

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSON

SKIB-REDERI

nr. 3/71



INNHold

ScanDutch

Tom Wilhelmsen 60 år

WILLINE

Intervju med skipsreder Wilhelm Wilhelmsen

Norsk skipsfart i fellesskapet

Yngre offiserers rolle ombord

Distriktshøyskolen —

Ingeniørutdanning —

Containeren og sjøfarten

Radaren — hjelpemiddel med begrensninger

Indonesialinjen — et tilbakeblikk

Rapport fra en ulvetid

Oljesøl

Vernearbeidet ombord

Skipsavisen

Livbåtovelse —

Vår mann i EM

Press uten stress

Regelmessig kontakt viktig

Klart for opplæring og efterutdanning

Lest og hørt

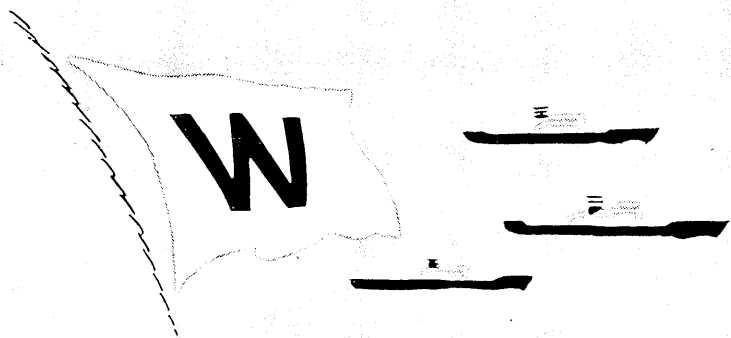
Firmanytt og personalia

Skipsidrett —

W.I.L.-nytt

Løst og fast

Forside-fotografiet viser M/S TARONGA — et av våre jumboiserte skip — på vei fra Japan.



ScanDutch

Når Scanservice den 1. april neste år blir til ScanDutch ved at samarbeidet i linjefarten Europa—Fjerne Østen utvides fra tre til å omfatte fire partnere, vil overgangen bli lite merkbar for Wilh. Wilhelmsens ansatte. Det gjelder såvel på sjø- som på landsiden.

Den konvensjonelle tonnasje som de fire partnere stiller til disposisjon for ScanDutch, vil beholde det individuelle rederis særpreg også etter 1. april, og det vil heller ikke bli noen omlegning av disposisjonsformen. De enkelte rederiers inspeksjonsavdelinger vil fortsatt stå ansvarlig for skipenes drift og vedlikehold. Samarbeidet medfører heller ikke noen innskrenkning av det enkelte rederis tonnasjeinnsats — utover den gradvise nedtrapping som vil finne sted når container-skipene settes inn i denne service.

Videreføringen av Scanservice til ScanDutch må sees i lys av de store krav containeralderen vil stille til de forskjellige rederigruppers service. Mens Scanservice ville fått fire containerskip til disposisjon, vil ScanDutch få seks — og det gir muligheter for et såvel smidigere som tettere seilingsprogram.

Konkurransen blir stadig skjerpet i internasjonal skipsfart. Dannelsen av ScanDutch øker våre muligheter til å hevde oss i denne konkurransen.



Tom Wilhelmsen 60 år

— Jeg må si som en eldre venn av meg sa — det er to ting man mister når man blir eldre. Det ene er hukommelsen, det andre har jeg glemt, svarte skipsreder Tom Wilhelmsen da Aftenposten bad om et intervju i forbindelse med Tom Wilhelmsens fødselsdag den 18. august.

Aftenposten var blant de mange aviser som hyldet skipsrederen i anledning hans fødselsdag, og han gav også et intervju til Norsk Rikskringkasting, gjengitt i «Hav og Havn». Lytterne fikk et godt inntrykk ikke bare av skipsrederen, men også av *m e n n e s k e t* Tom Wilhelmsen, som allerede i guttedagene lå på gulvet og tegnet skip. Hvis han da ikke var opptatt med en eller annen skøyerstrekk.

I de forskjellige media som markerte Tom Wilhelmsens 60-års dag ble det også forsøkt gitt en oversikt over skipsrederens mange interesser utover skipsfarten. Vi sier *f o r s ø k t* gitt, for med de mange felter der Tom Wilhelmsen engasjerer seg, er dette langt fra noen enkel oppgave. Men det vesentligste kom frem, hans interesse for mekanikk, spesielt avansert fremdriftsmaskineri for skip, hans arboretum, med mer enn tusen forskjellige trær, busker og frilandsplanter og hans engasjement for å hjelpe frem unge talenter innen kunst, videnskap og andre områder.

Skib-Rederi slutter seg til gratulantene.

WILLINE

forberedt på hård konkurranse

WILLINE blir navnet på den nye linjen mellom Japan/Fjerne Østen og Persiske Gulf, som starter opp i høst. I et intervju gitt til Norges Handels- og Sjøfartstidende understreker skipsreder Wilhelm Wilhelmsen at det er flere spesielle grunner til at rederiet satser tonnasje i denne trade. Den nye service er et naturlig ledd i utviklingen av Wilh. Wilhelmsens linjenett, idet rederiet fra før av har sine linjer mellom Europa og Persiske Gulf og mellom USA og Persiske Gulf. Agentnettet og de øvrige gode kontakter er således allerede tilstede.

Økningen i handelen mellom de berørte områder har vært betydelig, og det er grunn til å tro at denne utvikling vil fortsette, med den produksjon og salgsteknikk Japan representerer.

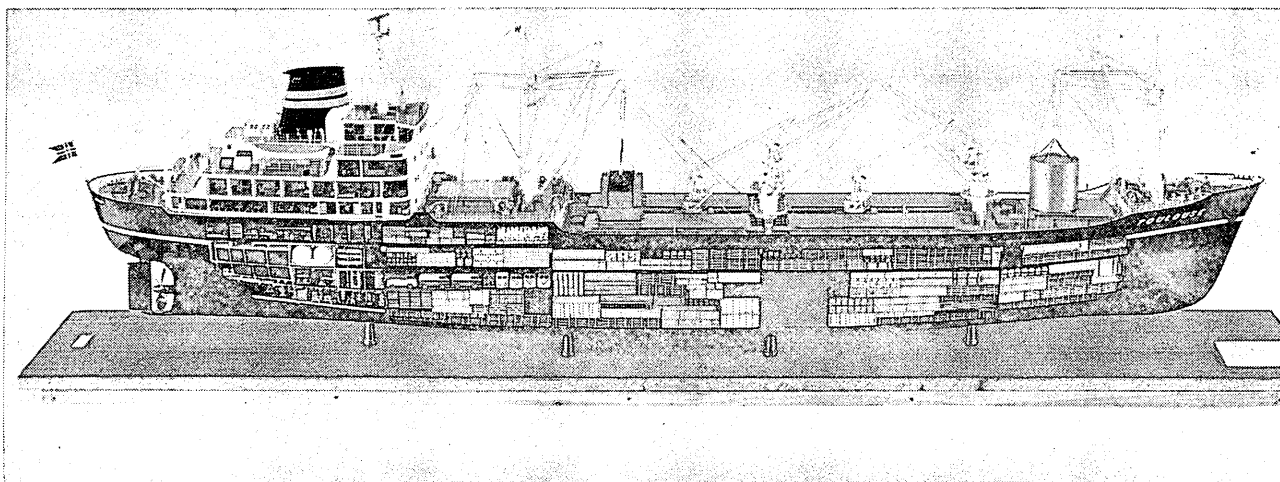
Når så rederiet disponerer egnet tonnasje, var det grunn til å satse på en ny service,

det første linjeprojekt siden Barber Middle East Line ble etablert i 1965. De tre skip som foreløpig er valgt ut, TOULOUSE, TYSLA og RAVNAAS, er så fleksible at de skulle passe udmerket inn i denne spesielle service. Alle tre har blant annet solid tungløft-kapasitet.

Rederiet regner med å møte sterk konkurranse om fraktene, understreker Wilhelmsen overfor Norges Handels og Sjøfartstidende. Alle de større japanske linjerederiene er i bildet, sammen med Maersk, Johnson Line og flere andre, men det er grunn til å regne med at det også vil bli plass til Wilh. Wilhelmsen.

Det er søkt om opptagelse i Japan Arabian /Persian Gulf Conference og i Straits Bombay Karachi Persian Gulf Conference, men vi akter å gjennomføre våre linjeplaner uansett om rederiet oppnår medlemskap eller ikke, fastslår skipsreder Wilhelmsen.

M/S TOULOUSE — velegnet for WILLINE



Skipsfarten kan ikke seile på tradisjoner

Intervju med
Wilhelm Wilhelmsen

Intervjuer
Ole S. Gilbo,
Aftenposten



REDEREN SÅ MENN INGEN ROMANTIKER

Skipsrederen er 34 år. Han representerer fjerde generasjon i ett av våre største og mest tradisjonsrike rederier. Her er fire partnere som disponerer en flåte som nærmer seg to millioner tonn. Bedriften beskjeftiger rundt 3500 personer til sjøs og i land. Med familie og andre pårørende er det kanskje 10 000—12 000 mennesker som lever av dette foretagende. Rederiet seiler hvert år inn i underkant av milliarder i fremmed valuta. Dets skip, med den karakteristiske hvite midtlinje langs skroget, er å se i havner og farvann verden over.

Rederinavnet Wilh. Wilhelmsen er 110 år gammelt. Det er ensbetydende med alt det beste i norsk skipsfartstradisjon. 34-åringen bærer navnet Wilhelm Wilhelmsen — det samme som bedriftens grunnlegger. Navnet alene skulle tilsi at han var født til å bli reder av stort format:

— Forsåvidt ikke, mener skipsreder Wilhelm Wilhelmsen. — Jeg er aldri hjemmefra blitt pålagt å forbedre meg på å bli shippingmann.

Det var snarere en gradvis motivering som førte til at jeg kom inn i dette yrke. En bror av meg, som altså også bærer det De betegner som et tradisjonsrikt navn i norsk skipsfart, har valgt å bli antropolog. Selv har jeg kanskje i yngre år snakket og drømt om å bli flyver — ja, brannmann og politi for den saks skyld, for å holde oss til gutteidealer. Men da jeg var blitt såpass voksen at en utdanning skulle stakes ut, falt det på en måte naturlig at jeg valgte noe som gikk i retning av shipping — dog uten påtrykk.

— Men har De ikke følt at navnet Wilhelm Wilhelmsen forpliktet?

— På ingen måte, i hvert fall ikke i den sammenheng De nevner det.

— Men når De først er blitt shippingmann, er det vel grunn til å anta at Wilhelmsen-navnet har hjulpet Dem frem både i bedriften og i rederikretser.

— Navnet spiller nok en vesentlig mindre rolle idag enn tidligere. Nu er det personen og hans egen-

skaper som vurderes. Jeg har lite til overs for dem som utelukkende lar seg blende av navn, og mitt mål er etter hvert blitt å leve opp til Wilhelmsen-tradisjonene, uavhengig av at jeg er født til dette navn.

De fire partnere er i aldersrekkefølge skipsreder Niels Werring, skipsreder Tom Wilhelmsen, skipsreder Niels Werring jr. og skipsreder Wilhelm Wilhelmsen. Sistnevnte er således yngstemann i bedriftens topledelse. Har han støtt mot en generasjonsmur når det gjelder nye synspunkter?

— Generasjonsskiftet i vårt rederi fant sted alt i femtiårene. Idag har vi en meget fin aldersfordeling, som spenner fra den erfarne 70-åring til en nykomling som meg på noen og tredve.

— Har De hatt mer vidtgående og radikale ideer enn Deres eldre partnere?

— Liberale tanker stammer forsåvidt oftest fra den yngre generasjon. Og jeg ser ikke bort fra at jeg har fremmet mer vidtgående ideer enn mine eldre partnere.

— Men har ikke Deres alder — og den derav følgende mindre erfaring enn de øvrige partnere — vært en ulempe?

— Det vil jeg ikke si. Man har latt meg slippe til, med varierende resultat.

— De har altså begått mange feil?

— Javisst!

— Og dette har kostet rederiet store penger?

— Man har lov til å gjøre feil når man er ung. Hvorledes skulle man ellers få også et negativt erfaringsgrunnlag å bygge videre på! Jeg tror imidlertid ikke at det jeg måtte ha truffet av gale disposisjoner og avgjørelser har beløpt seg til pengeomessig store bommerter. Jeg har vel heller begått mange feil i det små — og forhåpentlig lært av dem.

— Og etterpå er det gjort opp på kammerset — partnerne i mellom?

— Gjort er gjort, men det er klart at vi snakker ut om de bommerter som er gjort — det styrker samarbeidet. Det er forresten ett felt hvor jeg er mest engstelig for å begå feil, og det er på det menneskelige. Det er dessverre ofte lettere å feile på det menneskelige enn det økonomiske plan, og det er som regel vanskeligere å rette opp menneskelige skader og ubetenksomheter enn tilfellet er med feil man begår på det økonomiske plan, sier Wilhelm Wilhelmsen.

Han er eldste sønn av skipsreder Tom Wilhelmsen. — Bakgrunnen er omtrent som for svært mange andre i norsk skipsfart — ikke overvettets meget formell skoleutdannelse ut over artium og handelsgymnasium, men til gjengjeld solid, omfattende praktisk erfaring fra inn- og utland. Wilhelm Wilhelmsen valgte Vest-Tyskland, Japan og Australia for sine vandreår. Derefter kom han tilbake til Oslo for å arbeide i forskjellige avdelinger ved rederiets hovedkontor. Innimellom fant han også tid til å være til sjøs. Hvor lenge?

— Et halvt år.

— Som hva?

— Dekkgutt — i et annet rederi.

— Hva skal til for å bli en dyktig shippingmann?

— Jeg vil nødig påta meg å sette opp en universaloppskrift, og det er svært vanskelig å generalisere når man ser på de forskjellige rederile-

dere. Enkelte er late, mens andre — og de er så absolutt i flertall — er hårdt arbeidende personer. Ett fellestrekk jeg kan se er at de stort sett har satset på riktige prosjekter i riktig tid, og så får man da begynne å lure på hvorledes en slik egenskap kan tilegnes...

For å være noe mer spesifikk vil jeg tilføye at det ser ut til at kombinasjonsevne, vidsyn og administrativ dyktighet er viktige trekk. Man skal også være klar over at beslutninger, som involverer meget store beløp, ofte må treffes langt raskere i shipping enn i andre bransjer. Også dette stiller spesielle krav til lederne.

— Har De gjort Dem opp noen mening om hvilken lederstil De vil følge?

— Det er kanskje litt for tidlig i en alder av 34 år å snakke om ens mulige leder-«filosofi»! Jeg har imidlertid den grunntanke at en stor organisasjon må ha dyktige folk — som i de fleste tilfeller vil vise seg å gjøre arbeidet bedre enn en selv. En vesentlig oppgave for en bedriftsleder er å finne den rette medarbeider til de forskjellige seksjoner — medarbeidere han har tillit til og trygt delegerer betydningsfulle oppdrag. De må på sin side trives og finne oppgavene stimulerende. Ellers bekjenner jeg meg i høy grad til team-innsats, noe som for såvidt preger hele den daglige drift av rederiet på alle hold.

— Hva lærte De til sjøs?

— Jeg ble kjent med mennesker, og lærte å sette pris på hårdt fysisk arbeid. Jeg kommer nok aldri til helt å forsones meg med skrivebordet.

— Livet ombord idag?

— Det er på det rene at hele organisasjonsformen ombord er i støpeskjeen. Skipet vil etterhvert bli å betrakte som nær sagt en hvilken som helst annen bedrift. Norges handelsflåte er idag neppe en tilstrekkelig forlokkende arbeidsplass. Det kan iallefall ikke skyldes lønnsforholdene, som er blitt meget gode. Jeg tror heller at de to hovedårsaker som taler mot en karriere til sjøs er den stadige adskillelse fra familien samt det ensidige utdannelsesmønster man må gjennomgå. For å ta det siste først, så ser det idag ut til å være vanskelig for en med sjømannsutdannelse å finne likeverdig arbeide i land. Man

har ikke bruk for de spesielle kvalifikasjoner sjømannen har. Hele utdannelsen har vært basert på at han skal bli ombord inntil pensjonering, og jeg er ikke overbevist om at en ung mann, som for såvidt godt kan tenke seg å ta sjømannsutdannelse, vil finne et slikt langtidsperspektiv attraktivt nok. Vi er derfor i gang med å legge om hele utdannelsesmønsteret, slik at det også kan gi grunnlag for senere å ta stillinger i land på likeverdig basis.

Hvordan det endelige utdannelsesmønster vil se ut, vet jeg ikke, men det innrettes i hvert fall på at skipet er en bedrift som skal bemannes og ledes som et vanlig industriforetagende av tilsvarende størrelse. Kapteinen blir en slags bedriftsbestyrer, og siktemålet vil eventuelt bli at alle ombord skal ha omtrent samme utdannelse, slik at kapteinen for såvidt kan rekrutteres fra hvilket som helst departement ombord. Akkurat det å styre et fartøy er jo ikke lenger noen kunst — det får man apparater til å gjøre for seg. Den dag vi kommer dithen at karene ombord i skipsbedriften er like kvalifisert til å gå inn i tilsvarende jobber i landbedriften, vil flåten kunne fremstå med et langt bedre tilbud enn hittil.

Det andre moment, nemlig adskillelse fra familien, kan neppe løses på den måte at man får familiefartøy med kone, unger og hund! Blant annet skal jo barna helst innom en skole. Jeg tror heller ordningen blir at arbeidsinnsatsen ombord konsentreres og oppreguleres, og at selve tiden man er ombord ad gangen nedreguleres. Kobler man dette sammen med hva som er sagt om et nytt utdannessystem, kan man godt tenke seg at en mann seiler ute i 10—15 år, hvorefter han går iland — ikke bare for en seks-måneders periode, men kanskje for en rekke år, til barna er ferdige med skolen, for eksempel. Dette vil han lettere kunne gjøre når stillingen ombord fullt ut kvalifiserer ham for likeverdig arbeide i land.

Norges handelsflåte er nu på rundt 21 millioner brutto tonn, og Wilh. Wilhelmsens andel er ca. 6 pst. Tradisjonelt er rederiet blitt betraktet som et linjeforetagende, men efter det generasjonsskifte som fant sted i 1950-årene, har bedriften slått inn på nye veier. Tankflåten er nu på over 1,1 millioner tonn, og linjefart svarer bare for

mindre enn halvparten av den samlede virksomhet. Bulktonnasjen er på ca. 300 000 tonn. Rederiet er også med i oljeleting på den norske kontinentalsokkel, og har videre endel andre mindre virksomheter som ikke er direkte forbundet med sjøen.

— Men hovedprinsippet, understreker Wilhelm Wilhelmsen, — er at vi først og fremst vil bygge videre på de naturlige forutsetninger vi har for å drive skipsfart av enhver art. Og man skal være klar over at skipsfart slett ikke er noe entydig begrep: Tar man for seg tank, bulk, linje og hva de nu heter, så er hver og en i virkeligheten helt forskjellige virksomhetsgrener. Linjefart og tank har lite mer til felles enn jordbruk og industri.

— Hvorledes ser De på familietradisjonene i rederiet?

— De kan være både en styrke og en svakhet. Personlig tror jeg at det følelsesmessige engasjement blir sterkere i et familieledet foretagende, og med den riktige innstilling vil dette være en kraftig spore til eierne om å gjøre en god jobb. Men vi må vel innse at tiden arbeider imot de tradisjonelle familieforetagender. Den største fare er kanskje at de lett kan bli for statiske. Det er derfor maktpåliggende at vi kan søke å forandre oss i takt med det omliggende samfunn. Det har dessverre vært eksempler på at familiebedrifter etterhvert er blitt en slags sovepute, et forhold man forøvrig oftere finner i offentlige bedrifter, bare med den forskjell at familiebedriften vil forsvinne mens den offentlige vil bestå.

— Vil dere overveie å gjøre skipselskapene i Wilhelmsen-gruppen mer åpne, bl. a. ved offentlige emisjoner?

— Det er for såvidt ikke nødvendig for oss å «go public», ut fra det grunnsyn at vi for overskuelig fremtid har avpasset virksomheten og organisasjonen til de ressurser som er tilgjengelige. Ja, vi har faktisk mer enn nok å ta vare på med den størrelse og det aktivitetsnivå vi idag har.

Det dreier seg dessuten om så store beløp i shipping, at vi vanskelig kunne få inn summer som monner ved en vanlig emisjon, rettet f. eks. mot småsparere. Selvsagt kunne vi invitere betydelig fremmed kapital til å komme inn her — men som sagt, hele vår innstilling er basert på den dimensjon vi nu har, og den normale, sunne vekst

som vi forhåpentlig kan oppnå på dette grunnlag.

— Er rederiledelsen svært konservativ?

— Vi driver en forsiktig, men målbevisst forretningsførsel — og tatt i betraktning at tallene er fordoblet i løpet av siste 10-års periode, er det vel neppe korrekt å snakke om overdreven konservatisme i disposisjonene. Vi har forøvrig nu et nybyggingsprogram som beløper seg til ca. en milliard kroner.

— Men dere kunne vel tjent mer ved å være mer aggressive?

— Selvsagt! Det er nok av eksempler på at det ville lønt seg med friskere toner — men, glem ikke at det vel finnes flere eksempler på foretagender som er gått skoene av seg med en for frisk holdning. For et tradisjonelt linjerettet rederi som dette, har presset til å kaste seg ut i container-utviklingen vært stort, og vi priser oss idag lykkelig over at vi ikke har latt oss rive med før det passet oss, og på premisser som vi selv bestemte.

