vente oss med det første. Tvert om er det problematisk å stille fullt lag, noe Kirsten Haune beklager på annen side i dette nummer av WIL-Nytt. Det er da også egnet til å forundre at Wilh. Wilhelmssen, med alt det spreke hunkjønn vi har fornøyelsen av å støte på i trapper og korridorer, ikke kan mønstre iallfall en 8-10 jenter til en håndballkamp. I første omgang bør hver av dem som utgjør lagets kjerne, forplikte seg til å skaffe minst én spiller til. Samtidig vil styret satse på en verveaksjon ved at formannen henvender seg til alle nyansatte (også på sverdsiden!) for å bringe deres idrettsinteresse på bane. Styret har også latt utarbeide en folder om W.I.L.'s aktiviteter til utdeling blant dem som søker en stilling i firmaet.

Når jeg samtidig understreker at vi innen de forskjellige grupper av W.I.L. ikke finner den klikk-mentalitet som preger andre bedriftsklubber, håper jeg at enkelte gruppers mangel på oppslutning blir rettet på allerede i år.



AKH

HÅNDBALL — DAMER

Vi er nu igang med en ny uten-dørs-sesong i håndball, og med tanke på fjorårets serie er det med bange anelser jeg ser frem til årets kamper. I fjorårets sesong hadde vi tildels store vanskeligheter med å stille lag til seriekampene. Tre ganger måtte vi gi walk-over, og dermed var 2. divisjon uunngåelig, uansett hva vi måtte prestere i de kampene vi klarte å stille med flere enn 5 damer. Det er veldig kjedelig for de som er ivrige ikke å få spille de kampene som er, og det er også ergerlig å måtte rykke ned en divisjon på grunn av for få spillere, og dessuten, og det er kanskje enda viktigere, man blir et fryktelig upopulært lag ved å måtte gi så mange walk-over.

Hva kan det så komme av at et idrettslag som WIL, med ca. 100 kvinnelige medlemmer, ikke skal kunne greie å stille 8—10 jenter til en håndballkamp? Slik situasjonen nu er har vi 5—6 spillere som er interessert og ivrige, men man kan ikke basere seg på at disse er spilleklare til alle kamper. Det må da være mulig å få flere av jentene interessert. Jeg er klar over at vi har stått meget svakt med hensyn til treningstilbud, og det sier seg selv at det ikke er videre moro å måtte presentere seg for nye spillere på banen, bare minutter før kampen settes igang. Jentene har nok dessverre blitt satt litt til side når man har satt opp treningstimene, men nu ser det ut til at dette skal rette seg. Fra høsten av har vi muligheter til å få treningstime i KG-hallen, med trener, under forutsetning at nok jenter er interessert. Vi er ikke på jakt etter bein-harde spillere, men rett og slett etter jenter som synes det er gøy å være med.



WIL's håndballjenter har vært det lag som har hevdet seg aller best av samtlige WIL-lag, og det ville da være fortærende ergerlig om hele håndball-laget måtte nedlegges.

Altså, jenter, vi blir med og spiller håndball, og benytter sjansen til å trimme og til å holde oss i form. Ønsker du flere opplysninger ring håndball-oppmann Trude Rydgren-Knudsen, tlf. 855.

K. H.

FOTBALL

Fotballsesongen er atter i full gang. Det «fotballmessige høytrykk» som ble bebudet på forsesongen i fjor, ser ikke ut til å ha kulminert, snarere tvert i mot, det bare forsterker seg.

I skrivende stund er 12 kamper spilt, og vi har vunnet 8. **Vi topper tabellen i 1. div. og leder Shipping-serien.** Ingen dårlig prestasjon.

Treningen har igjennom hele vinter vært kjørt under ledelse av vår alltid like entusiastiske trener Ragnar Aas. Imidlertid har ikke treningsiveren vært den helt store blant våre fotballstjerner. I den senere tid derimot har gutta blitt mer og mer pigge på fotballspill, og laget har tross dystre spådommer slått ut i full blomst. Kampinnsatsen har vært på topp fra dommerens fløyte setter kampen i gang, og tiden ut, til trenerens store tilfredshet. Hvor meget vår trener betyr for laget, skulle resultatene indikere ganske klart. Hans «tordentaler» for matchene gir gutta den fandanivoldske innstilling og glød som er nødvendig for å vinne harde oppgjør både i bedrifts- og shippingserie — og blir det scoring — gubbevaremegvel — ja da braker jubelen løs så en føler seg hensatt til Ullevål en januardag med 30 kuldegrader.