Skipsfart er uten tvil vår mest internasjonal orienterte næring — både fordi fartøyene stort sett arbeider borte fra hjemlandet, og fordi flåten er landets største enkeltvalutaintjener. — Wilhelm Wilhelmsen har bestemte synspunkter når det gjelder handelsflåtens videre internasjonalisering:

— Det er helt naturlig at det kommer istand internasjonale samarbeidsordninger i en næring som dette, og jeg vil minne om at vi har meget vellykkede ordninger med andre skandinaviske rederier. Neste skritt i det internasjonale samarbeidet vil kunne bli at det søkes etablert integrerte transportopplegg, hvor de forskjellige ledd i transportkjeden, også inklusive vareeierne, kan finne hverandre i multinasjonale samarbeidsformer. Her stopper ikke perspektivet opp innenfor Norden, vi må gå videre enn det. Slike omfattende samarbeidstiltak forutsetter imidlertid en positiv holdning fra våre myndigheters side, idet dette kan medføre både kapitaleksport fra Norge og mulige utenlandske majoritetsinteresser i norske skip.

I tråd med disse tanker vil jeg også si at norsk tilslutning til Fellesmarkedet er et naturlig ønske fra vår næring. Størst mulig internasjonalisering av handelen er den beste støtte skipsfarten kan få.

— Trenger norsk skipsfart med jevne mellomrom en Korea-krig eller en Suez-stengning?

— Det spørsmålet vil jeg helst betrakte som ikke stillet — det er klart at ingen ansvarlig shippingmann ønsker slike situasjoner. Krisetilstander skaper et veldig press, dessuten usikre forhold. Under en «boom», og jeg ser her bort fra triste hendelser som f. eks. en krig, kan det tjenes store penger på svært kort tid, og visse redere inngydes med for sterk optimisme for fremtiden, og disponerer og kontraherer derefter.

— Men er det ikke det friske initiativ som har vært hoveddrivkraften i norsk skipsfart?

— Friskheten, som De kaller det, har nok skapt enkelte av elementene i næringen — men jeg er ikke sikker på at dette er de enheter som vil være lengst blant oss. Det er ikke riktig å sjonglere hverken med de ansatte eller den store kapital som måtte ligge bak ens fartøyer, bare fordi man har en øyeblikkelig forlokkende høykonjunktur. Man kan ikke basere seg på at «boom»-tilstander vil vare for alltid, eller komme igjen med jevne mellomrom. Det er bedre å disponere ut fra normale tiders tilstander, og så eventuelt ta de fordeler som gode konjunkturer allikevel bringer med seg — uten å «gamle» på dem.

Nordmenn flest er stolte over skipsfartsnæringen. Landet er lite, flåten er stor. Den teller internasjonalt. I tråd med de stolthetsfølelser de fleste har på dette felt, skulle man tro at det å være reder og att-på til bære navnet Wilhelm Wilhelmsen ville skape rent romantiske oppfatninger hos personen W.W. selv. Eller hva?

— Nei, understreker han, — jeg er så menn ikke noen romantiker på vegne av norsk skipsfart — selv om jeg i likhet med andre er stolt over det våre redere har utført. Men skal man arbeide i dette jag til daglig, står man seg antageligvis bedre på å være kyniker enn romantiker. Tradisjoner er vel og bra — men de er ikke dem vi tjener penger på til å sette nye skip i fart!

— Fortoner livet seg som et «dolce vita» når man er 34 år og heter Wilhelm Wilhelmsen?

— Det var et underfundig spørsmål, og hvis jeg har oppfattet Dem riktig, vil svaret så absolutt være

THE CRUISE

*When the ship «Tarantel» went to sea
On her we were happy to be;
For we knew she was going to far away places
With different moneys and customs and races ---
When the ship «Tarantel» went to sea.*

*I'm the passenger in Cabin «D»,
With a name plate for all to see;
I spend my time reading and writing and sleeping,
And sometimes I eat—but late hours I'm not
keeping —
I'm the passenger in Cabin «D».*

*As we sail o'er the ocean brine,
And the engine is chugging just fine —
We sometimes hit a swell, and go pitching and rolling,
And then come calm seas—which is always consoling —
As we sail o'er the ocean brine.*

*This ship of the Wilhelmsen Line
Stops for cargo from time to time;
It comes in containers all painted in red;
We have everything here from steam rollers to
thread —
On this ship of the Wilhelmsen Line.*

*At ports we could go ashore
With passports, and money galore;
We've bought batiks and lacquer ware and cloisonne',
We are laden with ear-rings and dresses so gay,
And our baggage is now in complete disarray —
For at ports we could go ashore.*

*We managed some sight-seeing, too,
Our time was too short, it is true;
But we saw lovely Fuji with its snow-covered crest,
And the Raffles Hotel and Hong Kong at its best;
We saw Kuala Lumpur with its tin mines and pewter,
And the children on sampans who couldn't be cuter —
As we managed some sightseeing, too.*

*Now the end on our trip is sight,
And our feelings for home become bright;
But there's always regret to leave friends we have met,
And our days spent together we will never forget —
As the end of our trips is in sight.*

*The Captain and crew have been great;
These facts are true which I relate —
They have wined us and dined us, and supplied us
with bedding,
They have kept the ship straight on the course where
we're heading —
And for the New year may they have easy sledding —
Yes, the Captain and crew have been great!*

VIOLINE
grateful passenger

nei. Man får ikke noe givendes i denne bransje, uansett hva fødselsnavnet måtte være! Jeg har en lang arbeidsdag, og ikke så rent få bortedøgn i året — akkurat som mange andre næringsdrivende.

— Men kveldene?

— Jeg har aldri vært på nattklubb i Oslo, hvis det er den type «dolce vita» De sikter til...

— Ja, men i utlandet da?

— Nei, jeg er nok ingen tilhenger hverken av restauranter eller natteliv. Naturopplevelser og fysisk aktivitet, appellerer langt mer til meg. Jeg liker meg i friluft, dess-

uten er det sunt! I en bransje som dette er man utsatt for et ganske hårdt press, og det er viktig at man kan koble av og bruke kroppen innimellom. Idrettsmiljøet er stimulerende — og jeg synes det er festlig å konkurrere.

Jeg har forøvrig lyst til å minne om at vi mennesker ikke er skapt for TV og cola, og hvis vi ønsker å velte oss i «sivilisasjonens goder», bør vi ikke glemme å kompensere med fysisk aktivitet. Forfaller kroppen følger hodet lett etter!

— De har gått Birkebeinerløpet?

— Ja, men plasseringen er ikke

noe å skrive i avisen om. Men jeg gjør jo så godt jeg kan.

— Har skipsrederen politiske ambisjoner?

— Ikke utover det politiske engasjement og den interesse de fleste borgere legger for dagen på dette område. Jeg ville sannsynligvis vært helt ubrukkelig som stortingsmann, blant annet fordi jeg neppe ville ha orket å sitte igjennom dagelange debatter og diskutere hva andre har eller burde ha gjort eller skal gjøre.

— Kunne De tenke Dem å være statsråd, da?

— Ja, heller det!

KJELL HANSEN

Norsk skipsfart i fellesskapet

«Skib-Rederi» har tidligere gitt bakgrunnen for at norsk skipsfart mener Norge bør slutte seg til et utvidet europeisk Fellesskap. Skipsfarten er en av landets største næringer i antall arbeidsplasser. 3—400 000 familie-medlemmer i Norge har direkte eller indirekte skipsfarten som økonomisk grunnlag. I tillegg kommer den helt avgjørende rolle handelsflåten spiller i norsk utenriksøkonomi, og dermed for å holde hjulene i gang i alt norsk arbeidsliv.

Derfor må hensynet til skipsfartens fremtid veie tungt i den avgjørelse det norske folk skal treffe.

Skipsfarten og landets økonomi.

Det er alminnelig kjent at Norge er mer avhengig av de økonomiske forbindelser med omverdenen enn de aller fleste land er. Vår utenrikshandel utgjør ca. 40 % av alt det det norske samfunn produserer og omsetter.

Norsk økonomi er spesiell også på andre måter. Vi har et nesten konstant misforhold mellom eksport og import av varer — mellom det vi selger til andre land og det vi kjøper fra dem. Vårt salg av varer til utlandet dekker bare drøyt omkring to tredjedeler av det vi trenger å kjøpe igjen.

Importen dekker maskiner, råvarer og halvfabrikata til vårt eget næringsliv, utstyr og forbruksvarer til offentlig og privat virksomhet.

Gapet mellom import og eksport dekkes først og fremst av den norske handelsflåtens opptjening av fremmed valuta — dollar, pund, yen, mark, francs osv. Den valuta som skipsfarten skaffer til landet ved å frakte andre lands varer, dekker årlig mesteparten av det underskuddet vi har i den rene **varehandel** med utlandet.

Det dreier seg om meget store tall. I år — 1971 — utgjør underskuddet på varehandelen omkring 8 600 mill. kroner. Skipsfartens frakter er antatt å gi et netto beløp på 7 500 mill. Hva dette bidraget betyr, kan uttrykkes på en annen måte: Norges totale valutareserver er idag på omkring 9 500 mill. kroner. Hvis man for eksperimentets skyld tenkte seg at vi et år **ikke** hadde noen inntekter fra skipsfarten, ville praktisk talt hele vår valutabeholdning gå med til å dekke handelsunderskuddet for dette ene året. Norge ville omgående vært på vei inn i en alvorlig valutakrise.

Hva vi kan trekke ut av dette er at norsk økonomi og virksomheten i alt norsk næringsliv er uløselig knyttet sammen med skipsfartens inntjeningssevne — med det bidrag handelsflåten kan gi til landets utenriksøkonomi. At norske skip har **adgang** og **evne** til å konkurrere om de internasjonale frakter er avgjørende også for alle de områder av næringsvirksomhet og samfunnsutbygging som ikke direkte har befatning med skipsfart i det daglige arbeid.

Et grunnleggende forhold.

Det kanskje mest fremtredende trekk ved den norske handelsflåte er at den, nesten i sin helhet, arbeider med frakt av andre lands varer. Bare en liten del, omkring 7 %, av norske skip er beskjeftiget med å frakte varer til og fra Norge. Vi har riktignok en **forholdsvis** stor utenrikshandel, men Norge er et lite land og vår andel av verdenshandelen blir derfor ikke særlig stor. Den del av verdens flåte som seiler under norsk flagg er 100 ganger større enn vår andel av verdens befolkning. Norsk skipsfart er dermed avhengig av å være «verdens fraktemenn».

Det er altså ikke Norges egen utenrikshandel som danner ryggraden i handelsflåtens beskjeftigelse. Norsk skipsfart står og faller med sin adgang til å ta del i fraktene mellom **andre** land, verden over. Dette forutsetter at internasjonal skipsfart bygger på et prinsipp om fri deltagelse i de internasjonale sjøtransporter: Det vil si at de som selger og kjøper varer skal ha fri anledning til å velge hvilke skip de ønsker for sine frakter, uansett hvilket flagg skipet seiler under.

Å sikre denne adgangen til konkurranse på like fot er hovedoppgaven for norsk skipsfartspolitik. Dette avgjørende prinsipp om fritt valg av skip trues i dag fra mange kanter. Skal konkurranseadgangen sikres må Norge delta i et intimt og aktivt samarbeid med alle de land som deler vårt syn på internasjonal skipsfartspolitik. Det må skje i skipsfartens egne internasjonale organisasjoner, i samarbeide mellom næringen og myndighetene, og på det rent politiske plan — i samarbeidet mellom landenes regjeringer.

Hovedregelen er at Norge må være med, som medbestemmende part, i alle internasjonale organisasjoner hvor det blir tatt beslutninger som angår internasjonal skipsfart. I den sammenheng vil medlemskap i et utvidet europeisk fellesskap få stor betydning for den rolle Norge kan spille i internasjonal skipsfartspolitik, og for den måten vi kan ivareta våre interesser på.

Hva betyr EEC-samarbeidet for norsk skipsfart?

Det er mange som tror at skipsfarten som helhet har fordel av politisk uro og krisesituasjoner. Slike forhold kan riktignok føre til en plutselig og kortsiktig økning av efterspørselen etter tonnasje, men de kan like gjerne føre til plutselig svikt i markedet, og de gjør det vanskelig å planlegge på lang sikt.

For et skipsfartsland som Norge er det ikke de brå svingninger, men den jevne og sterke økning av verdenshandelen som har betydning i det lange løp. De senere år har vi sett at handelen mellom landene er øket omtrent dobbelt så raskt som produksjonen. De store markeder har stimulert denne utviklingen, ikke bare i handelen mellom medlemsstatene, men også ved en kraftig stigning i handelen med andre land. Vi ser det tydeligst i Fellesmarkedets tilfelle. I årene 1959—69 er verdenshandelen som helhet noe mer enn fordoblet (en økning på 122 %), mens EEC's andel med omverdenen er mer enn tredoblet — importen er øket med 212 % og eksporten med 200 %. For skipsfarten har denne utviklingen overmåte stor betydning, eftersom det aller meste — 91 % — av EEC's handel med andre land blir fraktet sjøveien.

En tilsvarende vekst i indre og ytre samhandel ser vi i EFTA's tilfelle, selv om den ikke har vært like kraftig som for EEC. Man regner med at en utvidelse av EEC med EFTA-land, og det større marked som dermed blir skapt, ytterligere vil stimulere denne veksten i produksjon og samhandel. For et utvidet EEC vil det bli en enda større del av «utenrikshandelen» som går sjøveien — hele 95 %. I tillegg vil handelen **innen** det utvidede Fellesskap bli transportert med skip.

Dette vil bli langt det største arbeidsområdet for Norges handelsflåte. Omkring 55—60 % av flåten vil være opptatt med å frakte varer til og fra et utvidet EEC. Det blir dermed det viktigste «arbeidsmarkedet» for vår skipsfart. Dette gjelder både når vi ser på disse landenes behov for sjøtransporter i dag, og når vi på bakgrunn av de siste års erfaringer tenker oss dette markedets betydning for en økende verdenshandel i årene fremover.



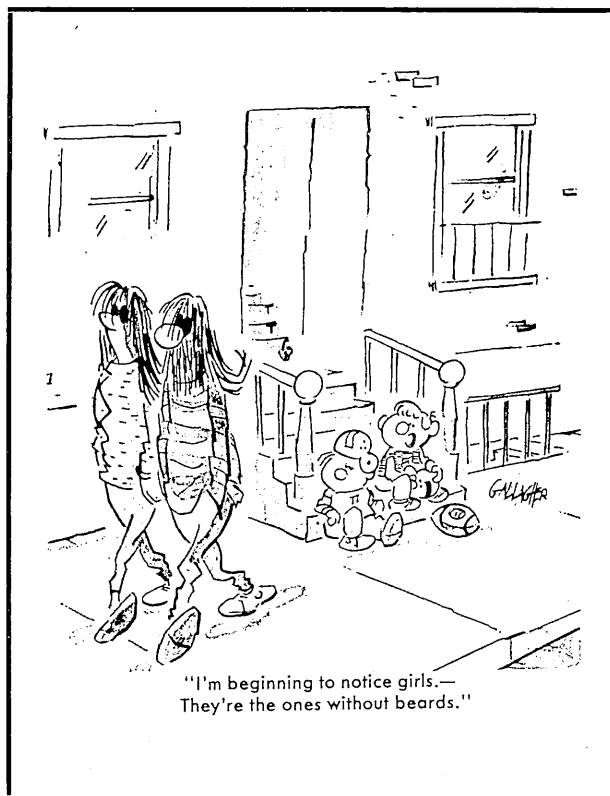
MEDALJENS BAKSIDE

M/S TAIMYR — rederiets datastyrte stolthet — et teknisk vidunder, og en fryd for øyet, men også denne medaljen har sin bakside.

Dette innlegg er ikke ment som direkte kritikk, men jeg håper det vil bli til hjelp ved planlegging av nye skip.

Det er naturligvis mitt eget departement jeg her vil komme inn på.

Generelt sett er hyllene for dype. De varierer fra 80—100 cm. Det er umulig å rekke inn til «skottet» hvis man da ikke skal krype inn. En hylle bør ikke være dypere enn 50 cm, dersom man skal ha muligheter til å holde det rent og ordentlig, og ha oversikt over innholdet.



Lintøyrommet er heller ikke som ønskelig. Smalere hyller på to sider, og en annen plassering av døren ville gjøre rommet mye mer oversiktlig.

Skittentøyrommet bør være større. 2,5 kvm er altfor lite.

Beholdere for mel, gryn, bønner, etc. bør være festet på en slik måte at de er lettere å få frem ved rengjøring.

Øl- og mineralrom burde være hylleløse. Hyllene tar altfor stor plass. Dessuten hindrer de at man får god oversikt over varene.

Når det gjelder salongen og messene, er langbordene et irritasjonsmoment. Dette gjelder spesielt ved selvserving at langbordene er lite hensiktsmessige. Det er vanskelig å komme frem, og det er ikke til å unngå at man forstyrrer de som sitter ved siden av. Her er det yttre ønske om 4 manns bord. De bør være festet til «dørken» på en slik måte at man på en lett måte kan flytte dem sammen til langbord dersom man skal ha selskap ombord. Dessuten ville det også være et ønske å få installert en smal buffet med innebygd varmeplate som kunne dras ut som en fjel. Dette ville være meget arbeidssparende.

Når det gjelder passasjerene, trenger man i høyeste grad et koffertrom, hvilket man savner helt i dag.

Ved selskaper ombord trenger man et toilettrom som kan stå til gjestenes disposisjon. Er det fullt i alle passasjerlugarene, er det i dag stuertens lugar som blir benyttet. Dette er en noe uholdbar løsning, spesielt i havner som Manilla, da man risikerer at lugaren blir «ribbet» på et blunk, dersom den står åpen.

Jeg håper at disse bemerkninger blir tatt ad notam, når man igjen skal planlegge et nytt skip som skal seile for rederiet Wilh. Wilhelmsen.

Fredmar R. Johannesen - stuert.

SVERRE THORSTENSEN

Yngre offiserers rolle ombord — en organisasjons- utvikling

I forrige nummer av SKIB-REDERI var det et innlegg om yngre offiserers rolle ombord. I dette innlegg vil jeg skissere en mulig utvikling av organisasjonen ombord som både kan representere en utfordring til de yngre offiserer og samtidig effektivisere utførelsen av viktige funksjoner.

FIG. 1 viser den grunnleggende organisasjonsstruktur, som har eksistert i en årrekke med en klar ansvarsfordeling mellom departementene, slik dette er formulert i lovgivning og generalinstruks.

FIG. 2 viser hvorledes denne organisasjonen har blitt «myket opp» ved innføring av PLANLEGGINGSKOMITE og ALTERNERING. Det er verd å merke seg at denne «oppmyking» ikke endrer ansvarsforholdene. Ennu har vel ikke planleggingskomiteen helt utfunnet sin beste arbeidsform. Blant annet vil det utvilsomt ta tid før skipstillitsmannens deltakelse i komiteen har funnet sitt naturlige leie. Imidlertid er det klare indikasjoner på at det skjer en positiv utvikling.

FIG. 3 viser en videre utvikling av organisasjonsstrukturen som antyd det innledningsvis:

NAVIGASJONSOFFISERENS (1. styrmannens) stilling er godt innarbeidet og ordningen har vært praktisert i adskillige år.

VELFERDSOFFISERENS plass og arbeidsområde er neppe så klar som navigasjonsoffiserens, men de fleste skip har allikevel praktisert å ha en velferdsoffiser som er valgt på frivillig basis, og som ivaretar koordineringen av idretts- og velferdsarbeidet ombord. (I SKIB-REDERI nr. 1/71 var det et innlegg om velferdsorganisasjonen ombord.)

VERNEOFFISEREN er en nyskapning som ble introdusert og omtalt i forbindelse med det verneopplegg som ble tilsendt samtlige skip ifjor. Det ser ut til at vernesaken har slått godt an i rederiet, men det mangler nok en del på at verneorganisasjonen har blitt så effektiv som den bør være. Stillingen som verneoffiser er foreløpig ikke knyttet til noen spesiell offiser.

OPPLÆRINGSOFFISEREN er også en nyskapning som ikke tidligere har vært omtalt og vel heller ikke praktisert. Med den økende aktivitet når det gjelder

systematisk opplæring ombord av aspiranter er det imidlertid et klart behov for en koordinerende instans.

Utviklingen vil sikkert «produsere» nye funksjoner som det er nødvendig å innpasse i organisasjonen på tilsvarende måte. Det er imidlertid viktig å merke seg at disse offiserers rolle ikke endrer ansvarsforholdet i den fundamentale departementsorganisasjon — i alle fall ikke på det nuværende tidspunkt.

Noen vil sikkert innvende at de ovenfor nevnte funksjoner best kan ivaretas i departementsorganisasjonen. Forholdet er imidlertid at når det gjelder en rekke funksjoner, for eksempel velferd, vern og opplæring, så er det et utpreget behov for koordinering og administrasjon på tvers av departementene og i slike tilfelle er det hensiktsmessig at kapteinen delegerer dette arbeid til en offiser — som normalt neppe bør være departementssjef.

Muligens hadde betegnelsene navigasjonssekretær, velferdssekretær, vernesekretær og opplæringssekretær vært mer dekkende for å angi disse offiserers befatning med saken.

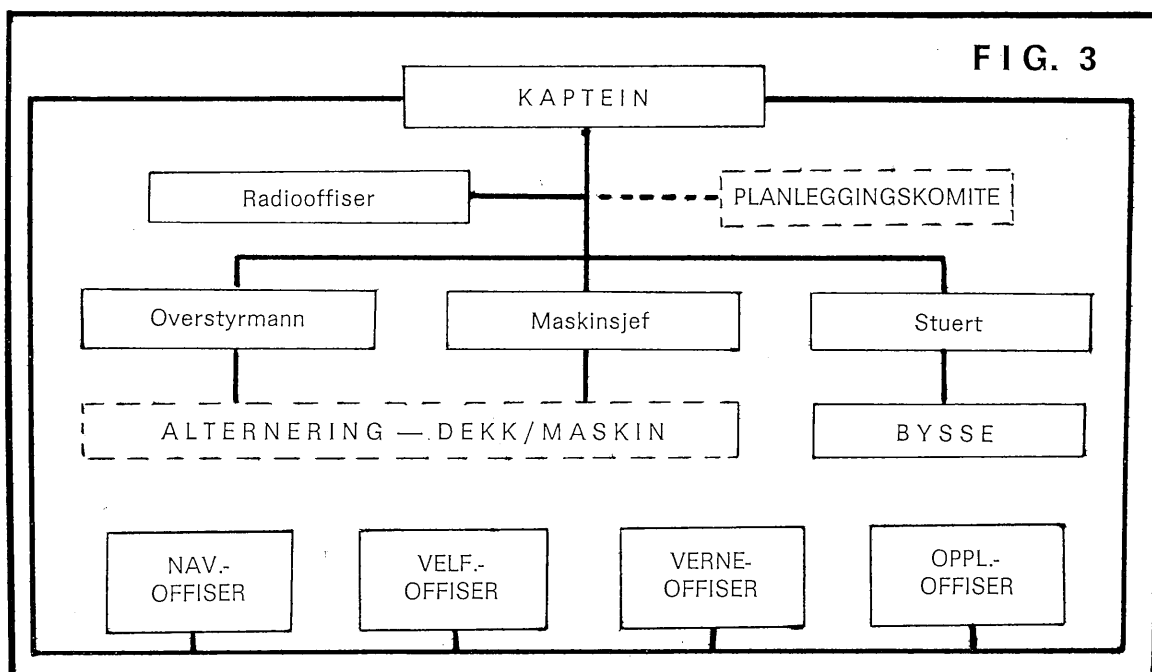
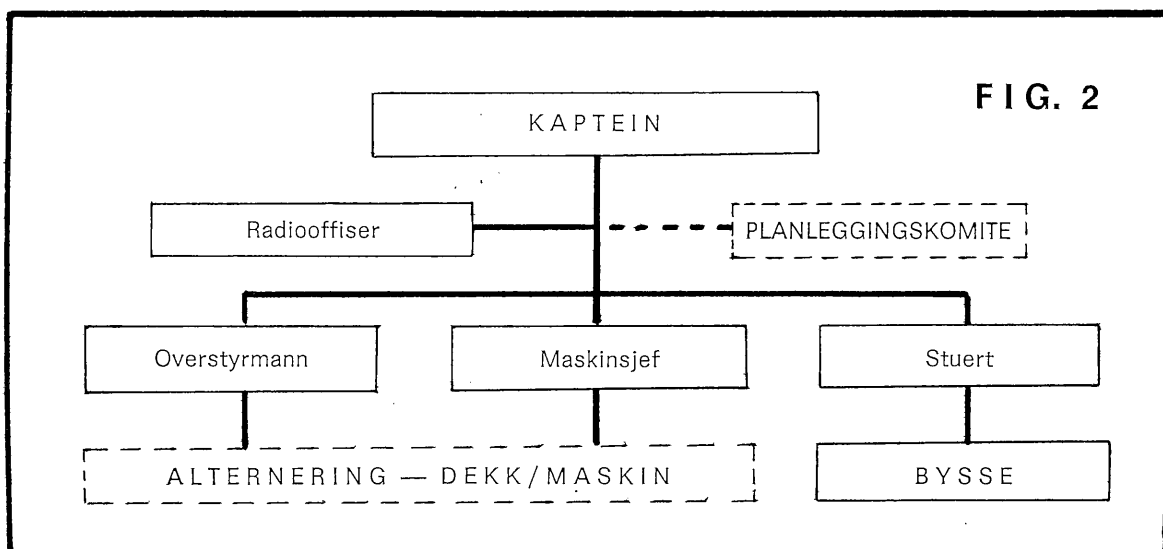
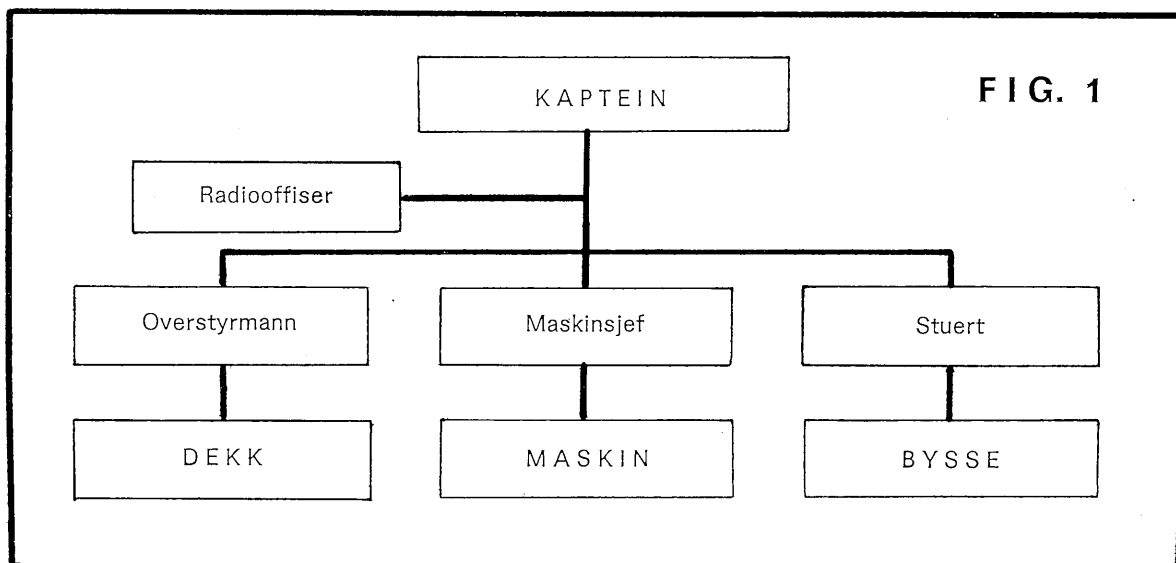
Ordningen med 1. styrmannen som navigasjonsoffiser synes tilfredsstillende og bør neppe endres på det nuværende tidspunkt.

Velferdsoffiserer bør fortsatt velges på frivillig basis eftersom en vesentlig del av arbeidet naturlig nok vil falle på fritiden.

Stillingen som verneoffiser og opplæringsoffiser bør ivaretas av en bestemt offiser og 2. styrmannen synes å peke seg ut som det beste alternativ av forskjellige grunner, bl. a.:

1. Arbeidet er vesentlig av personellmessig og administrativ karakter og stemmer således best overens med navigatørutdannelsen.
2. I tidens løp vil samtlige navigatører ha innehatt stillingen og vil ta med seg denne kunnskap som departementssjef og kaptein.

Det er temmelig opplagt at det i tiden fremover vil tvinge seg frem organisasjonsendringer ombord i likhet med hva som skjer i arbeidslivet forøvrig. Det er viktig at denne utvikling kan skje uten å gi avkall på kravene til sikkerhet og effektivitet. Etter min mening vil det mønster som er antyd det i dette innlegg øke effektiviteten samtidig som det åpner muligheter for en utvikling av yngre offiserer ombord.



Distriktshøyskolen er også for handelsflåtens offiserer

Jeg viser til min artikkel i SKIB-REDERI nr. 4/70, og skal i korte trekk fortelle hva distriktshøyskolen nå kan tilby av videre/etterutdannelse for navigatører. Det er Agder distriktshøyskole i Kristiansand som hittil har kommet lengst i denne sak, og skolen kan nå tilby følgende:

1. Et 2 måneders kurs i skipsfartsøkonomi hvor hovedhensikten er en ajourføring i fagene: Psykologi, organisasjonsforhold og personaladministrasjon ombord, innføring i EDB, skipets driftsøkonomi og internasjonal handel og sjøtransport.

Det første kurset ble avviklet sist vinter i samarbeide med Kristiansand navigasjonsskole. Bygget på erfaring fra dette kurset håper man på at nytt kurs kan holdes våren 1972. Rederiet deltok med tre kapteiner i første kurset og meningen er at flere skal få anledning til å delta senere.

2. Utvidet kurs for skipsførerutdannelse. Varighet 1—2½ år. Formålet er å styrke skipsførerutdannelsen med distriktshøyskolefag som matematikk, EDB, statistikk, rettslære og økonomiske administrative fag.

Distriktshøyskolen er som kjent en elastisk skole og kan tilby tre hovedalternativer.

- a. Full høyskolekandidateksamen kombinert med skipsførerutdannelse. Normal studietid 2½ år.
- b. Delvis eksamen ved distriktshøyskolen og full eksamen i nautiske fag. Studietid 2 år.
- c. Skipsførerkurs og enkeltkurs etter valg ved distriktshøyskolen. Studietid 1 år.

I det siste alternativ finnes det to varianter, og jeg skal komme litt nærmere inn på disse eftersom de allerede er en realitet.

Postgymnasialt skipsførerkurs.

Agder Distriktshøyskole og Kristiansand Navigasjonsskole har innledet samarbeide og kunne i høst tilby en skipsførerutdannelse kombinert med tilleggsutdannelse ved distriktshøyskolen. Forsøket er godkjent av Kirke- og Undervisningsdepartementet og vil gå parallelt med skipsførerkurset ved navigasjonsskolen. For å bli opptatt ved kurset må man fylle de vanlige krav for opptak på skipsførerkurset og dessuten ha kunnskaper tilsvarende examen artium i norsk og engelsk (reallinjens pensum) og matematikk (språklinjens pensum). Interesserte uten eksamen artium kan skaffe seg de nødvendige forkunnskaper gjennom kurser ved korrespondanseskole. Forsøks-

kurset vil følge vanlig fagfordeling med unntak av at fagene norsk sløyfes og at engelsk pensum reduseres. Den innsparte tid benyttes til studier ved distriktshøyskolen. Det er meningen at studentene skal ta eksamen i matematikk i første semester. I andre semester kan studenten velge mellom et rent økonomisk emne eller grunnkurs i statistikk. Det er selvfølgelig anledning til å ta mere enn ett fag hvert semester ved distriktshøyskolen for de studenter som måtte ønske det. Man mener imidlertid at det vil være urealistisk å tro at noen klarer å ta mere enn et semester av distriktshøyskolen.

Oppfriskningskurs i matematikk samt forkurs i bokføring begynte den 10. august. Fra rederiet deltar 8 styrmenn i forsøkskurset og til orientering kan meddeles av 7 av disse har artium mens 1 har real-skole samt matematikk-kunnskaper fra sjøkrigsskolen.

Rederiet håper at alle som er kvalifisert, i fremtiden benytter seg av dette tilbud.

Navigatører med skipsførerutdannelse.

Som nevnt i den tidligere artikkel har rederiet planlagt at endel fast ansatte navigatører med skipsførerutdannelse skal få anledning til å ta merutdannelse ved distriktshøyskolen.

Studenter av denne kategori kan bygge opp et studium som kan være meget fleksibelt med hensyn til lengde og faglig innhold.

Agder distriktshøyskole har bl. a. foreslått et ett-årig opplegg i økonomisk/administrativ studieretning og den ser slik ut:

I semester Høsten	II semester Våren
Matematikk	Statistikk I
Samfunnsøkonomi I	Samfunnsøkonomi II
Regnskap I	Kostnads-/
EDB grunnkurs	Inntektsanalyse
Allmennfag	Valgkurs
(Psykologi)	Valgkurs

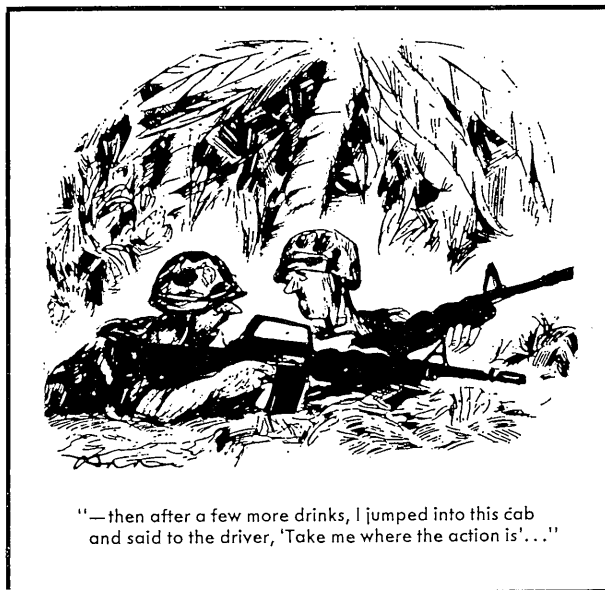
Som valgfrie fag har rederiet i samarbeide med distriktshøyskolen anbefalt at våre studenter velger fagene «Rederiets organisasjon og personaladministrasjon» og «Rederiets økonomi».

Den 1. september ble en kaptein og tre overstyrmenn fra rederiet immatrikulert ved skolen. Før denne tid hadde de deltatt i et 3 ukers forkurs i matematikk og bokføring. Bokføringen var nærmest en repetisjon fra skipsførerskolen, mens matematikkurset var en betingelse for at studenter uten artium kunne bli immatrikulert.

Som kjent er opptakskravene artium eller tilsvarende. Distriktshøyskolen mener at skipsførerutdannelse samt tilleggsutdannelse i matematikk skulle tilfredsstille dette kravet. Våre studenter fikk beklageligvis liten tid til forberedelser og møtte til forkurset stort sett kun med de matematikk-kunnskaper de hadde fra skipsførerskolen. Det viste seg da også at de fikk arbeide meget hardt for å komme igjennom. Det er imidlertid første gangen at denne kategori studenter går ved distriktshøyskolen, og hvis det viser seg at de trenger mer tid enn planlagt i matematikk, er det meningen å trekke ut av skoleplanen et av de andre fagene.

Navigatorer som siden skal begynne på distriktshøyskolen, må gjennomgå et korrespondansekurs i matematikk som tilsvare examen artium (reallinjens pensum) eller språklinjens pensum med forkurs.

Vi håper at distriktshøyskolen på denne måte vil dekke et behov for videreutdannelse for våre navigatører.



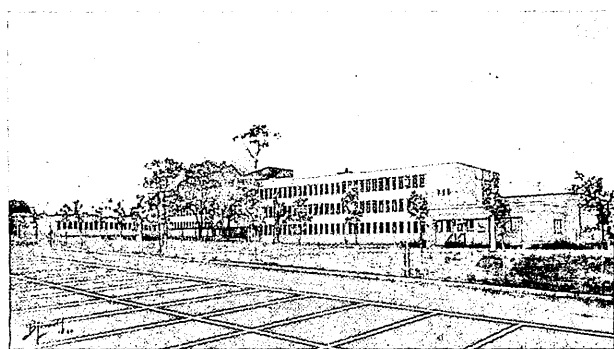
"— then after a few more drinks, I jumped into this cab and said to the driver, 'Take me where the action is'..."

INGENIØRUTDANNELSE MED MASKINSJEFEKSAMEN

I februar 1971 ble det ved Østfold tekniske skole startet en 3-semesterers ingeniørutdannelse av kandidater med maskinsjefeksamen. Som kjent er det 4 mann fra vårt rederi som deltar i forsøksordningen, og i den forbindelse avla vi skolen et besøk den 25. august d.å. Skolen ligger i vakre omgivelser i nærheten av Sarpsborg, og vi fikk inntrykk av at både skolen og stedet satte pris på det lille pust av sjøfart som var blitt brakt inn i deres miljø.

Vi spurte en av våre kandidater om han ville skrive noen ord i SKIB-REDERI om de betraktninger han har gjort seg etter at et semester nå er unnagjort.

V. Bekkavik.



ØSTFOLD TEKNISKE SKOLE

På forespørsel fra en av redaksjonskomiteens medlemmer vil jeg gjerne få komme med enkelte betraktninger om denne ordningen. Som kjent har denne skoleordningen vært i funksjon siden 1. februar, og vi kan vel allerede på det nåværende tidspunkt trekke visse slutninger om denne skoleordningens berettigelse eller ikke. Vi var fire av rederiets maskinister, to maskinsjefer, en førstmaskinist og en annen-

maskinist, som begynte ved Østfold tekniske skole i en klasse på tilsammen 25 elever.

Nå som det første semester er tilbakelagt, er vi blitt klar over hvilke problemer som melder seg med et slikt nytt skoletilbud. Det første semesteret gikk med til en oppfriskning av gamle og delvis glemte kunnskaper, samt at vi prøvde så godt vi kunne å absorbere endel nye. Det er ikke til å komme forbi at tempoet er skrudd noen hakk opp. En treårig teknisk skole skal gjennomgås på et og halvt år. Problemene for den enkelte elev har variert alt etter tidspunktet for den senest avlagte maskinisteksamen. De elever som hadde en maskinisteksamen fra før 1970, måtte gjennom en opptaksprøve i matematikk, fysikk-mekanikk og tysk. Resultatene fra disse prøvene ble så lagt til grunn for opptagelsen.

Undervisningen er lagt opp slik at lærerne har tatt mest mulig hensyn til våre tidligere kunnskaper og erfaringer. Den er lagt opp noe friere enn den vanlige undervisning ved samme skole. Man har for eksempel sløffet undervisning i norsk og i stedet gitt flere timer til innføring i reguleringsteknikk. Skolens ledelse har hele tiden vært meget interessert i våre reaksjoner på opplegget og eventuelle forslag til forandringer.

Dette semester vil gi de første svar på om opplegget er gjennomførlig i sin nåværende form. Rundt juletider skal det være eksamen i følgende fag: fysikk-mekanikk, kjemi, tysk og maskindeler. Resultatet av disse prøvene vil bli lagt til grunn for den endelige gjennomføringen av skoleopplegget i sin nåværende form, eller om det vil være aktuelt med enkelte justeringer.

Det blir et spennende og hardt skoleår vi nå går i møte. Etter endt eksamen sommeren '72, har man en god utdannelse og en solid bakgrunn for videre tjeneste i rederiet. Så vil det være opp til den enkelte på eget initiativ og ved samarbeidsvilje å nå den stilling hvor man føler at man kan være til den beste nytte.

Arild Opsahl.

CONTAINEREN OG SJØFARTEN

Foredrag på studiekonferansen «containertransport», arrangert i Oslo den 8. juni 1971 i forbindelse med utstillingen «Transport — Lagring — Emballasje 71».

Det engelske shippingtidsskrift «Fairplay» presenterte i februar i år en oversikt som viste at mer enn 200 containerskip med en kapasitet på mer enn 300 20' containere nå er i ordre, hvorav ca. 80 hadde en kapasitet på 1 000 containere eller mer. Dette viser med all ønskelig tydelighet at containerinvesteringene akselererer. Vi er vitne til en industrialisering av linjefarten som opprinnelig oppstod ut fra ønsket om å rasjonalisere laste- og lossearbeidet i havnene, men som siden medførte konsekvenser som få forutså, såsom helt nye driftsformer, tap av identitet, nye ansvarsforhold for lasten, revurderinger av tidligere etablerte målsettinger, konsentrasjon om de større havner og integrerte transportopplegg.

Reynolds Tobacco Co. i U.S.A. betalte for ca. to år siden mer enn 400 mill. \$ for å overta kontrollen av Sea-Land, mens på den annen side solide og erfaringsrike engelske storrederier taper millioner av pund på sin containertransport mellom Europa og Australia, og vi kunne nettopp lese at American Export Isbrandtsen Lines har tvunget sitt moderselskap til akkordforhandlinger p.g.a. et større tap på containeroperasjoner siste regnskapsår. Matson måtte vesentlig redusere sine containerservices og det samme gjelder Moore McCormack.

Det er tydelig at det er stor forskjell på de enkeltes forventninger og andres resultater, men det er hevet over tvil at for mange containerrederier har resultatene hittil representert en bitter skuffelse. Ikke desto mindre må vi kunne slå fast at investerings tempoet øker, at containeren er kommet for å bli og at alle som har befattning med stykkgodstransport vil føle dens ringvirkninger.

Hva var så den opprinnelige **målsetting** ved omstillingen til containeriseringen? Først og fremst så rederiene i containeren en mulighet for å omskape linjefart til en kapitalintensiv fra å være en arbeidsintensiv virksomhet. En slik endring er særdeles interessant i en inflasjonstid som vår. Få ting kan vi være så sikre på i den økonomiske verden som det at uttellingene til manuell arbeidskraft vil stige, og stige raskt. Containeriseringen gjør derfor et linjerederi mindre sårbart overfor variable kostnadsstigninger, i og med at de faste kostnadene, investeringene, ligger faste i ca. 15 år for skipets vedkommende og 7—8 år for containerens vedkommende. Det praktiske resultat for avskipere skulle derfor bli en mindre frakstigning enn hva som ville vært tilfelle for en konvensjonell service.

Containeren muliggjorde også en annen prosess som er velkjent fra industri, nemlig **standardisering**. Lasting og lossing av standard containere er enklere og raskere enn håndtering av gods med alle mulige fasonger, forpakninger etc., hvilket igjen representerer kortere liggetid i havn og bedre utnyttelse av skipenes transportkapasitet.

En annen, og etter manges mening den viktigste, målsetting ved containeromleggingen var behovet for å organisere **effektive integrerte transportopplegg**. Containeren kan håndteres av jernbaner, lastebiler, skip og fly og de store investeringer som har vært foretatt i løfteutstyr muliggjør i dag på en rekke steder en rask overføring av containere fra et transportmiddel til et annet. Som bekjent utgjør sjøtransporten kun **et ledd** i den totale transportkjede, og det vil alltid være andre transportmidler involvert. Containerens store styrke er nettopp at den **rasjonaliserer totale transportopplegg**. En Full Container Load går uåpnet fra avskippers lager til mottagers lager. Såfremt lasten er riktig stuert, oppnår den en god beskyttelse, og containeren har mulighet for å bevege seg hurtig gjennom den totale kjede, såsant det hele er organisert på en riktig måte.

For det enkelte rederi har containerengasjementet ofte vært diktet ut fra ønsket om å unngå å sakke akterut i forhold til konkurrentene. Mange ville sikkert ønsket en langt senere utvikling, men ble presset inn i containerinvesteringer for å beskytte etablerte linjeinteresser. Presset kom som bekjent først og fremst fra U.S.A. der flere rederier i containeren så en mulighet for å styrke amerikansk skipsfart. Ikke bare laste- og losseoperasjonen, men også selve sjøtransporten blir mer kapitalintensiv i containeropplegg. Containerskipene er større og hurtigere, og dermed også langt dyrere. Driftsutgiftsdelen synker, og det handicap som amerikanske rederier har p.g.a. høyere mannskapsutgifter, blir vesentlig redusert.