En annen og positiv ting som preger WIL's fotballgutter er det gode kameratskap og miljø som etter hvert har vokst frem. Etter harde bataljer blir byens celebre skjenkesteder frekventert og duggfriske halvliter skylles ned gjennom støvtørre struper, mens fotballskjønnere filosoferer over hvor mange flere mål vi egentlig skulle scoret; eventuelt hvor urettferdig det var at motstanderen vant. Alt dette skaper en ramme rundt det hele som gjør



det trivelig å drive med fotball i WIL.

En gledelig nyhet som jeg fristes til å trekke frem fra mine journaler: — vår playmaker og bohem Peter Neess ble nylig innkalt til å prøvespille for Oslo Bylag. Måtte bare flere av WIL's fotballstørrelser bli funnet verdige for slike oppgaver; et par av dem er så absolutt gode nok.

Det videre program for sesongen går i korthet ut på to kamper pr. uke frem til oktober, bare med ca. 1 mnd.'s avbrekk.

I tillegg kommer diverse kamper mot Transatlantic, B-laget, eventuell Gøteborgtur etc.

Den innledningsvis antydende publikumstilslutning har, med et par meget iherdige unntagelser, vært uhyre svak. De ovasjonsmessige jubelbrøl som skulle ledsaget WIL's gutter på deres fremmarsj, er totalt uteblitt. Hvilken kjempeinspirasjon ville det ikke være å spille med en skare av mini-iførte WIL-fans i ryggen.

Møt frem og få en leksjon i hvordan virkelig effektiv fotball spilles. Vi lover toppinnsats.

Oppmannen.



— De ska fassen vara målvakt längre.

Resultater W.I.L.'s landslag:

Fotball: mot Transatlantic —

Drøbak 12/6 - 0—1.

Håndball: mot Ø.K. — København

19/6 - 11—5.

Referater neste SKIB-REDERI.

SKØYTER

Årets WIL-mesterskap måtte avlyses i år på grunn av vanskelige isforhold. Mesterskapet vil vi forsøke å arrangere så snart banene blir klare før årsskiftet 71/22.

Kjell Sverre Johansen og Thor Johnsen deltok i flere bedriftsskøyte- løp i vinter og oppnådde flere gode plasseringer.

Oppmannen.

FRIIDRETT

WIL-mesterskapet i friidrett vil bli arrangert i 2. halvdel av august. Tid og sted vil bli kunngjort ved oppslag.

Terrengløpet som var tenkt arrangert nå på våren, vil vi arrangere i første halvdel av september.

Videre vil vi også minne om Shippingmesterskapet som R. S. Platou A/S arrangerer i månedsskiftet august/september.

Vi håper på stor deltagelse i våre mesterskap, og at mange flere enn tidligere melder seg på til Shippingmesterskapet.

Benytt tiden fremover til trening og kom i form.

Oppmannen.

NYTT FRA SKRAMSTAD

Skramstad står nå åpen for sesongen, og trærne og blomstene står utsprunget i de mest nydelige farver, takket være vår gode vaktmester Olav Flydal, som har stelt med haven siden sneen gikk.

I år har det heller ikke vært fellesdugnad, da hyttestyret mente å kunne klare det som er pålagt dem hvert år selv. Bryggen som var i veldig dårlig forfatning i fjor, er nå blitt reparert så den er som ny.

Av andre prosjekter kan nevnes at veien ned til Torkildstua vil bli asfaltert. Men den største nyheten som sikkert vil glede mange medlemmer, er at det i Hovedhusets kjeller nå skal bygges badstue og dusj med varmt og kaldt vann.

Til sist vil hyttestyret ønske både nye og gamle medlemmer hjertelig velkommen til Skramstad.