Som en siste rederimotivering for containerengasjement vil jeg nevne ønsket om å gjøre sjøtransport som transportform mer konkurransedyktig i forhold til andre transportformer. Jeg tenker her først og fremst på forholdet mellom skip og fly. Flyselskapene ville sett det som en ønskeposisjon om god, gammeldags linjefart fremdeles hadde vært toneangivende på Nord-Atlanteren. I stedet ser vi nu et bilde der hurtige containerskip tilbyr en høykvalitativ transport-service til lave priser. Det er klart at flyselskapene fremdeles har sitt naturlige markedsegment, men

dette segment hadde vært langt større ifall rederiene ikke hadde foretatt sine containerinvesteringer.

Denne forsamling kjenner utvilsomt begrepet **Total Cost Concept** som i korthet går ut på at distribusjonskostnader ikke bare består av fraktkostnader, men at hele distribusjonsfunksjonen må trekkes inn når man skal vurdere hvilket transportmiddel eller hvilken forpakkingsmetode som er de økonomisk beste å benytte seg av. I dette arbeidet må alle kostnader som påløper fra varen tas fra produksjonsbåndet til det er fremme på mottagers lager, inkluderes. Selv om flyselskapene har vært de flittigste når det gjelder å benytte the Total Cost Concept i sin salgsargumentasjon, er selve filosofien like relevant for alle transportmidler og for all distribusjonsplanlegging. Fremtidens transportører vil kun få last i den utstrekning slike totale distribusjonsanalyser viser at nettopp de og de transportformer og de og de forpakkingsmetoder er økonomisk optimale.

Containertransport påvirker i høy grad de kostnadselementer som inngår i totale transportanalyser i og med at kostnadssummen for overflatetransport reduseres for en rekke varekategorier. Dette forhold bør kanskje sees på som den egentlige og viktigste beveggrunn for rederienes store containerengasjement.

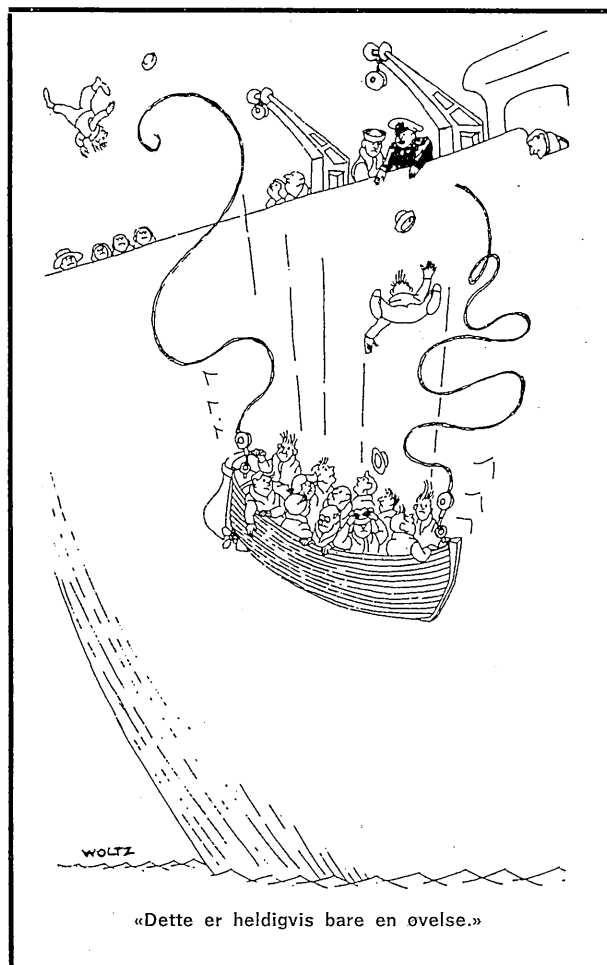
I det følgende vil jeg behandle:

forutsetninger til omgivelsene for at containerisering kan finne sted

- konsekvenser for sjøfartens «environment»
- konsekvenser for linjerederiene
- alternative handlingsplaner og endelig
- noen av farene ved containertransport.

Når systemer for sjøverts stykkgodstransport diskuteres eller omtales, støtter man ofte på **generelle** sammenligninger mellom containere, paller, LASH-systemet osv. En slik meningsutveksling vil være uinteressant hvis den ikke knyttes til spesielle trades og endog til spesielle markedssegmenter i de enkelte trades: Alle alternativer innebærer fordeler og ulemper, og vi kan også tenke oss kombinasjonsskip med kapasitet for for eksempel containere, paller og biler. I denne sammenheng vil jeg kun gi en oversikt over hvilke omgivelsesforutsetninger som må være tilstede for at investering i spesielle containerskip kan komme på tale:

- et containerskip vil normalt ha stor kapasitet, og for å kunne tilby en tilfredsstillende hyppighet må vedkommende rederi/rederigruppe kontrollere **et stort lastvolum**,
- denne laststrømmen må bestå av **containeriserbar last**,
- det må være mulig å operere mellom **et begrenset antall havner**,
- det må foreligge **et landtransportapparat i begge ender** som muliggjør dør-til-dør transport av 20' ISO-containere eller større,
- en stor del av lasttilgangen bør bestå av **skipningsstørrelser som tillater Full Container Loads**, småpartier kan konsolideres i havnen, men representerer en arbeidsintensiv laste- og losseoperasjon som containerlinjene ønsker å begrense,



- det bør helst foreligge en **toveis-trafikk** av containeriserbar gods, først da oppnår man den beste utnyttelse av containerkapasiteten,
- jo **høyere arbeidskostnadene for lasting og lossing er**, desto mer vil et rederi være interessert i containertrafikk.

I oversjøisk linjefart opereres det i dag rene containerskip i følgende trades:

- Europa — USA's østkyst og vestsøst
- Europa — Fjerne Østen
- Europa — Australia
- USA's vestsøst — Fjerne Østen
- Japan — Australia

I de nærmeste år kan vi påregne containerservice i områdene:

- USA's østkyst — Australia
- USA's østkyst — Fjerne Østen
- Europa — Syd-Afrika.

Wilh. Wilhelmsen er det eneste norske rederi som hittil har contrahert containerskip for oversjøisk linjefart. Et cellulært containerskip er i ordre fra Japan og vil bli satt inn i Scanservice-gruppen for fart mellom Europa og Fjerne Østen. Tre roll-on roll-off containerskip er bestilt for Australia-farten og vil bli operert av ScanAustral-gruppen. I tillegg har en serie linjeskip fått bygget inn containerseksjoner (såkalt

jumboisering). Disse skip er idag i fart delvis på Europa-Australia og delvis USA-Fjerne Østen.

Hvilken innflytelse har så containeriseringsprosessen på de ledd som er knyttet til og omgir sjøfarten, såsom havnene, avskipere, speditører, innlandstransportører og vareassurandører? Som nevnt vil alle de ledd som er knyttet til stykkgodstransport, føle containerens ringvirkninger i en eller annen form. Jeg vil her kun komme inn på noen av de viktigste konsekvenser som containertransport har vært ansvarlig for:

- Hva angår **havnene** har vi på den ene side sett en **konsentrasjon omkring storbyene** samt oppbygging av **feeder-services** som bringer containere til og henter containere fra de få storhavner som de oversjøiske containerskip anløper. Dette har naturligvis en enorm betydning for alle havneplanleggere.
- Når det gjelder **eksportører og importører** varierer containerens innflytelse fra det ene vareslag til det annet. Enkelte har erfart store besparelser i emballering og forpakning (et slagord som ble benyttet i USA var at containeren muliggjorde bruk av domestic packaging også for eksport). Andre har sett at skadeprosenten er blitt vesentlig redusert, atter andre at den totale transporttid er blitt kortere osv. Generelt tror jeg det er riktig å si at en stor del av avskipere og mottagere i industrialiserte områder har hatt **gode erfaringer** med containertransport, i motsatt fall vil ikke den hurtige containerutvikling vært mulig. På den annen side er de konvensjonelle services blitt sterkt redusert i enkelte trades, slik at de avskipere som skiper gods hvis dimensjoner ikke tillater containerisering nu har færre skipningsmuligheter enn tidligere. Økonomiske fordeler blir tilbudt dem som skiper i Full Container Loads, hvilket sannsynligvis også vil få en viss innflytelse på utenrikshandelens struktur i de kommende år.
- Siden det er rederiene som har foretatt de største investeringene og dermed påtatt seg den største risiko, har flere rederigrupper begynt å interessere seg for et sterkere engasjement på landsiden ut fra ønsket om å kontrollere og dermed sikre de store containerskipene en jevnere lastetilgang. Mange **speditører** ser derved noe av sitt eksistensgrunnlag truet i og med at det var de alene som tidligere kunne organisere gjennomgangstransporter. Nå er rederiene gått «på land» ved å akseptere innlandsopprinnelsessteder og -destinasjoner, særlig for Full Container Loads. Efterspørselen etter tradisjonelle speditørtjenester blir derved redusert.

Når et rederi aksepterer en containerlast fra et innlandspunkt, forplikter rederiet seg til også å organisere innlandstransporten frem til lastehavnen. **Lastebilfirmaene** og **jernbanene** opplever derved at rederiene blir en ny viktig kundegruppe som efterspør innlandstransport i form av underleverandørtjenester. Jernbanene i Europa opplever nå en **boom** når det gjelder containertransporter. De har vist seg meget konkurransedyktige på mellomlange og lengre strekninger og har investert store beløp i spesialutstyr for containerhåndtering.

- Det er hevet over enhver tvil at skadeprosenten på last i containere skipet i containerskip er lavere enn det som var tilfelle for konvensjonell linjefart. Vareassurandørene har imidlertid vært meget tilbakeholdne når det gjelder å redusere sine rateter, og det er ventet at forsikringsratene for containerlast vil måtte reduseres relativt snart.
- Et containertransportopplegg tilbyr avskipere og mottagere **enklere eksport- og importrutiner**. Rederiet vil kvotere gjennomgangsrater, arrangere gjennomgangstransporter, utstede gjennomgangsdokumenter og påta seg gjennomgangsansvar. Den viktigste konsekvens for omverdenen kan følgelig bli at utenrikshandelen som sådan **stimuleres** gjennom de forenklete rutiner. Dette ville fra vårt synspunkt være en meget ønskelig utvikling.

Hvilke konsekvenser har så containeren hatt på linjerederiene? Min erfaring er hentet fra min virksomhet hos Wilh. Wilhelmsen, som bekjent er sterkt engasjert i oversjøisk linjefart. Det som kanskje er mest slående for omgivelsene er det faktum at tradisjonelle selskaper som Wilh. Wilhelmsen og Østasiatiske Kompagni i København, har vært villige til helt å oppgi sin **identitet** på flere viktige linjer. Wilhelmsen har nå plassert størstedelen av sin linjevirksomhet i 3 såkalte Joint Operating Companies, nemlig Scanservice, ScanAustral og Barber Lines. Årsakene til disse gruppedannelsene er flere. Jeg kan nevne større slagkraft overfor konkurrerende grupper, bedre tonnasjeutnyttelse, felles agenter og stevedores og kontroll av så mye last under et tak at det foreligger en basis for å gå over til nye og mer moderne skipstyper.

Et annet viktig resultat som containeren har forårsaket, er at selve bedriftsfilosofien og bedriftsmållsettingen er kommet under revisjon. Tidligere ble sjøtransport ansett som en helt uavhengig virksomhet, og under planlegging og operasjon tok man lite hensyn til for- og ettertransport. I dag er man fullstendig klar over at sjøverts transport kun er et ledd i den større totale transportkjede. Rederirepresentanter og agenter må kunne diskutere totale transportproblemer med kundene og klart se avhengighetsforholdet mellom innlandstransport og sjøtransport. Av praktiske eksempler kan nevnes at containerstørrelser må velges slik at de også er hensiktsmessige for landtransport, anløpshavner må være knyttet til gode landtransportforbindelser og rederieide containere vil bevege seg lange avstander i innlandet.

Jeg nevnte tidligere at containerrederier nå aksepterer Full Container Loads fra og til innlandssteder. Dette representerer i virkeligheten en **helt ny målsetting for rederivirksomhet**, eller med andre ord en form for vertikal integrasjon. Det er viktig at denne prosess skjer som et resultat av en klar og bevisst målsettingsformulering fra rederiets side. Vertikal integrasjon kan anta en rekke former som alle stiller ulike krav og representerer ulike risikograder. Hvert rederi må gjøre det helt klart hvor langt det ønsker å gå og hvordan det akter å nå disse mål ved hjelp av kapital, personell og utstyr. De **alternativer** som her eksisterer, er som følger:

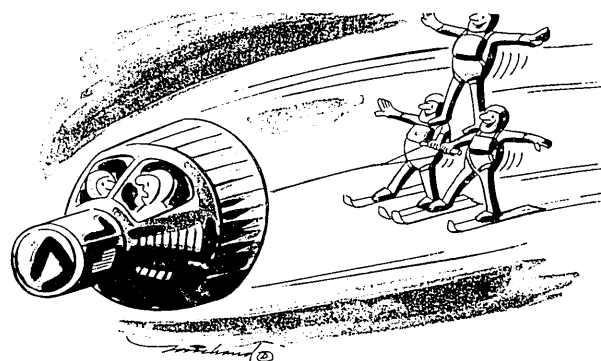
- kun å akseptere last til/fra de havner som anløpes,

- akseptere last fra enkelte andre havner med rederiet som organisator av og betaler av feedertransport til anløpshavn,
- akseptere Full Container Loads fra innlandssteder hvis kundene ber om det, men uten å oppmuntre til det (passiv salgssstil). Småpartier må leveres for konsolidering i anløpshavnene.
- arbeide aktivt for å oppnå Full Container Loads fra innlandssteder (aktiv salgssstil). Småpartier må leveres for konsolidering i anløpshavnene. En aktiv salgsvirksomhet på dette felt krever betydelig innsikt i innlandstransportspørsmål.
- arbeide aktivt for å oppnå både Full Container Loads og Less than Full Container Loads fra innlandssteder. Dette krever et nett av konsolideringsterminaler i innlandet. En betydelig del av rederiledelsens oppmerksomhet må da være rettet mot innlandssiden.
- i tillegg til det forutgående kan rederiet selv eie lastebiler. Vi kan også tenke oss at forsikringsvirksomhet inkluderes som en rederiservice. Et slikt selskap ville være et fullstendig integrert transportselskap der ledelsen måtte ha minst like meget oppmerksomhet rettet mot landsiden som mot sjøsiden.

Containerinvesteringer er betydelige investeringer og det er enda viktigere enn før at kapasitetsutnyttelsen er høy, at man har godt kjennskap til konkurrenter, kunder og markeder og at containerne styres på en fornuftig måte. Forut for containerinvesteringer må det foretas et betydelig planleggingsarbeide for å analysere laststrømmer, sesongsvariasjoner, innlandsbevegelser, terminalopplegg osv. Rederiadministrasjonen er således i ferd med å bli mer langsiktig orientert. EDB-ekspertise og ekspertise hva angår markedsanalyser og planlegging knyttes til rederiene. Generelt antar organisasjonen til et linjerederi mer og mer formen til en moderne større industribedrift.

Også til agentene stilles det nye krav. Våre representanter må være i stand til å diskutere totale transportproblemer med våre kunder og med å bistå kundene til å foreta distribusjonsanalyser ut fra the Total Cost Concept. Dette krever nitid opplæring og trening, men denslags now-how vil bli nødvendig i fremtidens transportverden.

Det er viktig å være klar over at containerfart ikke nødvendigvis betyr cellulære containerskip. Vi har også roll-on, roll-off containerskip samt kombinasjonsskip med både lift-on, lift-off og roll-on, roll-off kapasitet (Atlantic Container Line). Valg av skipstype henger nøye sammen med den lastsammensetning som en regner med å transportere. Det er derfor betegnende at Wilh. Wilhelmsen valgte det cellulære Lo-Lo system for sin Far East service og Ro-Ro systemet for Australia servicen. Den sistnevnte type vil ha en kapasitet på ca. 1 300 20' containere, men vi planlegger kun å ta ut gjennomsnittlig 400—600 20' enheter pr. reise. Resten av lasten vil bestå av palletert last, skogsprodukter fra Skandinavia, biler og annen last som ikke egner seg for containere. Ro-Ro typen er en fleksibel skipstype som kun tar containerlast når containere ansees for den riktige forpakkingsmetode ut fra en teknisk/økonomisk vurdering. En annen fordel ved Ro-Ro skipet er dets fleksibilitet hva



"Remember the good old days when all they wanted was a simple space-walk?"

angår kai og kaiforhold (skråttstilt rampe). Cellulære containerskip er imidlertid en riktig skipstype i de tilfeller der ens markedssegment for en overveiende del består av containerlast.

Hvorfor har så en rekke rederier sett skuffende resultater av sitt containerengasjement? Det er vanskelig å ha en bestemt formening om hva som har skjedd i de enkelte tilfeller, men det er ingen tvil om at containerfart generelt kan være et risikofylt spill å gi seg i kast med:

- så mye kapasitet og kapital er knyttet til en kjøp at driftsstans, streik eller lignende vil få meget alvorlige konsekvenser,
- høye faste kostnader og lave variable kostnader øker faren for en prisrig. I en slik situasjon vil de svakeste lett få vanskeligheter med å innfri sine gjeldsforpliktelser,
- den korte tiden i havn bidrar til at skipets optimale størrelse og speed stiger slik at transportkapasiteten målt i tonn/miles øker vesentlig pr. kjøp. På Nord-Atlanteren har situasjonen stort sett vært slik at tradisjonelle linjerederier har søkt å beskytte sin gamle trafikkandel samtidig som unge selskaper er kommet til med til dels store enheter. Resultatet er som bekjent overtonnaging, dårlig kapasitetsutnyttelse og svake økonomiske resultater,
- innlandssiden stiller store krav til know-how og styring. Det er lett å tape penger hvis en ikke har tilstrekkelige kunnskaper om dette felt,
- det kan være vanskelig å ha en klar formening om den fremtidige markedsandel en kan regne med, spesielt i de åpne trades på USA.

Det ser ut til at vi i øyeblikket er inne i en avskallingsperiode på Nord-Atlanteren der de svakeste operatører må gi tapt eller slå seg sammen med andre for å danne større grupper. Noen vil imidlertid overleve. Så meget er investert i containeropplegg hva angår skip, containere, havneanlegg og annet utstyr, at det er ingen bro tilbake. Containeren er kommet for å bli.

RADAREN - et elektronisk hjelpemiddel med begrensninger

Vi vet alle at radaren er et betydningsfullt hjelpemiddel innenfor navigasjonen, men vi vet også at den har sine begrensninger.

I innledningen til Sjøveisreglens §15 og 16 står det bl. a.:

Opplysninger som fåes fra radar, fritar ikke noe fartøy fra plikten til nøye å følge disse regler, særlig reglene 15 og 16.

I tilleggset til Sjøveisreglens § 15 og 16 er der gitt anbefalinger om bruk av radar-opplysninger som hjelpemiddel til å unngå sammenstøt på sjøen.

Dette er kjente ting for en navigatør og reglene og anbefalingene benyttes ufravikelig, men det er én begrensning som det har blitt skrevet om i dagspressen her hjemme (av statsmeteorolog Moene), og som kanskje ikke er kjent for våre navigatører, nemlig «black-out» av radaren under spesielle tåkeforhold. Vi vet at tåke dannes når varmere fuktig luft presses inn over kalde havområder. Dersom denne varme luften stagnerer over kaldt vann og er mer fuktig i de lave skikt, kan det føre til at temperaturen blir lik dugpunkttemperaturen, m.a.o. luften blir mettet med vanndamp og ved ytterligere nedkjøling av luften blir det kondensert vanndråper eller populært — tåke. Denne form for tåkedannelse i varmluft som avkjøles over kaldere sjø er den vanligste form for tåkedannelser over sjøområder.

I et slikt tåkeområde hvor luften er mettet, må vanndampinnholdet i luften øke med høyden, da dette er større jo høyere temperaturen er.

Vi vet at radarstrålenes utbredelse forandrer seg med fuktigheten i luften, og da vanndampinnholdet

øker med høyden i tåkeskiktet vil radarbølgenes hastighet bli større nær sjøens overflate enn i toppen av tåkeskiktet. M.a.o. vil radarbølgene bli krumme oppover og bort fra jordens overflate. Rekkevidden av en radar blir således mindre under disse forhold enn under normale forhold. En utbredelse av radarbølger som her skissert kalles for substandard-radarforhold. (Se fig. 1.)

I mange situasjoner vil tåkeskiktet være meget lavt spesielt når det er vindstille. Det kan da tenkes at radarantennen på et skip befinner seg på grensen mellom tåke og klar luft eller over tåkebeltet. Er mer eller mindre totalrefleksjon av radarstrålene kan da tenkes på toppen av tåkelaget og radaren «ser» ikke skip eller gjenstander som måtte befinne seg i tåken. Dette forhold kalles radar-blackout og er nok en av de ugunstigste situasjoner man kan støte på. En kan gjerne si at radarens verste fiende er fuktige varmluftmasser som stagnerer over kjøligere havområder, og derved oppstår mulighetene for radar-blackout. (Se fig. 2.)