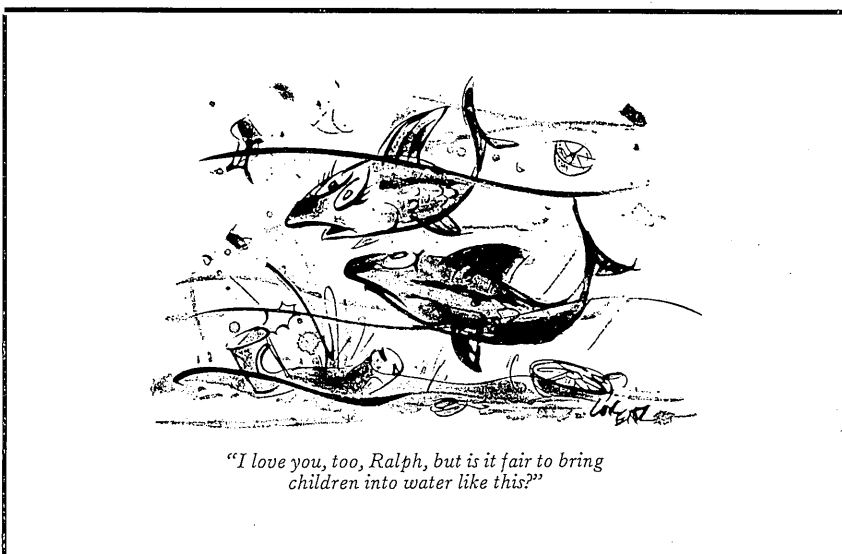
Månedens bidrag til fremmedordboken:

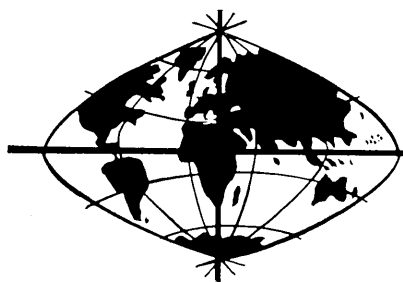
Febris funksjonals eller kurvekrupp er den sykelige hang til å fremstille alle forhold og sammenhenger ved hjelp av grafiske fremstillinger og kurver, fortrinsvis logaritmiske sådanne. Spesielt utbredt blant visse typer økonomer og siviløkonomer. Smittesoffet er såvidt vites spredt utover Europa fra Tyskland. Her i landet synes sentret for smitekildene å ligge i Trondheim. Sykdommen er som regel langvarig

og går lett over i en kronisk tilstand. Den synes da svært vanskelig å helbrede. En hestekur går ut på å frata funksjonals-pasientene millimeterpapir, rutepapir og linjal. I svært ondartede tilfeller må pasienten med list eller makt holdes borte fra enhver mulighet for å uttrykke seg skriftlig. I områder uten skriftspråk finnes sykdommen i det hele tatt ikke.

Febris funksjonals opptrer ofte sammen med mangelfullt utviklede evner til å uttrykke seg muntlig.

Fra en spesiell medisinsk medarbeider.





LØST FAST



KURSVIRKSOMHET

Rederikonferanser:

8 kapteiner, 5 overstyrmenn, 3 1. styrmenn, 1 2. styrmann, 9 radiooffiserer, 8 maskinsjefer, 3 1. maskinister, 1 2. maskinist, 1 elektriker, 2 stuerter.

Befalskonferanser:

1 overstyrmann, 2 maskinsjefer, 1 1. maskinist, 1 stuert, 1 inspektør, 1 forhyringsassistent.

Brannvernkurs:

15 kapteiner, 13 overstyrmenn, 3 1. styrmenn, 10 maskinsjefer, 7 1. maskinister, 1 inspektør.

Skipsautomasjon:

1 elektriker, 5 maskinsjefer, 1 1. maskinist.

Autronica:

2 elektrikere.

Hägglund:

1 maskinsjef.

Skipsfartskonferanse v/Ellingård:

2 stuerter.

Kurs v/Caravelle Fornebu:

1 stuert.

Manøvreringskurs Port Revel:

6 kapteiner.

TANKFLÅTENS DISPONERINGER

TANKSKIP

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

TITUS, TOLUMA, TROMS og TOSCANA fortsetter i løsfart og sluttet på enkeltreiser i «dirty world wide trade».