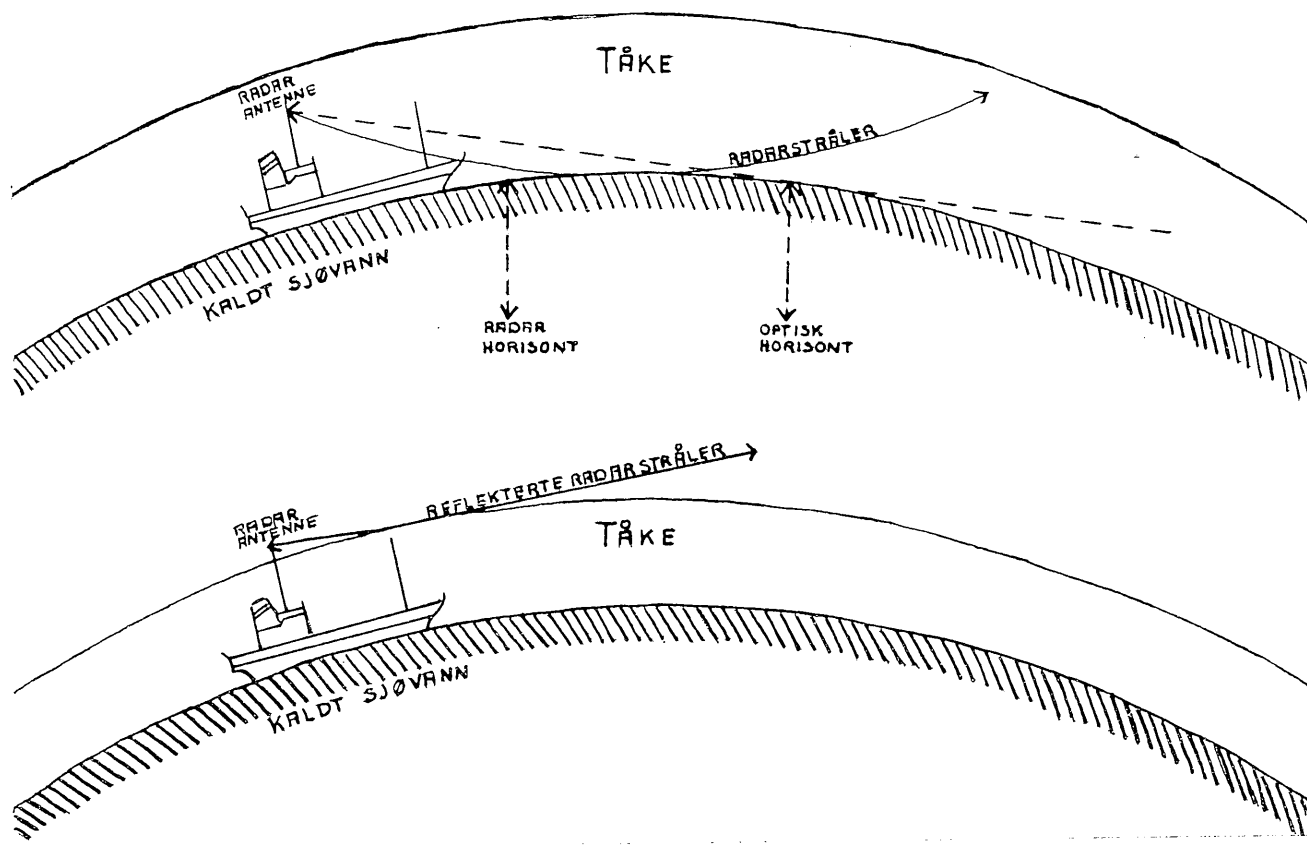
Et par små skisser vil klarlegge problemet:

Fig. 1. Substandard - radarforhold.

Fig. 2. Radar-blackout forhold.

Som vi her har sett, har radaren sine begrensninger, men jo mere vi kjenner til et instruments begrensninger, jo mere verdifullt er det for brukeren av instrumentet.

I denne forbindelse ville det være interessant om noen av våre skip hadde erfart forhold ved radaren i likhet med dem som er beskrevet her, og vi setter pris på eventuelle kommentarer.



INDONESIALINJEN

ET TILBAKEBLIKK

Når vi har besluttet å trekke oss tilbake fra farten på Indonesia, kan det ha interesse å se litt på den historiske bakgrunn for vår deltagelse i denne trafikk. Utviklingen har funnet sted i fire adskilte perioder:

1916/1926
1938/1940
1951/1960
1960/1971

I forbindelse med det allerede innledede samarbeide på Australia foreslo skipsreder Wilhelm R. Lundgren i Transatlantic i begynnelsen av 1914 at vi sammen med dette rederi skulle opprette regelmessig linjetrafikk på nederlandsk India (Java). Senere kom også D.Ø.K. til og der ble innledet forhandlinger med Konferansen som dengang besto av Stoomvaartmaatschappij Nederland, Rotterdamsche Lloyd, Alfred Holt & Co.s nederlandske selskap, «Ocean», samt Deutsche Australische Dampfschiffs-gesellschaft. Forhandlingene trakk i langdrag, men der ble etter hvert oppnådd enighet om 12 utgående seilinger pr. år fra Skandinavia for de samseilende linjer og for et lignende antall hjemgående seilinger til Skandinavia og Østersjøen (unntatt Tyskland). Senere fikk vi rett til å komplettere med inntil 26 000 tonn på år til Genova og Frankrike.

På grunn av den begrensede last utover ble man enig om at Java skulle betjenes av Australia-båtene, mens vi for den hjemgående rute måtte hente båter fra rederienes andre linjer, således fra Australia, Østen og Syd Afrika, eller kombinere med båter fra disse linjer.

For vårt vedkommende ble første utgående båt S/S ATNA, ekspedert i begynnelsen av 1916, og samme båt lastet også hjemover etter å ha losset i Australia i mellomtiden. Den fikk full last av kopra, mais og kokosolje for Skandinavia. I samme år lastet vi ytterligere tre hjemgående båter, S/S TYSLA, S/S BONNA og S/S ARTEMIS, som alle ga utmerkede resultater. Den hjemgående forretning var langt den viktigste i disse krigsårene og linjen hadde en «boom» i de første par år etter første verdenskrig da den ydet et viktig bidrag til landets forsyning. I 1919 hadde således W.W. alene 9 hjemgående båter som lastet i alt 64 000 tonn til Norge. Disse reiser ga den smukke fortjeneste av nærmere 10 mill. kroner, noe som vi også idag ville anse som meget pent.

Efter det store konjunkturuomslag i 1921, som bl. a. førte til et sammenbrudd på sukkermarkedet, ble

grunnlaget for Java-ruten delvis revet bort og i tillegg til dette kom at vi under oppbygning av Australia og Østen rutene fikk vanskeligheter med å skaffe tilstrekkelig tonnasje til Java-ruten.

Den utgående trafikk tok seg nok opp endel efter krigen, men gikk i midten av 20-årene sterkt tilbake, særlig da de store sementskipninger som nærmest hadde vært basis for ruten, falt bort. Selv om vi i begynnelsen av 20-årene hadde fått forbedret våre vilkår i Konferansen, fant vi i 1926 å måtte innstille ruten, idet vi samtidig lot avtalen løpe ut.

Det skulle gå hele 11 år før vi igjen opptok forhandlinger med Konferansen om nytt medlemskap. Lilleborgs kopraskipninger ble i midten av 30-årene omplassert fra Colombo til Celebes og dette ga igjen grunnlag for en hjemgående rute fra nederlandsk India til Norge. På den annen side fikk vi i 1936 anledning til å laste 13 hjemgående båter pr. år fra Filippinene, utenom de 13 vi allerede hadde fra Japan, Kina og Straits, og disse 13 Filippine-båter kunne da hensiktsmessig komplettere i Celebes og på Java. Efter lange forhandlinger med Konferansen undertegnet vi i april 1937 en avtale på 5 år som ga oss rett til å laste en hjemgående båt pr. måned til Norge. Vi måtte gi avkall på våre utgående rettigheter, og også på den rett vi tidligere hadde tilkjempet oss til lasting for Kontinentet. Vi var denne gangen alene idet hverken D.Ø.K. eller Transatlantic var med.

Den nye ruten ble åpnet med TOURCOING som efter ballastreise fra Europa til Manila og lasting på Filippinene kompletterte i Macassar og Surabaya og avgikk derfra i begynnelsen av april 1938. Denne linjen fortsatte med stor regelmessighet helt til mars 1940 da den måtte innstille på grunn av krigen. Også denne gang falt det i vår lodd å bidra vesentlig til det store forsyningsprogram som Norge gikk inn for før krigen. Med våre 15 seilinger i 1939 fraktet vi til Norge hele 125 000 tonn last, hvorav nesten halvparten var sukker.

Igjen skulle det gå 11 år innen vi skulle delta i trafikken på Indonesia, som ble det nye navn på nederlandsk India efter at det hadde fått sin selvstendighet. I 1951 opptok W.W. sammen med D.Ø.K og A.S.O.K., som nå representerte de svenske interesser istedenfor som tidligere Transatlantic, igjen forhandlinger med Konferansen om deltagelse i Indonesia-trafikken, og resultatet ble en avtale hvorefter de 3 selskap tilsammen fikk lov til å laste 12 seilinger årlig ut og hjem mellom norske, svenske, danske og baltiske havner og Indonesia (unntatt Deli-kysten). Linjen ble imidlertid som helhet en skuffelse. Utgående ble de indonesiske havner betjent av selskapenes Østen-båter da det ikke var tilstrekkelig last til en separat rute. Lasttilgangen var også så beskjeden at

vi ofte fant å måtte omskipe Indonesia-lasten i Singapore, men linjen ble dog holdt gående i sin daværende form til 1960. Hjemgående gikk det til å begynne med litt bedre. I årene 1952/57 hadde de skandinaviske linjer gjennomsnittlig 4 båter pr. år med en lastmengde pr. år varierende fra 5000 opp til 10 000 tonn. På grunn av manglende lasttilgang som var en følge av at K.P.M., det hollandske rederi som underholdt kystfarten i indonesiske farvann, ikke ville gi oss tilstrekkelig kopra, ble hjemgående rute innstillet i 1957.

Sommeren 1960 ble hollandske skip på grunn av den bitre strid om nederlandsk Ny Guinea (Vest Irian) av den indonesiske regjering nektet adgang til indonesiske havner, hvilket førte til at den daværende «Principals' Outward Java Freight Conference» måtte oppløses. De 3 skandinaviske linjer ble da av de to gjenværende medlemmer av den gamle Konferanse, Alfred Holt & Co. og Hapag, anmodet om å delta i opprettelsen av en ny konferanse, som tok form i midten av året. Denne gang fikk for første gang i historien de samseilende skandinaviske linjer fulle medlemsrettigheter ut og hjem uten noen begrensning med hensyn til havner, men med en pool ordning basert på en prosentandel av trafikken. Der ble opprettet 3 nye konferanser,

Europe Indonesia Freight Conference
Indonesia Europe Freight Conference
Deli Freight Conference (Fra nord-østkysten av Sumatra og hjem).

På basis av disse nye avtaler kunne de skandinaviske linjer gå til opprettelse av en regelmessig 6-ukentlig service ut og hjem. Dette var basert på en rasjonalisering mellom linjene som skulle sikre hver seiling noenlunde full last. For første gang i historien ble dette en balansert rute som ble opprettholdt med egne båter.

Båtene lastet utgående regelmessig i Skandinavia, Hamburg, Bremen, Antwerpen, Rotterdam, leilighetsvis også i Finnland, Gdynia, Marseilles og Genoa for Belawan, Djakarta og Surabaya, og hvis tilstrekkelig last også for Padang, Musi River (Pladju, Sungei Gerong og Palembang), Macassar og Balik Papan. Hjemgående lastes i de samme havner, samt i andre havner på Java som Probolinggo, Panarukan, Tegal, Semarang og Tjirebon for Middelhavet, Kontinentet og Skandinavia.

Utover transporterte båtene hovedsakelig papir og melkeprodukter fra Skandinavia, maskiner og annet fabrikkutstyr, stykkgoods, kjemikalier, jernbanemateriell, biler, sement, gjødning o.s.v. fra Kontinentet. Hjemover består lasten hovedsakelig av forstoffer som tapioka produkter og gaplek, videre gummi, tobakk, te og kaffe, samt fra Sumatra (Belawan) palmekjernen og store partier palmeolje i bulk og fra Balik Papan parafinvoks. Som et kuriosum kan nevnes at sukker som tidligere eksportertes i så store mengder, nå ikke lenger utføres fra Indonesia.

På sin plass i denne forbindelse er også noen ord om agentforholdene på Java for å gi et visst inntrykk av de vekslende forhold vår rute har arbeidet under. Våre første agenter i det daværende Batavia var firmaet G. H. Slot & Co., en filial av D.Ø.K.'s agentur i Penang. I de øvrige havner benyttet vi det kjente firma Burns Philp & Co., som vi jo senere fikk en intim

kontakt med i trafikken fra Sydhavsøyene. På grunn av uoverenstemmelse mellom disse to firmaer, og samtidig for å bringe orden i de daværende vanskelige forhold, opprettet vi i 1918 et eget kontor i Batavia. Dette skulle fungere som et slags generalagentur, mens de tidligere agenter skulle fortsette som under-agenter. Av forskjellige grunner som vi ikke her kan komme inn på, ble dette imidlertid et mislykket eksperiment. I en lengre periode hadde vi det store engelske firma, MacLaine, Watson & Co. med søsterselskaper, som agenter, men da disse også representerte Alfred Holt & Co. kunne det vanskelig bli noe varig arrangement. I 1924 gikk vi igjen tilbake til Burns, Philp & Co. Ved gjenopptagelse av trafikken i 1938 ansatte vi Java-Sumatra Handelsmaatschappij som hovedagenter, mens vi etter siste krig gikk over til våre nåværende agenter, Harrisons & Crosfield Ltd.

Da vi gikk inn i den nye konferansen var det med håp om at vi endelig skulle få etablert en regelmessig og lønnsom fart på Indonesia, men disse forhåpninger er desverre ikke blitt innfridd. Med unntagelse av noen få år da vi oppnådde forholdsvis brukbare resultater, er linjen stort sett blitt en skuffelse.

Det er mange forhold som har bidratt til dette, og da først og fremst de indonesiske linjers inntreden på arenaen. Med de midler som vi kjenner fra andre konferanser har de nasjonale linjer med støtte av sin regjering etterhvert sikret seg en større og større andel av trafikken, således at de nu er kommet opp i 45 % ut og hjem. Samtidig har disse linjers avhengighet av sin regjering vanskeliggjort eller nesten umuliggjort en hevning av fraktratene i takt med de voldsomt stigende utgifter linjen har måttet bære i de siste 10 år. Selv med noenlunde fulle skib er det idag vanskelig å få et overskudd på reisen.

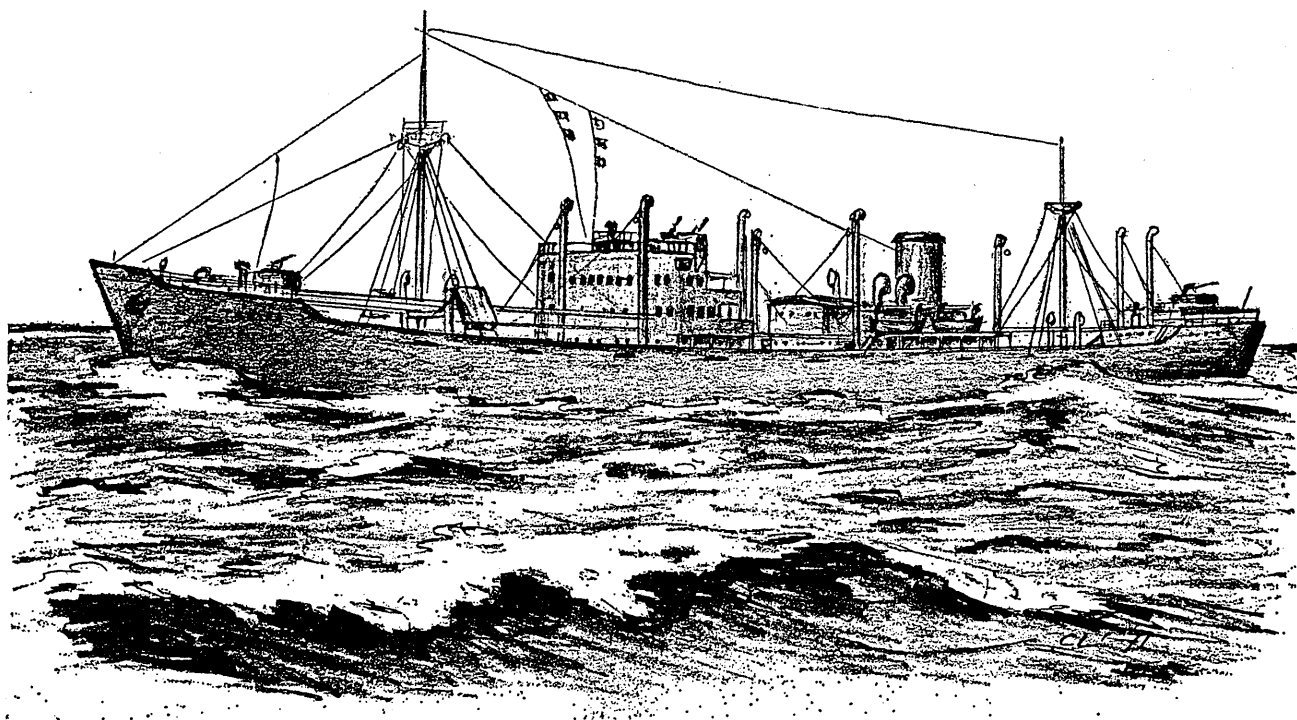
På grunn av den skjerpede konkurranse fra de indonesiske linjer gikk Vest-Tyskland til det skritt å støtte Hapag til en utstrakt diskriminering av utenlandsk tonnasje, som gjør det praktisk talt umulig å sikre oss last av tysk opprinnelse som utgjør en vesentlig del av den last som skipes fra Kontinentet.

Når hertil kommer at eksporten fra Skandinavia, som jo var ventet å gi oss et betydelig tilskudd last, er gått katastrofalt tilbake de siste år, ble forholdene for den skandinaviske linjen etterhvert meget bekymringsfull. På grunn av den sviktende lasttilgang ble heller ikke linjen alltid betjent med den ønskelige regelmessighet, og vi kom derfor inn i «vicious circle»: lite last resulterte i utilfredsstillende betjening, som førte til at avskiperne mistet troen på vår linje, som igjen resulterte i ytterligere nedgang i tilgangen på last.

Alle de ovennevnte forhold har bidratt til at vi etter nøye vurdering har funnet det riktig å trekke oss ut av farten på Indonesia. Våre samseilende partnere, A/S Det Østasiatiske Kompagni og A/B Svenska Østasiatiske Kompaniet, fortsetter trafikken, nu i samseiling med Nedlloyd.



Den USYNLIGE Fiende



SKIB-REDERI har nå kommet frem til den 6. beretning i serien «Rapport fra en ulvetid». Denne gangen gjelder det M/S TARIFA som ble torpedert og senket 7. mars 1944 i Det Indiske Hav — 25 nautiske mil øst av Socotra. Beretningen bygger på nedtegnelser av skipets 2. styrmann. TARIFA var på vei

fra Aden til Melbourne, og lasten besto av dieselolje og fosfat — ombord befant det seg dessuten 101 soldater.

TARIFA (I) var levert i 1936 fra F. Schichau G.m.b.H., Danzig. Skipet var på 10 850 tonn d.w. og med en service speed på 15 knop.

Hittil i krigen hadde TARIFA ført en stort sett heldig tilværelse. Alle vi ombord var stolte av skipet vårt som vi mente var et av de fineste og best bevæpnede fartøyer i enhver konvoy. Krigen var nå også kommet inn i sin avgjørende fase, og vi håpet og trodde at vi skulle klare oss uten lumske krigsoperasjoner fra fiendens side.

I begynnelsen av mars 1944 gikk vi fra Kosseir i Rødehavet hvor vi hadde lastet fosfat. Målet var å nå Melbourne raskest mulig. Først var vi innom Aden og lastet dieselolje i dyptankene, og her fikk vi etter avtale med de militære myndigheter, ombord 101 australske og new zealandske offiserer og soldater. Det var karer som hadde kjempet i Midt-Østen i 3 år. Harde og nervepirrende år. De skulle nå hjem på en fortjent og lenge etterlengtet ferie.

Troppene ble installert i shelter-dekk i luke 4 og 5, og offiserene delte passasjerlugarene. De hadde også med egen proviant og opprettet feltkjøkken på akterdekket. På vei ut fra Aden var alle ombord ved godt mot, både soldater og besetning. Det mente vi å ha grunn til å være. Vi gikk i konvoy. Ombord hadde vi dessuten en moderne, amerikansk 4" kanon som kunne tidsinnstilles og brukes mot fly, en luftvernkanon, 6 maskinkanoner samt dypvannsbomber og alminnelige geværer. Alt dette ble betjent av mannskapet som var blitt forøket med 8 regulære skyttere og en væpningsoffiser. Ut fra Aden hadde vi dessuten båtøvelser 2 ganger daglig. Vi var som sagt optimister, og stemningen og moralen ombord var meget god.

Tredje dag i sjøen kom det ordre fra konvoylederen om at TARIFA skulle fortsette mot bestemmelsesstedet alene. Resten av konvoien skulle til India eller den Persiske Gulf. Vi fortsatte nå for full fart mot Freemantle. Det ble stadig forandret kurs idet vi nøye fulgte diagrammer utarbeidet av den engelske marine. Utkikken hadde vi forsterket med flere mann fra soldatene, og våre egne folk var vakt i tønne og på hver broving.

Det var den 7. mars 1944 om formiddagen. Været var rolig og fint. Soldatene lå og solte seg på lukene, og jeg kunne høre dem synge sine lystige sanger. Sanger om hjemlengsel og seier over fienden. Alt var tilsynelatende en eneste stor idyll. Ikke noe tegn fra utkikken om at noe var unormalt. Da kom den første torpedoen. Som et fryktelig sjokk intetsteds fra. Den fant sitt mål i akterkant av 2. luken om babord. Et øredøvende brak og et lufttrykk som nesten lammet. Lukene ble sprengt opp og luftrørene ble slynget bort. Bestikkhuset ség langsomt sammen. Torpedo nr. 2 kom ca. 1 minutt etter den første og traff ved 5. luken om babord. Propellen ble nå antagelig skutt av, for TARIFA mistet nå hurtig farten eftersom den sank.

Jeg hadde frivakt da torpedoen rammet. Jeg grep en veske som alltid sto klar, og styrtet ut i gangen. Her var det ikke lett å komme frem, for sjøen vasket allerede inn i midskipsgangene. Ute på dekket snublet jeg i en blodig arm. Det var en av soldatene som hadde møtt sin skjebne. En av karene som hadde sunget så lystig noen minutter før. På båtdekket var de fleste allerede møtt frem. Vannet nådde nå nesten opp til båtene som alltid hang klare utsvinget, og det begynte nå å haste. Utsettingen foregikk som ved øvelse, uten tegn til panikk. Vi kuttet fanglinen og kom velberget i sjøen. Båtene ble nå opptatt med å hjelpe ombord de mange som lå og svømte rundt oss. Det var flere som hadde hoppet fra rekken. Jeg så de norske skytterne låre sin båt fra poopen i et lynraskt tempo. De hadde blitt på post til de av kapteinen hadde fått ordre om å gå i båten. Plutselig fikk jeg øye på kapteinen. Han satt da skrevs over rekken akterut som nå lå i vannet. Vi sprengrodde bort og fikk tatt han ombord i livbåten. Like etter gled TARIFA ned på rett kjø. Det var da bare gått 10 minutter fra den første torpedoen.

Alle flåtene og livbåtene hadde kommet greit på vannet, med unntagelse av en. Den ene båten som ble ødelagt, kom opp med bunnen i været. Vi trengte imidlertid alt som

kunne skaffes av ferskvann og utstyr, og derfor måtte vi gjøre forsøk på å få den på rett kjøl igjen. Mens det vrimlet av hai rundt oss måtte karene jumpe i vannet. Det var litt av en jobb å vende båten, men karene våre klar- te det da til slutt. Dette fikk en australsk major til å utbryte: «Våre soldater blir regnet for å være tøffe, men det der kunne vi ikke ha påtatt oss.»

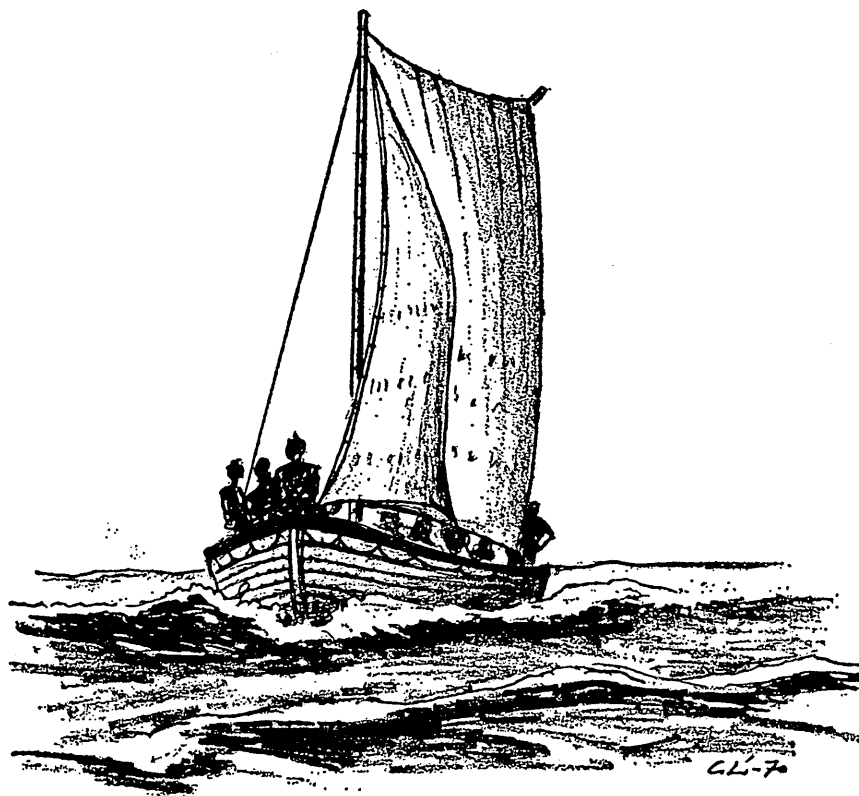
Det var ikke mulig å få øye på u-båten som hadde senket oss. Den var vel gått i under- vannsstilling og ventet på nye ofre. Vi fikk samlet båtene og kom sånn noenlunde til hek- tene igjen. En soldat og to av våre egne var savnet. Begge våre var skyttere. Den ene hadde blitt sett komme løpende opp på poop- en på vei til kanonen da den andre torpedoen traff. I det samme hadde en tung flåte som sto på pooppluken, blitt løftet opp av lufttryk- ket. Denne landet med et brak oppå skytte- ren, som ble drept momentant. Han ble sene- re funnet flytende i sjøen. Den andre hadde ingen sett noe til. Han hadde antagelig blitt

kastet på sjøen. Det var en del sårede blant oss, men stort sett hadde vi kommet heldig fra den dramatiske hendelsen.

Hver livbåt tok nå en flåte på slep, og vi satte kurs mot Socotra som var nærmeste land. Offiserene mente det var en flybase der. Men det å slepe en fullastet flåte med en dyplastet livbåt går uhyre sent, så det ble derfor besluttet at en båt skulle seile alene for å prøve å skaffe hjelp.

Vi var 22 mann i båten som seilte avsted. Livbåttrekket som var av seilduk, ble brukt som spinnaker, og ved hjelp av storseil og fokk gjorde vi god fart. Til hjelp for navige- ringen hadde vi kompass og et kart som dek- ket hele Det Indiske Hav. De fleste av oss hadde kommet i båtene nesten uten klær på kroppen. Den brennende solen og alt sjø- vannet gjorde at vi fort fikk sår, og leppene hovnet fælt opp.

Efter noen dager i sjøen så vi slett ikke bra ut noen av oss. Ellers var tørsten hele tiden det verste. Ferskvannet som vi hadde



hatt med, tok snart slutt etter en nøye rasjoning. Men bortsett fra dette led vi ingen nød, og stemningen var hele tiden god. Det skulle nok ikke ta lang tid før vi nådde land. Sjøene slo nå hele tiden kraftig over båten, og karene hadde en stri tørn med å ro. Kreftene begynte også langsomt å ebbe ut. Men plutselig en morgen, etter 7 døgn i sjøen, fikk vi Socotra i sikte. Samtidig ble både vind og sjø umulig, så vi brukte nærmere et døgn på å ro inn.

På lang avstand så det ut som om det var hus inne på stranden, men vi ble skuffet. Det viste seg å være store rullestener. Riktignok bodde det mennesker der, og vi hørte ungeskrik. En sort, liten innfødt var den eneste som våget seg frem. Vi forsøkte å gjøre oss forståelig for han. Agerte fly og prøvde alle slags tegn, men uten resultat. Den innfødte forsvant snart inn under en av stenene igjen.

Det vi nå først og fremst var interessert i, var å finne vann. En av soldatene, som hadde vært sauegjeter hjemme i Queensland, hadde oppdaget spor av geiter rundt omkring. Han mente derfor at vi måtte kunne finne vann. Bærende på våre tomme vannkagger bega vi oss innover den golde øya, mens so-

len stekte og tørsten var utholdelig. Etter en stund kom vi til et lite oppkomme. Vi styrte til og riktig fråtset. Vannet var saltholdig, men det smakte herlig likevel. Så dro vi tilbake til stranden og kokte en slags suppe i en pøs. Vi hadde skipskjeks og litt hermetisk kjøtt, og det ble et deilig måltid.

Vi dro så båtene uti vannet og begynte å seile og ro videre langs land. Idet det mørknet fikk vi øye på to radiomaster. Sent på kvelden landet vi utenfor en alliert flybase. Her ble vi mottatt på det beste, fikk vann og klær og telt til å sove i. Slitet var snart glemt og vi sovnet momentant.

Neste morgen gikk tre store fly på vingene. De hadde med seg vann og mat. Etter et par timers forløp fikk vi melding om at de andre båtene var funnet og hjelp dirigert til dem. Et fly tok med kapteinen til Aden. Selv tok vi farvel med soldatene som ble på basen, og gikk ombord på en av Royal Navys destroyere. Etter et par dager ankom vi igjen Aden. Her var alt ordnet for oss. Livet var snart i sitt gamle gjenge igjen. Vi hadde annet å tenke på enn den dramatiske senkningsen av TARIFA. Krigen var ennå ikke slutt.



OLJESØL ...

I naturvernåret 1970 ble vi minnet om betydningen av å ta vare på våre omgivelser. Dette gjaldt ikke minst sjøen med sitt dyre- og planteliv, hvor oljeforurensninger i havneområder og strender representerer spesielle faremomenter, og fortsatt er vårt største problem.

Når det gjelder skipsfarten og naturvernproblemer, har våre redere tatt et klart positivt standpunkt. De vil at rederiet skal være et foregangsrederi når det gjelder å ta vare på naturen, med de tiltak som er nødvendig for å hindre forurensningene.

Rederiet har derfor i mange år praktisert «The Clean Seas Code» og «Load-on-Top System» i henhold til «International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954».

Tankskipene benytter «Load-on-Top System», hvor oljen etter tankrengjøringen blir tatt vare på til neste lossehavn, hvor den losses sammen med den øvrige lasten.

Ved tankrengjøring i forbindelse med dokking og verkstedopphold, blir tankrenseanlegg eller lekter for mottagelse av slop benyttet når det er mulig, selv om dette har øket driftsutgiftene i vesentlig grad. De frivillige oljeutslipp er således under kontroll.

De ufrivillige oljesøl hender imidlertid fra tid til annen, og kan selv ved små uhell skape meget store problemer, med forsinkelser, ekstraarbeide i forbindelse med rengjøring ombord og i land, samt mulktforelegg, hvor både skip og rederi kommer i søkelyset. Uhellene kan ha de forskjelligste årsaker av teknisk karakter eller menneskelig svikt.

Ca. 75 % av «våre» oljesøl-uhell skjer ved overbunkring under selve bunkringen eller ved trimming av bunkers. De øvrige 25 % under arbeide med oljelaster og ballast, samt ved skroghavari. Allerede i år ved utgangen av juli måned, har vi registrert 7 (syv) overbunkringer, hvor menneskelig svikt har vært den alt overveiende årsak til uhellene, og hvor selv små mengder (2-3 fat) olje på sjøen har fått store følger.

De hyppigste årsakene til uhellene ved overbunkring er følgende:

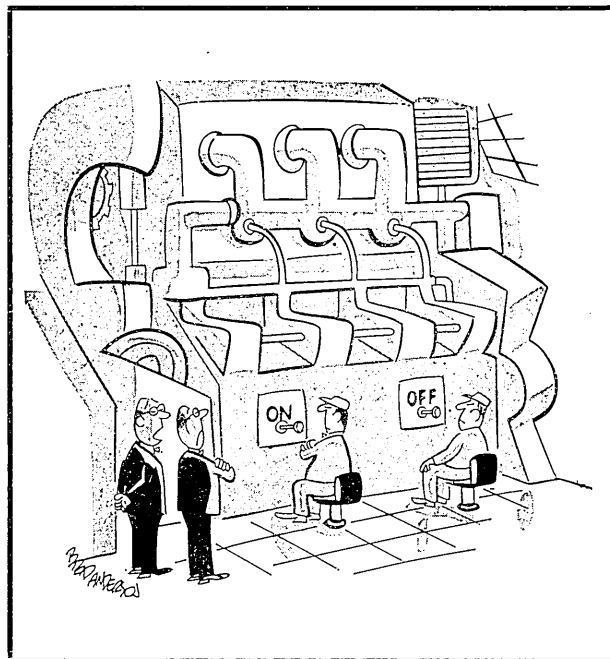
1. Manglende vakthold ombord under bunkringen.
2. Manglende årvåkenhet under topping av tankene, hvor neste tank som skal fylles blir åpnet for sent.
3. Misforståelser og uklar ordregivning mellom de ansvarshavende ombord og i land som forestår bunkringen.
4. Luftlommer som kan oppstå i bunkerstanken ved toppingen når pumpingen ikke blir redusert i tide.
5. Dårlig eftersyn av slanger, ledninger, ventiler og avluftsingsrør.

Selv om vi er klar over at uhellene er enkelttilfeller, og at den overveiende del av flåten ved påpasselighet og ansvarsfølelse år etter år unngår oljesøl, er tilfellene for mange og konsekvensene for store.

Det viser seg at selv med alle de sikringstiltak, sirkulærer og ordrer som utstedes, kan uhellet plutselig være der.

Vi kan derfor ikke nok innskjerpe hvor viktig det er å være påpasselig under bunkringen, og vi henstiller derfor til de ansvarlige ombord å ta alle tenkelige forholdsregler for å hindre oljesøl, samt ved hver bunkring opparbeide et intimt samarbeide med de av personalet på kaien eller lekteren som leverer bunkersen.

Det må for våre skips vedkommende, både i land og ombord, arbeides mot det mål at oljesøl vil høre fortiden til.

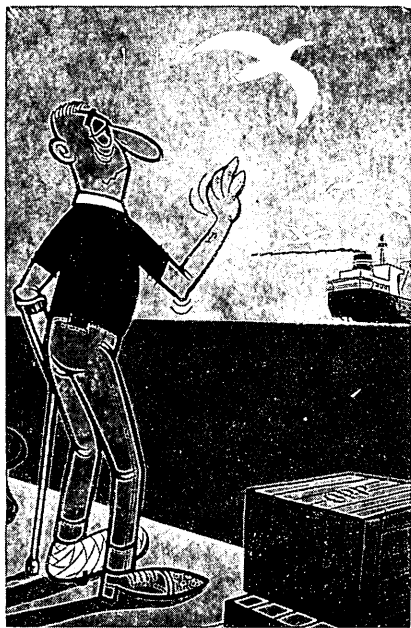


Verne- arbeidet ombord

Forleden mottok rederikontoret følgende brev:

ERFARING VED BRUK AV VERNE- SKO

«Like før ankomst Oslo med M/S TEMERAIRE 26/5-71, skulle en av motormennene og undertegnede flytte en elektrisk motor på ca. 70-80 kilo fra plattform utenfor elektrikers storesrom og inn i denne for lagring. Da det er trangt å komme med tralle, tok vi motoren mellom oss og bar denne. Like ved døren glipper taket for motormannen, og motoren faller ned på min venstre fot. Motoren traff tåhetten på skoen fra ca. 90 cm høyde. Læret i skotuppen sprakk og innerste del av



tåhetten bøyde seg noe. Jeg berget i hvertfall tærne, de fikk ingen skade, samtidig som jeg ble spart for store smerter og kanskje delvis invaliditet og ødelagt ferie.

En erfaring rikere er jeg blitt. Vernesko burde alle som kan være utsatt for å få tunge ting over føttene på dekk eller maskin, bruke.

1. maskinist

Nils J. Antonsen.

Nevnte eksempel viser med tydelighet at bruk av vernesko er viktig. Skademeldinger strømmer inn til rederikontoret og blir registrert. Når det gjelder fotskader, er det mange — og de fleste er unødvendige. La oss forsøke å redusere antallet ved bruk av VERNESKO, noe forholdene er lagt vel til rette for.

Vi er oppmerksom på at det i enkelte tilfeller kan være vanskelig å få tak i vernesko i havnene ute, men at problemet blir lettere etterhvert.

For ordens skyld gjentas en del av Rederisirkulære nr. 8/70, Drifts-avdelingen:

«3) VERNEFOTTØY (Sko, gummi- støvler etc.)

Rederiet finner det av forskjellige grunner vanskelig å gå til anskaffelse av slikt fottøy til samtlige ombord. Da vi imidlertid anser det meget ønskelig at slikt vernefottøy blir benyttet i størst mulig utstrekning,



vil vi ved innkjøp av slikt utstyr subsidiere dette med 50 %.

Fremgangsmåte ved anskaffelse av vernefottøy blir derfor slik:

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

La oss håpe at vedkommende som fyller ut skademeldingen i forbindelse med fotskader ikke behøver å svare NEI, når spørsmålet om den skadede fulgte påbudte eller anbefalte vernetiltak, skal besvares.

Vi har merket oss at bruken av vernesko viser en økende tendens, noe som er gledelig.

Når det gjelder rapporter eller brev i forbindelse med uhell som har fått heldig utfall p.g.a. riktig bruk av verneutstyr, mottas disse med takk.

Dette med eksemplets makt har fremdeles sin misjon.

La oss imidlertid håpe at færrest mulig behøver å lære «the hard way» i alle fall når det gjelder skader.

SKIPS AVISEN

Skib-Rederi har blitt anmodet av besetningsmedlemmer på flere av våre skip om å slå et slag for skipsavisen. Behovet for et slikt organ ombord har vist seg å være tilstede, men mange nøler allikevel med å starte en skipsavis eller har vanskeligheter med å følge den opp. Vi vil derfor her gi noen opplysninger om hva en skipsavis er og hvilken funksjon den har, krav til redaksjon, hva den bør inneholde av stoff, råd om utarbeidelse etc. Vi vil imidlertid tilføye at WW-flåten allerede har mange udmerkede skipsaviser, og det er opp til andre å følge opp om disse.

Begrepet skipsavis er vel godt kjent for de fleste, og de aller fleste sjøfolk har sikkert en eller annen gang sett et eksemplar av en slik avis. Men tidene forandrer seg som kjent fort, og det vil derfor være naturlig å ta opp spørsmålet om skipsavisen har noen fremtid i det nye skipssamfunn — med reduserte besetninger og med stadig hardere kjøring ombord både i sjøen og under land. Trenger man skipsavisen i dag?

Det snakkes så meget om fremmedgjøring og kontaktproblemer i våre dager. Disse problemene finnes også til sjøs, og de vil gjøre seg stadig sterkere gjeldende etter hvert som rasjonalisering og teknifisering går sin gang i handelsflåten. Kan skipsavisen her bidra til å motvirke denne utviklingen og gjøre sjømannens tilværelse mer «menneskelig» under de nye forhold?

Vi vil gjøre oppmerksom på at det i forbindelse med siste Neptuniade ble gitt en gruppeoppgave med dette opplegg: Rederiaviser og Skipsaviser. Av svarene som kom inn, kan man trekke denne konklusjonen: **Sjømannen trenger skipsavisen, både som informasjonsorgan og som et middel til kontakt, samhold og trivsel ombord.**

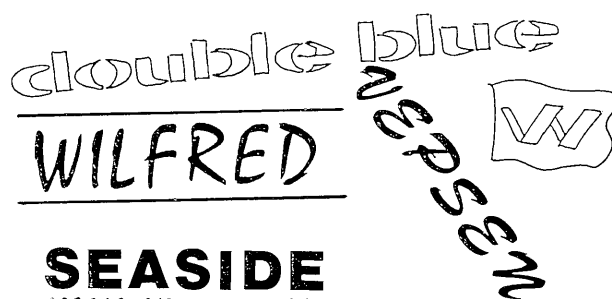
Skipsavisens funksjon.

Skipsavisen kan bli betraktet som en lokalavis for det enkelte skip. Den har derfor samme funksjon som en lokalavis her hjemme, og den redigeres stort sett etter de samme prinsipper. Den konsentrerer seg om de nære ting, om stoff som er av lokal interesse for besetningen ombord. På denne måten bidrar skipsavisen til å skape gode forhold ombord, samhold og samarbeide, trivsel og hygge, og den gir samtidig skrivelystne og tegneferdige en udmerket anledning til litt fritidsaktivitet.

Redaksjon.

Hvem er det så som lager skipsavisen?

Vanligvis er det et lite redaksjonsutvalg som er blitt til på frivillig basis og som utfører arbeidet sitt på fritid. Disse skriver selv det meste av stoffet, lager illustrasjoner og sørger for mangfoldiggjøring. Avisen må ha en ansvarlig redaktør. Denne må også virke som journalist og ha teften av hva som kan være aktuelt stoff. Han må dessuten ha ansvaret



for bladets tone, og dette er meget viktig for avisens være eller ikke være. Redaktøren må derfor luke vekk «flaue» ting og innlegg som kan skape splid ombord. Han bør også kunne rette på språket og lese korrektur på avisen sin.

Å utgi en skipsavis er derfor et arbeide som stiller krav til interesse og overskudd hos den eller de som skal stelle med dette. Avisarbeidet er jo en slags dugnad som kommer i tillegg til det regulære arbeide, som ofte kan være krevende nok. Det er derfor ikke merkelig at en redaksjon etter noen tid kan gå trett, og her må man passe på at det alltid står nye krefter klare til å overta. Mange skipsaviser avgår ved en stille død så snart de initiativrike krefter har sluttet å produsere. Man kan vel også si at avisens suksess sammen med miljøet ombord vil være bestemmende for om flere nummer skal følge.

Skipsavisens innhold.

En skipsavis kan brukes til så mangt. Avisens stoff og tone avhenger selvfølgelig av pennen som skriver. Innholdet bør imidlertid holdes på et slikt nivå at avisen kan leses av en utenforstående.

Muntlig meddelelse løper som regel foran skriftlig, og nyhetsstoff og andre forhold som besetningen allerede kjenner til, kan utelukkes. Lokalt nyhetsstoff derimot bør være toneangivende i avisen. Ta også skipsledelsen med på råd. Disse kan sikkert komme med informasjon om forhold som vedrører skipets drift, opplysninger om havner som skal anløpes gjerne supplert med geografiske data om disse, eller ting som er verdt å vite i forbindelse med organisasjon eller rutine ombord.

«Velferden» har vel også litt på hjertet. Det kan være meldinger om arrangementer ombord eller i land, opplysninger om fritidsaktiviteter og velferdsarbeide, og selvsagt sport og idrett som alltid er populært.

Som enhver skikkelig lokalavis gir skipsavisen også god plass for personalia (nye ombord, fødselsdager etc.), og den tar inn leserbrev fra dem som har noe på hjertet. Humor og litt skoj skal selvsagt være med, og «kvinden» er vel her uuungåelig. Men prøv ikke å lage en lokal versjon av Playboy eller lignende. Mange skipsaviser bærer altfor mye preg av slikt. Det finnes dessuten mange flinke sjøens poeter. La disse slippe til! Og så har vi alle de pussige episoder en kan slumpe borti enten ombord eller i land. Her kan en boltre seg fritt hvis en har evnen til å uttrykke seg lett og humoristisk.

Man kan også prøve å få til faste spalter, som for eksempel: Leder, Åpen post, Kapteinens hjørne, Sett og hørt, Sport, Dagens mann, Bokanmeldelse også videre.

Det er som sagt mye en skipsavis kan inneholde, men la dette være nevnt som en viss ramme om det hele.

Hvor ofte skal avisen komme ut?