OBO CARRIERS

TARIM — Etter utlossing Rotterdam 26/2 gikk skipet i ballast til Rås Tanura hvor den lastet olje for Rotterdam og Zeebrugge. Skipet avgikk Zeebrugge 3/5 for en ny ballast tur til Persiske bukt hvor vi regner den ankommer 4/6.

TIBETAN — Skipet losset malm i Mizushima 3/5 —8/5 og gikk derefter i ballast til Mena al Ahmadi hvor det lastet olje for Rotterdam. Etter utlossing Rotterdam ca. 30/5 vil skipet gå i ballast til Tubarco (Brazil) for lasting av malm for Mizushima.

TEHERAN — fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce og losset malm i Bakar 8/3—13/3. Gikk derefter via Augusta hvor det bunkret til Ras Lanuf — for å laste olje. Denne olje ble losset i Freeport, Bahamas 3/4—4/4 og skipet tok derefter en last med malm fra Tubarao til Bakar hvor det var utlosset 12/5. Etter bunkring i Augusta 14/5 lastet skipet en full last olje i Arzew 16/5—18/5 for Rio de Janeiro, hvor det ventes å ankomme 3/6.

BULK CARRIERS

TANABATA — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser og efter lossing av malm i Mobile 25/3—29/3 lastet skipet en full last med kull i H. Roads for Tobata, hvor det var utlosset 9/5. Derefter lastet skipet en full last med malm i Dampier 19/5—21/5 for lossing i Philadelphia, hvor det ventes å ankomme 24/6.

TAKARA — Fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser, og efter å ha losset malm i Muroran 3/3 —5/3, gikk skipet til Los Angeles for å laste kull for Japan. Efter to slike turer går nu skipet til Dampier for å laste malm, hvor det ventes å ankomme 3/6.

TROLL FOREST — ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til OPEN BULK CARRIERS LIMITED i Antwerpen 21/5 og ligger nu i tørrdokk samme sted, hvorfra det ventes å gå ca. 17/6. Skipet skal derefter inn på et ca. 2 års tids-certeparti til japanske befraktere.

TROLL PARK — som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til OPEN BULK CARRIERS LIMITED og er beskjeftiget under OPEN BULK's papirkontrakter. Skipet lastet papirprodukter i Savannah og St. John, N. B. henholdsvis 10—19/5 og 22—27/5, og ventes ankomme London som første lossehavn 4/6.

ARCTIC TROLL — Dette skip som også er britisk eiet, ble levert fra verftet i Jugoslavia 14/5 og gikk samtidig inn på sitt tidscerteparti til OPEN BULK CARRIERS LIMITED. Gikk så i ballast til Vado i Italia, hvor det 21/5 ble levert på tidscerteparti til Leif Høegh, hvorfra det ventes tilbakelevert til OPEN BULK CARRIERS LIMITED i Jacksonville ca. 9/6. Derefter vil skipet være beskjeftiget under OPEN BULK's papirkontrakter sammen med TROLL PARK istedenfor TROLL FOREST.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — fortsetter på sitt tidscerteparti til oss.

DOKKINGER 2. KVARTAL 1971

Nyland Vest, Oslo	3 skip
Rosenberg, Stavanger	1 skip (salg)
Wilton, Rotterdam	1 skip
Beljard Murdock, Antwerpen	1 skip
Lisnave, Lisboa	1 skip
Keppel, Singapore	1 skip
Sembawang, Singapore	1 skip
Taikoo, Hongkong	1 skip
Whampoa, Hongkong	1 skip
	11 skip