Mens «radiopressa» teoretisk skal komme ut noenlunde regelmessig når forholdene tilsier det, må skipsavisen få litt mer tid på seg mellom hver utsendelse. Kvaliteten bør her gå foran kvantiteten. Hvis avisen kommer ut ofte, for eksempel 2—4 ganger i måneden, vil innholdet (antall sider) stå i forhold til det. Skipsavisen bør komme ut regelmessig, og som minimum 1 gang i måneden.

Produksjon.

Avisens format bør være A4, som er det mest hensigende. Det blir vanligvis til at den blir skrevet på maskin. En avis som blir presentert i to spalter, tar seg unektelig mer profesjonell ut, men annen form for «ombrekking» er også meget vanlig. Det er spørsmål om smak og behag.

Det er flere måter å mangfoldiggjøre avisen på. På skip med likestrøm er det spritduplikator. Vekselstrømsskip har 3M fotokopieringsmaskiner. En annen løsning er å bruke en hektograf, som presenterer 40—50 kopier og også kan ta illustrasjoner. I det siste tilfelle må man lage en original, enten ved hjelp av hektografblekk eller et spesielt farvebånd på skrive-maskinen. I en blikk-kasse helles en flytende hektografmasse som så skal størkne. Man legger den beskrevne originalen med skriften ned mot massen, hvorefter en glatter over med en børste. Originalen trekkes så forsiktig av, og så gjentar en hele operasjonen for hver kopi.

Hvis en regner med at avisen vil få en noenlunde lang levetid, vil det være morsomt å kunne bringe et ferdigtrykket «hode» på forsiden. Dette kan jo lages i land, men det kan også lages ombord, for eksempel ved hjelp av hektografen. Til tilbakevendende illustrasjoner, vignetter til sportsspalten, nyhetsspalten og andre faste spalter, kan en få laget stempler i land. De er ikke så dyre, men disse kan også til nød lages ombord. De skjæres da ut av gummi eller kork. Bok-

stavene må være ca. 1 mm høye, og alt må være speilvendt, slik at trykket kommer den riktige veien når det taes i bruk.

Det kan være viktig for interessen ombord at avisen blir gitt et tiltalende layout, både på omslag og innhold. Vitsen er jo at den blir lest, og at alle ombord ser frem til neste utgave.

Økonomi.

Til anskaffelse av nødvendig utstyr trengs det kapital. Hvis avisen derimot opererer med budsjett fra skipsklubben, er det greit. Hvis ikke, får en skaffe seg inntekter ved å selge «annonser», spalteplass og kanskje også tegne betalende abonnenter.

—O—

RASMUS

For å stimulere interessen for skipsaviser har Statens Velferdsråd for Handelsflåten opprettet en statuett som hvert år skal utdeles til det skip som utgir den beste skipsavis. Statuetten viser en springende delfin i messing. Den har fått navnet Rasmus, som er et gammelt uttrykk til sjøs. Statuetten ble satt opp i 1969 og har således vært delt ut to ganger. Hver gang ved en liten høytidelighet i Norges Rederforbund hvor statuett og diplomer blir gitt til representanter for skipene.

Reglene for statuettkonkurransen er meget enkle. For å komme i betraktning må skipsavisen ha utkommet med minst 6 nummer i løpet av det kalenderår konkurransen varer, og hvert nummer må være på minst 6 sider.

—O—

Vi appellerer herved til våre seilende ansatte i alle aldre om å slå et slag for skipsavisen ombord.



"It's a new gadget developed by the Army — anytime you want to call me at the office, just pull this little pin —!"

Brev fra våre lesere:

KOMBINERT BÅTTUR OG LIVBÅTØVELSE PÅ 1. OG 17. MAI

Før ankomst Puerto Cabello i Venezuela hadde vi spurt kaptein Pilskog om å få ta en båttur på 1. mai og kombinere den med båtøvelse. «Alt i orden», svarte kapteinen, og jeg skal ordne med losen så vi får styrbord side til kaien hvis det ikke koster noe ekstra. Vi var jo interessert i å få bruke motorbåten naturligvis. Hele opplegget var frivillig for den som ønsket å være med.

Ved ankomsten den 30. april om morgenen ordnet kapteinen med losen og som avtalt ble det styrbord til kaien.

Den 1. mai om morgenen før klokken 0800 hadde stuert Barstad og 2. kokken ordnet med smørbrødene, fire stykker pr. «snute», og da det meldte seg hele 18 stykker ble kassen full. Klokken 0830 ble båtene 2 og 4 låret ned i høyde med båtdekket og provianten med «bunkers» og ekstra fiskeredsaker tatt ombord. Derefter ble båtene låret ned på vannet av velvillige som ønsket oss god tur.

1. maskinist Sørensen fikk motoren igang, og båt nr. 2 med 2. styrmann Julsen ved roret ble tatt på slep opp mot vinden for å prøve seilføringen.

I løpet av dagen ble det seilet, rovelse foretatt, drivankeret prøvet, sleping, fisking og tilslutt en frisk kappseilas hvor vi i motorbåten var så heldig å gå over mål med ca. tre båtlengder foran. Klokken 1700 var båtene på plass etter en meget vellykket dag og alle godt fornøyd over dagen og turen.

Den 17. mai lå «Tagus» for anker utenfor Galveston i Texas og ventet på ordre. Også her ble det foretatt båttur som i Pto. Cabello. Vi hadde livbåtsenderen med, denne ble prøvet og kontakten med Tagus var utmerket, avstand 4 n.m. Av sikkerhetsmessige grunner ble vi bare 16 stykker med denne gang. Det blåste frisk bris og værmeldingen for dagen var at den skulle øke noe. Denne gang ble båtene 3 og 4 brukt. Båt nr. 3 er av plastfiber mens båt nr. 4 er av tre. Vi skulle prøve hvilken av disse båtene som kunne seile best, og det ble både seilet bidevind og slør, dessuten skulle 2. styrmannen ha revansj. Også her avsluttet vi dagen med kappseilas hvor vi klarte å gå over mål med bare en halv båtlengde foran. Vi begynte klokken 0900 og båtene var på plass klokken 1600.

Efter disse to turene tør jeg påstå at de som var med kan både seile, ro, fiske, bruken av drivankeret, sleping, og i det hele tatt håndtere en livbåt, og det å finne seg til rette i båten. Vi her ombord ser frem til snart å få ta flere slike turer.

Konklusjon: I havner hvor forholdene tillater det, skulle aldri en båtøvelse være av kortere varighet enn **minst fire timer**, helst hele dagen.



LIVBÅTØVELSE GENERELT

Skipet kommer om morgenen og skal gå om kvelden. På denne ene dagen skal tusen ting utføres, ting vi alle kjenner til, så en oppsummering skulle være unødvendig.

Vel, — så låres båten(e), en liten sving ut fra skutesiden og tilbake i full fart for å bli ferdig. Ledelsen ombord sukker lettet og tenker, «en måned til neste gang». Jeg mener at i stedet for denne form for båtøvelse kunne et par mann låret båten et stykke ned på skutesiden og smurt alle bevegelige deler og ledd og så hivet på plass.

Når vi så ikke får tid til øvelse i havn, så er det kanskje anledning til å stoppe i sjøen hvor det måtte passe (vær og farvannet tatt i betraktning). Men hva koster så det? Et skip til over hundre millioner ligger og driver i timesvis i forbindelse med båtøvelse. Som fører ombord ville jeg holde kufferten pakket og klar til avmønstring efter at rederen hadde fått greie på mine «fantastiske» øvelser. Kanskje jeg tar feil allikevel, at det er meningen vi skal stoppe i sjøen for at øvelsene skal bli så realistiske som mulig?

For å oppnå matros «ticket» i U.S.A. må en kunne lede en båtøvelse. Øvelsen foregår da fra en av kaiene i vedkommende havn hvor båtstasjonen er plassert. Var det ikke en idé å plassere en slik øvelsesstasjon på en av kaiene i Oslo, f. eks. i Filipstad. Båten utstyrt ifølge sjøkontrollens regler. Flåte av godkjent type kan plasseres i et av skurene og utstyres på samme måte. Så mønstrer vi offiserer og mannskap et par dager i forveien før de skal sendes ombord, får dem til Oslo og bruker tiden til øvelse som skal omfatte alt, også nødsenderen. Får vi tid til mere, så kontrollerer vi utstyret i båten på vanlig måte slik det foregår ombord.

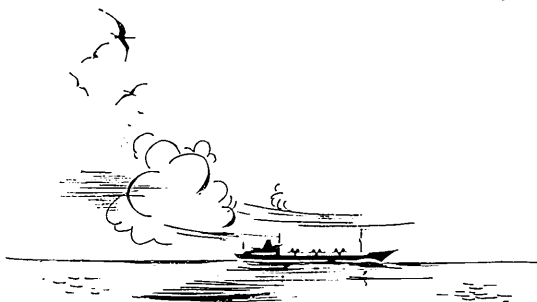
Hurtigheten i å få båten på vannet kan også innarbeides her, men den tradisjonelle «svingen» ut fra skutesiden og tilbake i full fart må engang for alle bli en saga blott.

Disse karene vil sikkert ha mere igjen av en slik øvelse enn et år ombord med hele 12 øvelser. Når så

disse kommer ombord i skipet, er det ikke så maktpåliggende med en øvelse før en forlater havnen, kun en mønstring med låring av båten og vanlig smørerutine. Så ta en riktig øvelse der det måtte passe engang senere.

Kanskje andre redere også er interessert i å få istand en slik øvelsesstasjon. Og mens hyren/vente-hyren dreier, læres det noe vesentlig, samtidig som en kanskje eliminerer noen av de nervøse lidelser som ledelsen ombord har på slike dager i havn.

Johannes Johansen, overstyrm.



Rederiets kommentar til overstyrmann Johs. Johansens innlegg

Vi har med stor interesse lest overstyrmann Johansens innlegg vedrørende kombinert båttur og livbåtøvelse, samt om livbåtøvelser generelt.

Hva angår båtturene og medfølgende øvelser så er det helt klart at dette er en øvelsesmetode som ikke kan vurderes høyt nok. Kan man få samtlige ombord engasjert i sikkerhetsarbeidet på frivillig basis, så vil alt bli lettere, og det som blir forklart og vist dem vil være en lærdom som ikke glemmes.

Vi håper at denne utmerkede opplæringsmetode vil fortsette ombord i «TAGUS» og at også andre av våre skip vil følge dette eksempel.

Det som er nevnt vedrørende «Livbåtøvelse Generelt» vil vi spesielt kommentere da dette er i utakt med rederiets sikkerhetspolicy.

Det nevnes at man har vanskeligheter med å få tiden til å strekke til, med den følge at øvelsene ikke blir utført på en skikkelig og forsvarlig måte.

Ombord i ethvert skip vil man vanligvis være ut-satt for et hardt arbeidspress, men vi vil her så sterkt som mulig fremheve at rederiet ikke under noen omstendighet vil godta dette som et argument for forsømmelse i sikkerhetsarbeidet.

Vi har i de senere år lagt ned et stort arbeide for at brann, rednings- og sikkerhetsarbeide ombord i våre skip skal få en høy standard. Dette synspunkt regner vi med at enhver skipsledelse nå er innforstått med.

Ved hjelp av vår nye «Sikkerhetsrapport» har vi nå fått en god oversikt over sikkerhetsarbeidet ombord i det enkelte skip. De erfaringer vi nå sitter inne med viser en tilfredsstillende fremgang på alle områder, men det er ennå et stykke igjen før alle deler av dette viktige arbeide beherskes og utføres på det høye nivå som er vårt mål.

Hva angår spørsmålet vedrørende å stoppe skipet i sjøen for å avholde livbåtøvelse, så er dette et spørsmål som også stilles ofte ved våre rederikonferanser.

Det er riktig som overstyrmann Johansen nevner at det er kostbart å drive øvelse på denne måten. Det bør derfor nøye vurderes i hvert enkelt tilfelle hvorvidt det er mulig å få øvelsene utført når skipet ligger ved land. Dersom dette ikke på noen måte er mulig, har kapteinen både rett og plikt til å utføre øvelsene på annen måte. Dette har vært praktisert i vårt rederi i alle år, og det er forhold som vi er fullt klar over og aksepterer.

Øvelsestasjon ved Filipstadkaiaen er muligens en akseptabel idé, men vi er redd for at dette ville medføre et forholdsvis stort administrasjonsapparat som ikke på noen måte vil stå i forhold til de oppnådde resultater.

I ovennevnte forbindelse kan det nevnes at rederiet, over et lengre tidsrom, har gjort seg til talsmann overfor sjøfartsmyndigheter og andre skipsfartsorganisasjoner for at handelsflåten skal få en høyverdig havariskole. Skolen skal dekke alle sider av sikkerhetsarbeidet til sjøs. Livbåtøvelser vil da, tillike med andre viktige sikkerhetsfelt, få en bred plass i opplæringstilbudet.

Det er ennå ikke fastlagt når havariskolen vil være en realitet, men vi har grunn til å tro at mye vil være klarlagt i løpet av inneværende år.



BESTEMANNSUR PÅ SJØMANNSSKOLEN TIL ULF ARNESEN

Under en enkel avslutning på Oslo Sjømannsskole lørdag 19/6 hvor samtlige klasser fikk sine avgangspapirer, benyttet skipsreder Anton F. Klaveness anledningen på vegne av Oslo Rederiforening å påskjønne fire elever med foreningens bestemanns-ur i gull. Det var til beste elev i klassen for skipsførere, to som kom likt ut i overstyrmannsklassen og beste radioelev. På bildet gratulerer skipsreder Anton F. Klaveness beste radioelev, Edrund Johansen. Mellom disse fra venstre Tor Lillemoen og Ulf Arnesen (W.W.) begge overstyrmenn, og skipsførererklassens bestemann, Harald Kjelsvik.

Vår mann i EM



Kjell Sverre Johansen som nr. 3 fra venstre etter at han har mottatt sølvmedaljen.

SKIB-REDERI bringer her et intervju med Kjell Sverre Johansen — fersk sølvmedaljeviner i EM i roing 22. august på Bagsværd Sø. Sammen med Tom Amundsen, Ole Nafstad og Svein Nielsen ble han nummer to i kombinasjonen firer uten styrmann på distansen 2 000 meter. Kjell Sverre Johansen er 27 år — til daglig å finne som bedriftsøkonom i vår 9. etasje. Han har vært ansatt hos oss ett års tid.

Bak skrivebordet finner vi en høy, atletisk kar. En fin representant for norsk rosport og Norske Studenters Roklubb. Vi gratulerer med medaljen på vegne av oss selv og rederiet og penser raskt samtalen inn på roing. Det er jo kjent at padlerne og roerne våre for tiden er våre mest gullkantede idrettskort. Vi skulle snart få vite hva som ligger bak deres topp-plasseringer.

— *Det ligger vel en temmelig lang og hard treningsinnsats bak det å nå toppen i et Europamesterskap. Når begynte egentlig det hele?*

«Det begynte vel i 1959. Jeg var da medlem av Tønsberg Roklubb. Gnisten ble da tent. Etter noen få treningsturer var jeg så med på å bli norgesmester for junior tre ganger. Jeg var dermed bitt av robassilen. Og etter parolen: en gang roer, alltid roer, har jeg fortsatt frem til i dag.»

Vi ramser raskt opp hans karriere ved årene: Nordisk mester i 1967 i åtter, Nordisk mester i 1969 i firer med styrmann, Nordisk mester i 1971 i firer uten styrmann. I årene fra 1966 til og med 1971 hele 13 Norgesmeesterskap for senior. EM-deltager i 1967 og 1969 med to 9. plasser i åtter. U plassert i VM i 1966 i firer. 7. plass i VM 1970 i åtter. I sannhet en meget imponerende liste. Resultatene tyder også på at han har fått lønn for innsatsen og alle forsakelsene i disse årene.

— *Hvor ofte trener du?*

«Det blir opptil 5 ganger i uken mesteparten av året. Vi kommer som regel på vannet ved påsketider, hvis da ikke vinteren er ekstra mild og fin. Det går da slag i slag inntil vi nedtrapper noe utpå høsten en gang. I sommer har vi holdt til på Årungen. Jeg har da trent omtrent hver dag. Det kan jo ofte bli temmelig hardt når man har heldags jobb å passe. Som regel er jeg ikke hjemme før ved 1/2 10 tiden etter å ha kjørt 10 mil frem og tilbake på treningen.»

— *Men hvordan klarer du kombinasjonen hardtrenoing og din stilling i Wilhelmsen?*

«Man kan vel si det slik at treningen sitter så hardt i kroppen at jeg ikke merker noe i mitt daglige arbeid. Det hadde jeg selvfølgelig gjort hvis jeg hadde hatt et kroppssyrke. Jeg tror heller jeg avreagerer den andre veien. Etter en ofte hard og slitsom arbeidsdag på kontoret, er det deilig å kunne trene og bruke litt krefter. Jeg blir i hvert fall stimulert av dette, og man føler seg mye mer vel etterpå enn om man for eksempel hadde slappet av hjemme eller ikke foretatt seg noe.»

— *Hvordan ser dine overordnede på idretten din — er de positive?*

«Det er klart at dette ikke hadde gått uten en villig ledelse. Roingen medfører jo blant annet en del reiser, men det har hele tiden ikke vært snakk om noe større fravær. Rederiets syn på idrett, i dette tilfellet roing, har vært en stor inspirasjon for meg, særlig i den harde oppladningen foran Nordisk og EM.»

— *Litt om miljøet i roleiren og om konkurransene.*

«For å ta laget vårt først. Jeg kjenner og har også bodd sammen med disse guttene. Vi er kamerater og går helt fint sammen. Det betyr i grunnen nokså mye. Miljøet ellers er virkelig fint. Vi har jo trent og rodd

Press uten STRESS

Redaktøren av «Nordisk Tidsskrift for Helse och arbete», dr. med Henrik Seyffarth, offentliggjorde i sommer i sitt blad en artikkel som jeg skrev for ham på anmodning. Artikkelen er forfattet med henblikk på å komme til nytte for spesielt kontorfunksjonærer på forskjellige plan, medarbeidere i større organisasjoner, men enkelte avsnitt burde også kunne være av generell interesse.

S. K.

Efter en usedvanlig slitsom — jeg kunne nesten si ond — dag på kontoret styrte jeg ved hjemkomsten mine skritt i retning av det hjørnet hvor vi oppbevarer de mest alkoholholdige drikkevarer i huset. Vel fremme ved skapet snudde jeg imidlertid, gikk inn på soveværelset, iførte meg treningsoverall og løp en timelang tur i Østmarka. I stedet. Lå under bringebærbusker og spiste de ville, syrlige røde bærene, løp videre i den synkende sensommer-solen og kom hjem fullstendig som «et nytt menneske». Klar til å forfatte et lite kåseri for N.R.K.

Det tok meg mange år å finne denne resepten. Jeg gjennomførte et langt studium ved Universitetet uten å foreta meg noe som helst i retning av fysisk fostring. Jeg hadde liksom ikke tid til annet enn lesning og arbeide, da jeg var nødt til å forsørge meg selv i studietiden. Lite ante jeg at noen timers trim pr. uke kunne økt arbeidskapasiteten i tilfredsstillende grad. I stedet ble den berømte onde sirkel sluttet, og hadde

det ikke vært for den hjelp og behandling jeg fikk av min gode venn, nevrologen dr. med. Henrik Seyffarth, er det høyst tvilsomt om jeg noen gang hadde fullført min embedseksamen.

Det er lett å si at ens arbeide skal være lystbetont hvis man vil unngå stress. Det er ikke fullt så lett å gjøre et arbeide lystbetont. En måte å finne seg til rette i sitt arbeide på er imidlertid å holde seg i en tilfredsstillende fysisk form.

Likevel er det forbausende mange som idag faller som offer for stressykdommer, selv om de åpenbart holder fysikken vedlike.

Nylig traff jeg en god venn i byen, tydelig oppjaget — det var bare noen ganske få minutter han hadde til rådighet. «Ja, du er vel akkurat like opptatt som meg», sa min venn, «vi skulle ja ha kommet sammen for lenge siden, tatt med våre koner og laget en skikkelig fest ut av det, men jeg får rett og slett ikke tiden til å strekke til...».

Nå lever vi jo i en tid da det å ha et lite mavesår bent frem er et statussymbol, og det er jo nesten som om man har dårlig samvittighet ved å svare en gammel venn at «jeg har det igrunnen ikke så ille, man kan ikke få mer ut av døgnet enn 24 timer — og i løpet av den tiden så skal man ikke ta for hardt i og presse to dagsverk inn i ett døgn.»

Utføre to dagsverk på en dag, ta gjerne med det tredje også — det er det så absolutt ikke noe i veien for — og tykkelig er den som klarer å gjennomføre

sammen i mange kombinasjoner, så vi kjenner som regel våre norske konkurrenter.

Når det gjelder internasjonale konkurranser, så har oppladningen mye å si. Vi har nedlagt adskillige treningstimer på å nå visse formtopper. Nervene spiller ganske stor rolle her. Dessuten trenger man alltid den nødvendige porsjon hell. Vi holder også øye med hva konkurrentene foretar seg. Spesielt øst-tyskerne har kommet sterkt de siste årene og dem frykter vi sterkt.»

— *Vi har også et idrettsmiljø her i huset. Får Wilhelmssens idrettslag noen nytte av deg?*

«Jeg pleier gjerne være med på WIL's aktiviteter når bare tiden strekker til. Om vinteren har jeg deltatt i bedriftsløp på skøyter og vært med i skirenn, og om sommeren har jeg rukket å være med i noen terrengløp samt deltatt i Shippingmesterskapet i friidrett. Ellers merker jeg at praten går livlig ved bordene på spisesalen om idrett, noe som selvsagt er positivt for meg som er aktiv.»

— *Man begynner unektelig å lure på hvordan du får tid til all denne idrettslige aktiviteten. Hva med familielivet?*

«Det blir jo en hard belastning for familielivet. Men det står som regel kvinner bak alt. Så uten inspira-

sjon og støtte fra familien hadde jeg ikke kunnet drive på som jeg har gjort til nå. Men både humør og mental tilstand gjør seg som oftest utslag i at man er i god form.»