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter: TAGAYTAY TAGUS TAIKO TAIMYR TAIPING TALABOT TALISMAN TALLEYRAND TAMERLANE TAMPA TANCRED TARANTEL TARN TARONGA TATRA TEMA TEMERAIRE TENNESSEE TERRIER TEXAS THEBEN THEMIS TIBER TIJUCA TIRRANNA TITANIA TOLEDO TOREADOR TORO TORONTO TORRENS TORTUGAS TOULOUSE TRAVIATA TRIANON TRICOLOR TRINIDAD TROUBADOIR TUGELA TULANE TUNGSHA TURANDOT TYR TYSLA TØNSBERG	Gunnar Waage Rolf Pilskog Arthur Skjipes T. Mikalsen S. Bryde Kr. Kristiansen J. Tidemann F. Johansen Nils Iversen J. Jacobsen Ole Hoff H. Lovik Leif Øines M. Laursund H. Harbak Johnny Bye Kr. Kristoffersen R. Kristoffersen H. F. Tonholm Olav Sætre A. Thygesen R. Ambjørnsen M. Sætren L. Øksenvåg K. Myklebust O. Sparre Knudsen Alvin Kristiansen Georg Larsen T. Johnsen I. Fjelle Chr. Foy Karle Teige J. Jahren J. Lindheim Rolf Karlson O. R. Vik Th. Hammer R. Brattvang T. Nilsen Bua Ph. Lembourn O. Abrahamson H. Rolf Horseng Rolf Andersen Rolv Verpeide A. Tepstad	Willy Pettersen Johs. Johansen Arvid Hansen K. Voss L. Haugen Odd R. Larsen Stener Jensen Leif Amundsen B. Haaland L. Frøystadvåg P. O. Johansen Nils D. Arnesen Tancred Eriksen Harry Kjonsvik B. Sakshaug E. Johansen Sven Ulseth K. Sandvik Tore Larsen A. Lervik O. Lindholm Sverre Lie Terje Dageid Nic. Berg Jon Bjørheim O. A. Pedersen L. Gamlen R. O. Hansen Perry Farstad Ragnar Nilsen Kjell Dahl Odd R. Eide Syver Augensen Kjell Fagerbakk A. Yttergård S. Overaa B. Mortensen J. Henriksen Arne Rinnan Ole Hagen Christoffersen Rolf Håbu Rolf Isaksen Alf Bentzen Peder A. Lie	Hans Dyrli B. S. Hansen E. Rojahn A. P. Vorren Hegland Hansen Hj. Johansen Viggo Thrane Elias Folsvik K. Aasvik T. Nordstokke T. Salvesen Åge Grubben Ulf Krogstad Ulrik Gårdso T. Pettersen T. Hansen Kåre Olsen Per Brekke Ivar Hansen T. Hansen Per T. Eide D. Klaus Thomsen R. Håpet Ulf Snerling Lars Mannes S. Westerheim T. Pettersen B. Øskarsen Paul Fjeld W. Halvorsen G. Johannessen Jan Jakobsen K. Tetlie P. Harstad P. Akseth S. Holbu Håkon Vik O. Kragseth Bjørn Bakke Gunnar Talgo Helge Lund V. Brudheim Odd Falk N. Østenes S. Barken	Rolf Sandvik Bjørn Juulsen H. Hagestad B. Brattås T. Hagen A. Nytn M. Braute Rune Teisrud Inge Hansen K. Johansen E. Støp Svein Nymo Magne Berg S. Støhr Per Gran H. B. Schnitler H. Olsen Hugo Møller Per Kr. Andersen K. Hjelte A. Kibsgård D. Klaus Thomsen Ulf Snerling Lars Mannes S. Westerheim T. Pettersen B. Øskarsen Paul Fjeld W. Halvorsen G. Johannessen Jan Jakobsen K. Tetlie P. Harstad P. Akseth S. Holbu Håkon Vik O. Kragseth Bjørn Bakke Gunnar Talgo Helge Lund V. Brudheim Odd Falk N. Østenes S. Barken	S. Pedersen H. Barstad R. Jørgensen F. Johannessen G. Mikkelsen K. Bomann O. Olsen K. Eldem S. Saure P. Nygård E. Støp Svein Nymo Magne Berg S. Støhr Per Gran H. B. Schnitler H. Olsen Hugo Møller Per Kr. Andersen K. Hjelte A. Kibsgård D. Klaus Thomsen Ulf Snerling Lars Mannes S. Westerheim T. Pettersen B. Øskarsen Paul Fjeld W. Halvorsen G. Johannessen Jan Jakobsen K. Tetlie P. Harstad P. Akseth S. Holbu Håkon Vik O. Kragseth Bjørn Bakke Gunnar Talgo Helge Lund V. Brudheim Odd Falk N. Østenes S. Barken	Ingri Berg Geir Vavik S. Johansen A. Ingebrethsen G. Bryde T. Aanerud R. Tidemann U. Johnson G. Stensen G. Johansen Nils Thorsvik Norvald Veel Karl T. Nilsen I. Sinding R. Guldsvåg K. Sætre J. Nilsen Solveig Ihle Dag Hellerud Torunn Feste Odd Stam L. Rørvik Roy Hansen Finn Sollem A. Ruud Mellebråten A. Hansen Chou Wai T. Fluto A. Walle G. Stangland S. Balstad O. Aasheim A. Gundersen N. Gurrik O. Salen R. Jacobsen Skotheimsvik H. Dybb N. Partapouli Kjell Lien A. Heggem A. Hellesfjord R. Marthinsen H. D. Johansen	Bjørn Nilsen Bjørn-Finn Farno A. Watne Åge Grønvold Håkon Lokstad H. Valen S. Bakke Olav Lervåg K. Øvrelid K. Urberg E. Håkensen G. Slinning K. Godaker E. Jenderaa S. Mikkelsen S. Vikene T. Akerbæk Ole J. Olsen Xavier Chen S. Gurrik Reif Nilsen Knut Solliid S. Urheim O. B. Hansen H. Marthinsen Rolf Kinn Leif Bjerkvik Arvid Hole S. Bilsøth Johan Olsen H. J. Nilsen K. Nordlien R. Christoffersen Frank Eriksen Ole Halaas O. Lokkebo O. Brandshaug O. Jacobsen Jens Leknes Louis Skaar O. Ottersen Kr. Larsen B. Vilnes Steinar Overaa S. Ystenes	A. Berg F. Sørensen Hans Strand O. Aarseth O. Hammervold R. Olsen Kihle F. Lund J. Johannessen S. Hansen K. Berge K. Ryr Leif Sletta Y. Magnussen B. Haug Per Monsen E. Stokke A. Henriksen Himberg P. Hilstad E. Solheim A. Waagen Harald Lie J. Nilsen T. Trondsen E. Malmstein K. Aaen T. Laine Ø. Hestmark J. Corneliussen A. Risan B. Rørstad O. Ingebrigtsen L. Glærum J. Ødegård S. Myrland Ole Bøgh T. Rokling K. Næss Karl Olsen H. Hansen Paul Velle Van Derneulen A. Varoy Ove Surald K. Haugland	H. Vennesland Helge Berg Bjørn Hoff K. Svendsen S. Normann O. Rødseth E. Berntsen K. Kristiansen Terje Jensen R. Myklebust E. Hansen A. Remme Viktor Broks Erik Olsen G. Rebbestad Sven Male K. Jacobsen Stein Nordby Thore B. Hansen Nicolaysen Th. Kristensen Lars Aanensen L. Ullensvang E. Nilsen F. Havnen Arvid Strand E. Andersen F. Andersen Jan Bru H. Andersen Leif Skåne E. Johansen R. Finmark T. Smordal S. Myrland Ole Bøgh N. Paulsen R. Ytreland K. Widsand Ø. Saunes A. Slettebakk A. Eriksen K. Mathisen Honningsvåg John Håberg	K. G. Wold Bjørn Strand T. Meisingseth E. Lie John Olsen Arnfr. Olsen O. Gjerset L. Ørjaseter T. Nilsen T. Steffensen G. Nilsen S. Livenhagen P. Svendsen I. Solli J. Stenberg A. Ruud B. Langeland K. Skatland R. Andersen T. Opsahl A. Østerborge H. Hansen E. Nilsen P. Pettersen B. Fremming R. Hansen Chu Kwok Wai T. Olsen M. Pam K. Flote Lago Blanco G. Guldstein O. Johansen R. Slåtsbråten J. Bjonnes N. Paulsen B. Sobakken K. Hilstand P. Andersen K. Nyborg A. Hannasvik J. Myklebost R. Bauzersen Odd M. Toft	H. Hermansen B. Montandon K. Heggbro Jon Kleppe Nils Sjøholt H. Nilsen K. Axelsson Lo Pul S. Simensen R. Barreiro Hung Cheung P. Eritland J. Karlson K. Skeisvold Rudmar Steen Leif Eriksen K. Madland Keim Johnsen Arne Knudsen Jan-Erik Snare F. Magnussen O. Tjervåg Jens Brandal J. Omak Egil Gissum Gundersen Ulf Aas Tiu Siu Lau E. Madland J. Pettersen Ø. Berntzen T. Westersund Mc Donald Yu Kim Odd Tangen S. Nordang E. Thoresen R. Markmann Chan Tsz Hing M. Petrececic M. Hesjevik Fung Y. Keung M. Østvik A. Vassbotten Kåre Brede
Bulkbåter: TAKARA TANABATA TROLL FOREST	E. Pettersen A. Rovik Th. Hansen	Gunnar Steen Heiberg Thomassen T. Ringsey	Tor Furrevik K. Dromsnes E. Jacobsen	A. Wrengsted J. Sande T. Reppe	Chr. Roed Ø. Torgersen Odd Karlson	Brit Simonsen Eggers Larsen Bjørn Falao	S. Simonsen A. Lithun Per Østrem	A. Bjørklund G. Stor-re J. O. Petterød	J. Jonassen O. Otterhals H. Haugland	P. Skatvedt J. Pedersen A. Olsen	T. Torgersen H. Hansen Tom Kjerre
OBO-båter: TARIM TEHERAN TIBETAN	Finn Melsom E. Christensen P. Validal	Johs. Solheim S. Strand Erik Kvastad	A. Jakobsen E. Vestad Kåre Winge	S. Svendsen K. Ljøen Per Seter	R. Baars Ø. Bjørvig S. Kure	Van Lottum A. Pedersen A. Arnesen	N. Leirvik L. Guiliksén O. Schrader	E. Larsen A. Mathisen S. Liverud	Leif A. Lillevik S. Dahl J. Einstulen	I. Holten O. Bjerkli P. Tørronen	A. Hansen Strandhagen Alf Jervidal
Tankbåter: TABRIZ TAMANO TAURUS TIBERIUS TEMPLAR TOLUMA TITUS TOSCANA TROMS TUAREG	A. Mikaelson R. Gjesdal Th. Bjonnes K. Røeggen D. Varholm Carl Melby Jac. Brevik L. Fredriksen M. Madsen Norris Nilsen	Johs. Steinsvåg Rolf Nilsen B. Vigelsjø Jan Sørensen H. Oskarsson J. Sangolt T. Gjestad H. F. Sittauer T. Borgen O. Amundsen	Kåre Pedersen Roar Hansen W. Storheil A. Kristoffersen Ole Loe O. Bjørndal	C. Tobiassen Jan Skåre A. Møkkelbost Jan Olsen Knut Solvoll K. Andersen Finn Dahle	Thor Holmen Vidar Hansen Ch. Ngok Kuen K. Mydland T. Abrahamson E. Eckholdt Rolf Røed Egil Berg K. Mathiasen A. Th. Christensen	Ole Simonsen Jon Giske O. Fjerdingen R. Sørensen O. A. Roald Bjørn Sexe Janne Øvrom Ø. Sittauer Bjørn Walton O. Rikheim	Arvid Jensen O. Øveraas Jan Knutsen Kåre Hole H. Gamlen Th. Thoresen Magne Alnes E. Frøglud K. Frøstad H. Jacobsen	O. Tingvik O. Thorvaldsen E. Røeggen E. Bårdnes S. Ørswald S. Skrede G. Andersen A. Fredriksen J. Johansen H. Olsen	K. Mortensen K. Furuheim E. Solheim A. Sandvik Per Østeby M. Siverio E. Øvrom Garbi K. Riiniimaki O. Flaaten	A. Iversen Ø. Svendsen T. Frantzen Langeland H. Benjaminsen Roald Holthe H. Pedersen V. Lorenzo J. Dominguez Nils Linge	P. Berz Roy Korsmo C. Pettersen Arne Solli H. Hagen Hans Rustad S. Tjervåg S. E. Vestil Jan Veseth Ole Sætre
Nybygg: EMV 638 RORO 281 MITSUI 900	Per Halten R. Kolderup I. Husum						J. Valen P. Hasund	K. Vikene			