— *Har du til slutt noen råd til andre om roing, om å ta opp denne form for sport?*

«Jeg synes selvsagt roing er en fin sport. Det å oppleve samspillet mellom krefter, årer og vannflate kan vanskelig beskrives. Det må oppleves. Men man behøver ikke nødvendigvis være aktiv roer. Det er en fin mosjonsidrett. Styrke i ben og armer trenger vi alle. Dessuten får man anledning til å komme på vannet, få frisk luft og sol på seg, kjenne sin egen styrke. Det er aldri for sent å begynne.»

Vi takker og gratulerer igjen med EM-innsatsen. Så forlater vi Kjell Sverre Johansen med det i tankene at man i grunnen burde prøve roporten, oppleve en solblank Oslofjord svettende bak en åre mens arm-musklene langsomt vokser. Dette er idrett både for sjøfolk og landkrabber. Men det er ikke alle forundt å oppleve NM- og EM-medaljer.

HeS

et slikt program. Men det må være en forutsetning at man ikke **presser** gjennom et slikt arbeidstempo — da er man inne i en ond sirkel ganske snart.

Det er egnet til å forundre hvordan mange tilsynelatende kan leve i en press-situasjon hele arbeidsåret igjennom — uten å bli stresset. Bakgrunnen er selvfølgelig den at de trives med sitt arbeide. Enten fordi de liker arbeidet — fordi det appellerer til dem — eller fordi de har **lært å like det** — fordi de har innsett at en oppgave løses enklere hvis man møter den med lyst enn med ulyst.

Andre kaster seg over sitt arbeide med en solid porsjon entusiasme — og alt går tilsynelatende udmerket. Men så plutselig en dag er også slike mennesker stresset. Årsakene kan være flere. Det hele kan bunne i forhold utenfor arbeidsplassen — det kan være en ektefelle som ikke godtar at mannen er så sterkt opptatt. Eller det kan rett og slett være det at man ikke oppdager faresignalene i tide. Den lille ulystfølelsen melder seg — og så presser man allikevel på for å få gjort noe. Dette er ikke alltid det samme som å **ta seg sammen**. **Det er nemlig noe man gjør når arbeidsbyrden ikke er så stor.**

Det er når skrivebordet er fullt av papir, når man ikke rekker å redusere omfanget av BUNKEN — når det koster overvinnelse å ta en kort telefonsamtale for å løse et problem, når ens adferdsmønster blir irrasjonelt ved at man ikke kan gjøre et bitte lite grann for å få en sak videre i den organisasjon man arbeider, det er da man skulle ha en lampe som lyste rødt.

Det er gjerne ikke så meget som skal til for å bedre stillingen når det **første** faresignalet melder seg. Det kan være nok å slippe av et lite øyeblikk med den diktering man er opptatt av, puste med maven, slippe av litt i skuldrene — og merke hvordan man fornyer bekjentskapet med sitt åndedrettssystem og sin muskulatur. Av og til er det ønskelig med en litt lengre pause — og da skal man ikke nøle med å ta den. En liten spasertur på byen i vårværet, slentrende gange med avslappede muskler i nakke og rygg (når

man da ikke føler seg kallet til å gjøre en mindre dreining i anerkjennelse av noen lekke pikelegger), dype åndedrag hvis luftforholdene tillater det og en fløyende plystretone på leppene. Bortkastet tid? Så absolutt ikke. En slik avslappende manøver vil ikke bare gjøre det mulig å gjenoppta arbeidet med fornyet kraft — det kan også forebygge en mer alvorlig krise.

Et annet faresignal er det hvis man føler en smule motvilje mot å gå på kontoret om morgenen. Det kan være ens forhold til medarbeidere som ligger til grunn, og det kan være arbeidsbyrden. Er det forholdet til medarbeidere, skulle det være unødvendig å minne om den gamle regel om at man skal snakke ut om gjensidige problemer. Er det arbeidsbyrden som er for tung, så må man få det klart for seg om dette er en permanent foreteelse eller om det er rent midlertidig. Er det noe midlertidig, så er det ofte ikke så dumt å ta en tur ned på kontoret i helgene for å få orden i kaos og ha alt klart til mandag morgen. Er det permanent, føler man at den byrde man til stadighet pålegges er for stor, så er det ikke annen vei ut av uføret enn å påta seg mindre.

Hvis man er pålagt mere arbeide enn det er mulig å fordøye, så må man ikke presse seg når de første tegnene på ulyst har meldt seg. Dette vil ikke føre til annet enn et rent negativt resultat. Er De i en overordnet stilling, så må De sørge for å få delegert noe av Deres myndighet — De må skaffe Dem avlastning. Er De i en mer underordnet posisjon, må De gjøre det klart for Deres overordnede at arbeidsbyrden er for stor. Av og til kan det være vanskelig å ville innrømme dette, særlig hvis man har klart å gjennomføre et tilsvarende arbeidsprogram tidligere — slik at ens reduserte kapasitet tilsynelatende skyldes stigende alder. Men De er nødt til å innrømme det, både overfor Dem selv og overfor Deres foresatte, ellers vil situasjonen bare utvikle seg til det verre. Vi kan ikke, noen av oss, strekke skinnfellen lenger enn den rekker — og det må vi ta konsekvensen av, også i vårt arbeide.

Tilbygg til Roald Amundsensgate

Utbyggingen av Vika fortsetter stadig. Bildet viser vårt nye tilbygg, som vil ha fem kontoretasjer, og som bygges i plan med den nye Idun-blokken. Byggearbeidene beregnes ferdig før nyttår, og det nye bygget vårt vil bli en verdifull tilvekst til våre før så omfattende kontorlokaler.



Regelmessig kontakt viktig!

«Vi har et par tusen sjøfolk ombord på Wilb. Wilhelmsens skip, hvilke muligheter har De til å overvåke så mange og følge med i deres helsemessige tilstand?»

Spørsmålet er rettet til doktor Ole W. Tenfjord, ansatt fra 1. september som rederilege for å ta seg av det seilende personell.

«I første rekke vil min oppgave være å ta meg av det fast ansatte personell, den kategori som jevnlig vil avlegge rederiet besøk. Det er viktig med den regelmessige kontakt om man skal lære den enkelte å kjenne.»

«Hvilke oppgaver vil være de sentrale for Dem i Deres nye stilling?»

«Det er foreløpig ikke utarbeidet noen stillingsinstruks, men jeg regner med at en av mine vesentligste oppgaver vil være å finne ut hva som ligger til grunn for de sykdomstilfeller som inntreffer og foreslå hjelpetiltak i den forbindelse. Jeg regner også med å bli tatt med på



Ole W. Tenfjord

råd i forskjellige anliggender innen personellarbeidet, hvor medisinsk fagkunnskap kommer til nytte.»

«Og hvordan starter De opp Deres virksomhet i et firma som Wilb. Wilhelmsen?»

«De første ukene ønsker jeg å få et inntrykk av organisasjonen og av hvordan den virker. Neste skritt blir å få kontakt med det seilende personell. Jeg regner således med å reise ut med et av skipene allerede ved månedsskiftet september/oktober. Kontakt med de seilende i deres arbeidsmiljø anser jeg som uhyre vesentlig for at jeg skal kunne fylle min oppgave.»

Doktor Tenfjord har vært i kontakt med norske sjøfolk i 20 år. Han var 7 år i London og ble derefter sjefslege ved Legekontoret for sjømenn i Oslo. Etter å ha sagt opp denne stillingen var han to år ved Raufoss Ammunisjonsfabrikk.

«Og De ser frem til ny kontakt med våre sjøfolk?»

«Tiden ved Raufoss var utvilsomt interessant og lærerik. Min oppgave var jevn overvåking av 2500 ansatte, en erfaring som det var verd å ta med seg, men sjøfolk er allikevel en kategori mennesker som står mitt hjerte nærmest», sier doktor Tenfjord til slutt.

Nye bøker for skipsbiblioteket

Arthur Omre: Smuglere.

Arthur Omres bok «Smuglere» blir nu sendt ut til alle båtene for å innlemmes i skipsbibliotekene, og dere ombord har sannelig noe å glede dere til. Her er en bok så forrykende spennende at det ikke er mulig å legge den fra seg. Stilen er kort, av og til nesten stakato, men dette bidrar på en måte til å øke spenningen, her finnes ingen langhalm, bare spenningsmettet handling. Historien, som er skrevet i jeg-form, skildrer forbudstiden her hjemme, en tid med arbeidsløshet og store økonomiske vanskeligheter for dem som ville føre en lovlydig

tilværelse, men for dem som var villige til å spille hasard med friheten, var der store penger å tjene. Hovedpersonen i boken er en av disse spillerne, og med toldere og politi i helene gjør han det ene varpet etter det andre. Det kan ikke være tvil om at historien for en stor del er selvopplevet, personene vi møter, smuglerne, oppkjøperne og jentene virker så ekte at man føler at Omre må ha levet i miljøet og kjenner disse typene til bunns. De korte glimt vi får fra livet innenfor murene, virker også tvers igjennom ekte. Her er ingen sentimentaltet, ingen tåredryppende selvmed-

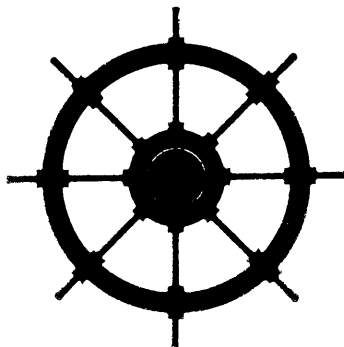
lidenhet, men en uendelig grå lede, så intenst beskrevet at vi formelig kan kjenne fengselslukten og føler fangenens gradvise mentalitetsforandring som vår egen. Men fremfor alt er boken en skildring av spillertypen, mannen som er bitt av basillen, som til tross for tak og sikker forvisning om at han må bli tatt, ikke kan la være å satse friheten nok en gang for å gjøre det siste, store varpet før han legger opp og blir lovlydig. Ja, dette er en mesterlig bok, og den ble da også Omres gjennombrudd som forfatter da den først utkom i 1935.

—AHO

Gabriel Chevallier: Et forargelsens hus.

«Et forargelsens hus» vakte stor og berettiget oppsikt da den kom ut like før krigen. Boken som på fransk heter *Clochemerle*, ble også en bestseller i de fleste land, og Gabriel Chevalliers kostelige persongalleri har gledet millioner.

Clochemerle er en landsby på et par tusen innbyggere i et syd-fransk vindistrikt. Bokens handling utspiles her i løpet av et års tid, fra høsten 1922 til høsten 1923. Den ellers så ubemerkede og fredelige landsbyen blir i disse måneder skueplassen for en rekke høyst dramatiske skandaler. Borgermester Piechut har nemlig satt opp en pissoar i byen. En for ham genial handling, men dog skjebnesvanger. Det mest særkjen- nende ved skildringen som nå begynner, er en ursunn sensualisme, en lykkefølelse ved begjæret og sansen for kvinnen og dennes her-



ligheter. Dette er slett ingen underbuksekomedie. Men humoren er hele tiden den viktigste ingrediens, selv om den kan virke underfundig og ikke så lite ironisk.

Personene er skildret med stor sympati. Vi møter borgermesteren som er en ful type og som eier de største vinmarkene, landsbyens prest som har et fantastisk forhold

til sin Herre og sin hushjelp, de to deiligste kvinnene i byen som begge bedrar sine menn og er rivalin- ner, en moralsk bekjempende gam- mel jomfru som holder oppsikt med pissoaret og blander seg opp i alt, en knivskarp skolemester, en uskyldig skolepike, et støyende kafékli- entell, og vi lærer landsbyens en- foldige vinbønder å kjenne. Den saftige beretningen kaller på smilet, men også på den stille, småhum- rende eftertanken.

Chevalier går hele tiden inn for å si mange sannhetsord om småbor- gerlighet, trangsynthet, intoleranse og moralske vrangforestillinger. Man kan vel vanskelig si at han er noen stor stilist. Boken kan kanskje derfor virke litt tung å lese, men det skjer hele tiden noe, og man ser tydelig for seg hele det artige persongalleriet. Audun Hetlands ar- tige illustrasjoner gjør boken dob- belt morsom.

HeS

EXIT HOBBYROM

For en tid tilbake var det ombord i M/S TØNSBERG endel ivrige vel- ferdssjeler og det manglet ikke på ideer. Hva de manglet ombord var et hobbyrom, kombinert film- og trimrom. Mange var utkastene som det ble fablet om, og fra tanke til handling er det ikke alltid så langt.

Det var på grunn av rasjonalise- ring og reduksjon i bemanningen blitt ledige lugarer i mannskaps- kvarteret. Tre av disse ville bli bruk- bare. En hel vegg ble fjernet, neste vegg ble forsynt med en luke. Så hadde man rommet. Stoler og annet utstyr ble skaffet til veie. Et hobby- rom som ville kostet ca. 20 000 kro- ner å bygge, stod fullt ferdig til bruk for kroner 1 800, samt en god del dugnad.



Rommet var et mønsterrom som viste hvordan man kan få det til med innsats og iver.

Hva så med utnyttelsen av rom- met? Alle rapporter tydet på full aktivitet fra starten. Besetningen stortrivdes i skipets nye «stue», og det var bare lovord å høre. Men for

å vri på et gammelt ordtak: «Gle- den og sorgen vandrer til hopes». I dag, et halvt år senere, er det las- terom på samme sted.

Bildet viser stuert Pettersen og 1. styrmann Gulliksen på sykkel, mens velferdens og skøyte-Norges «Hjallis» smugtitler via kinoluken.

Klart for opplæring og etterutdannelse

Som nevnt i forrige nummer av Skib-Rederi er adjunkt Hans Chr. Bangsmoen ansatt som opplæringskonsulent fra 1. juli. Ifølge den ramme som er trukket opp for hans virksomhet, skal Bangsmoen kartlegge behovet for intern og ekstern opplæring ved kontoret, samt forestå de tiltak som derefter vil bli iverksatt. Skib-Rederi finner det naturlig å stille noen spørsmål til Bangsmoen etter at han nu har fått anledning til å «snuse på» virksomheten i drøye to måneder.



Bangsmoen, når skal de ansatte få nytte av opprettelsen av den nye stilling — med andre ord, når er kartleggingen av opplæringsbehovet ferdig slik at konkrete tiltak kan settes ut i livet?

— Det må være helt klart at kartleggingen av opplæringsbehovet er en kontinuerlig prosess. Denne kartleggingen vil foregå i nært samarbeide med de enkelte avdelinger, slik at man i fellesskap kan komme frem til nødvendige opplærings tiltak og innpasse disse i en samlet opplæringsplan.

Vi har utarbeidet et rammeprogram for opplæringsvirksomheten generelt, og fra dette kan nevnes at vi tar sikte på å utvide introduksjonsprogrammet for de nyansatte. For de av våre ansatte som vil satse på en fremtid i shipping, vil vi tilby Shippingakademiets grunnkurs. Dette kurs, som er lagt opp på korrespondansebasis, gir en generell innføring i sentrale shippingfag. Vi tar sikte på å opprette studiegrupper, og i den utstrekning det er mulig, vil vi i samarbeide med Shippingakademiet arrangere fellesforelesninger, ekskursjoner o. l. for elevene. Det har allerede meldt seg mange interesserte, og jeg tror at vi her vil kunne

komme godt i gang i løpet av høsten.

Ellers vil vi kunne tilby undervisning i engelsk, maskinskrivning og stenografi for dem av våre ansatte som har behov for det i sitt arbeide.

Når det gjelder mer spesielle behov som enkelte avdelinger måtte ha, vil vi ta oss av det etterhvert.

Hva så med opplæring i selve jobben, on-the-job-training?

— Dette ser vi som en meget viktig del av vår opplæringsvirksomhet. Vårt siktemål her er å komme frem til et opplæringsprogram for hver enkelt nyansatt, slik at opplæringen i avdelingen kan systematiseres. Programmet må baseres på de funksjoner avdelingen dekker, og det bør settes opp sammen med de avdelinger det gjelder.

Firma Wilh. Wilhelmsen har idag omtrent 460 ansatte iland. Vil én mann kunne forestå opplæringen av så mange — såvel nyansatte som eldre funksjonærer som har behov for en smule etterutdannelse?

— Min oppgave blir i første rekke å lede gjennomføringen av de aktuelle opplærings tiltak. Vi må i stor utstrekning benytte oss av eksterne kursarrangører og skoletilbud. En del undervisningsopplegg vil vi forestå internt, og her skulle mulighetene ligge bra til rette når vi på nyåret får eget undervisningsrom i nybygget. Det må også nevnes at jeg skal fungere som studieveileder for videreutdannelse. I den forbindelse er det nødvendig å holde kontakt utad med forskjellige skoler og kursarrangører, slik at vi hele tiden er a jour når det gjelder tilbud fra disse.

Hva kommer det av at stadig flere firmaer ansetter opplæringsfolk? Er det blitt en motesak, eller er slike tiltak motivert i et reelt behov?

— Enkelte påstår nok at dette med opplæring er blitt en motesak. Personlig ser jeg det ikke slik. Systematisk personalopplæring er etter hvert anerkjent som et viktig middel til å oppnå høyere effektivitet for bedriften og større trivsel i arbeidet for de ansatte, samtidig som det medvirker til å bedre rekrutteringen.

Med vår tids krav til fagkunnskap på alle felter er det nødvendig at de enkelte får anledning til å ajourføre sine kunnskaper og til å videreutdanne seg. Her vil bedriftenes opplæringsvirksomhet komme inn som et aktivt element. Nok et moment er dagens inflasjon i kurs tilbud. Disse farvesprakende kurs, konferanse- og seminar tilbud må vurderes kritisk. Uten system i opplæringen kan vi lett la oss styre av kurstilbud, og virksomheten vil bære preg av planløshet og tilfældigheter.

Overgang fra undervisningsstilling i skolen til mer praktisk virksomhet i shipping synes stor. Hvilke motiver lå bak beslutningen om å søke stilling som opplæringskonsulent hos Wilh. Wilhelmsen?

— Mange vil vel tro at det skyldes mistriivsel i skolen. Så er ikke tilfelle. For mitt vedkommende skyldes det at jeg i noen år har drevet med skipsadopsjon og undervisning i «sjøfartsfag» i ungdomsskolen. Dette vekket min interesse for skipsfartsnæringen. Sommeren 1970 fikk jeg Norges Rederforbunds studie stipendium, og jeg var ute på en lengre studiereise med et skip i utenriksfart. Hva jeg så og opplevde fascinerte meg, og interessen for shipping var ytterligere styrket. Stillingen her er en fin kombinasjon av undervisningspraksis og interesse for shipping, samtidig som den gir meg muligheten til å lære mer og delta i et aktivt shipping-miljø.

Lest og Hørt •

W.W.-PENSJONISTER PÅ FISKE- OG ØYTUR

Tradisjon med ekstra spiss i år

Rederiet Wilh. Wilhelmsen har på mange måter sikret seg en spesiell god kontakt med sitt personell, ikke minst med sjøfolkene som bemanner den flottesste del av Norges handelsflåte — (forøvrig registrert i Tønsberg). Denne kontakt gjelder også rederiets ofiserer i pensjonsklassen, hvorav en rekke er bosatt i Tønsberg-distriktet. I de siste år har der for disse vært arrangert fiske- og hyggeturer i skjærgården med landgang på øy for å tilberede og fortære fangsten. Med dunkende skøyte og småbåter i kjølvannslinje har turene gått med begeistrende deltagere, og slik skal det også bli i år. Lørdag 24. juli skal en Wilhelmsen-eskadre legge ut fra Nesbryggen med mannskap, redskap og alt mulig tilbehør som er forutsetningen for vellykket fiske- og øytur. Når rederiet denne gang har valgt en lørdag til slik tur, har det sin årsak i at skipsreder Tom Wilhelmsen selv vil være med på turen sammen med sine pensjonistvenner, og noen annen dag enn lørdag kan han vanskelig ta seg fri fra rederiets administrasjon. — Nu blir det mange som vil ønske seg brukelig og tjenelig vær den 24. juli.

(Tønsberg Blad)



Is Profit A Dirty Word?

To some people, profit is a dirty word. But if profits are so dirty, how come ours is the most productive economic system, and yet it runs on profits?

A lot of people think profits are too big. They confuse profit with markup. Business averages only about 4 cents of profit per dollar of sales, 12 cents per dollar of invested capital.

A lot of people think profits come at the expense of employees. Actually, the most profitable businesses pay the highest wages and salaries.

A lot of people question the motives of profit-seeking. But, whatever a businessman's motives, profits serve a vital social function. Profits tell society what people want and losses tell society what people don't want.

A lot of people don't know what profits do. Profits are carrots that make business produce more efficiently. Losses are valuable, too, because they force change.

Far from being a dirty word, profits are an ingenious social invention to get producers to make what people want. In fact, the Communists are having to re-invent profits for just that reason.

NYTT DATAMASKINANLEGG TIL ANDRESENS BANK

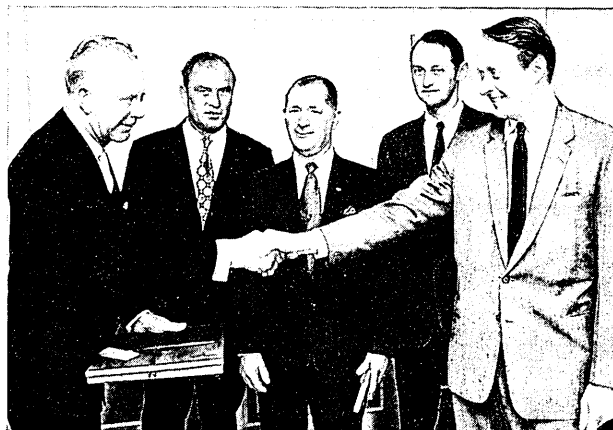
Andresens Bank A/S er av en internasjonal storprodusent av datamaskiner valgt som «pilotkunde» i Europa. Dette innebærer at banken samtykker i å stå til disposisjon med veiledning og demonstrasjon overfor andre maskinkjøpere. Sammen med rederiet Wilh. Wilhelmsen og Time-Sharing A/S har Andresens Bank kjøpt anlegget til ca. 16 mill. kroner for levering om et års tid. Med dette vil de tre kjøperne utbygge sine driftssystemer basert på datamaskiner.



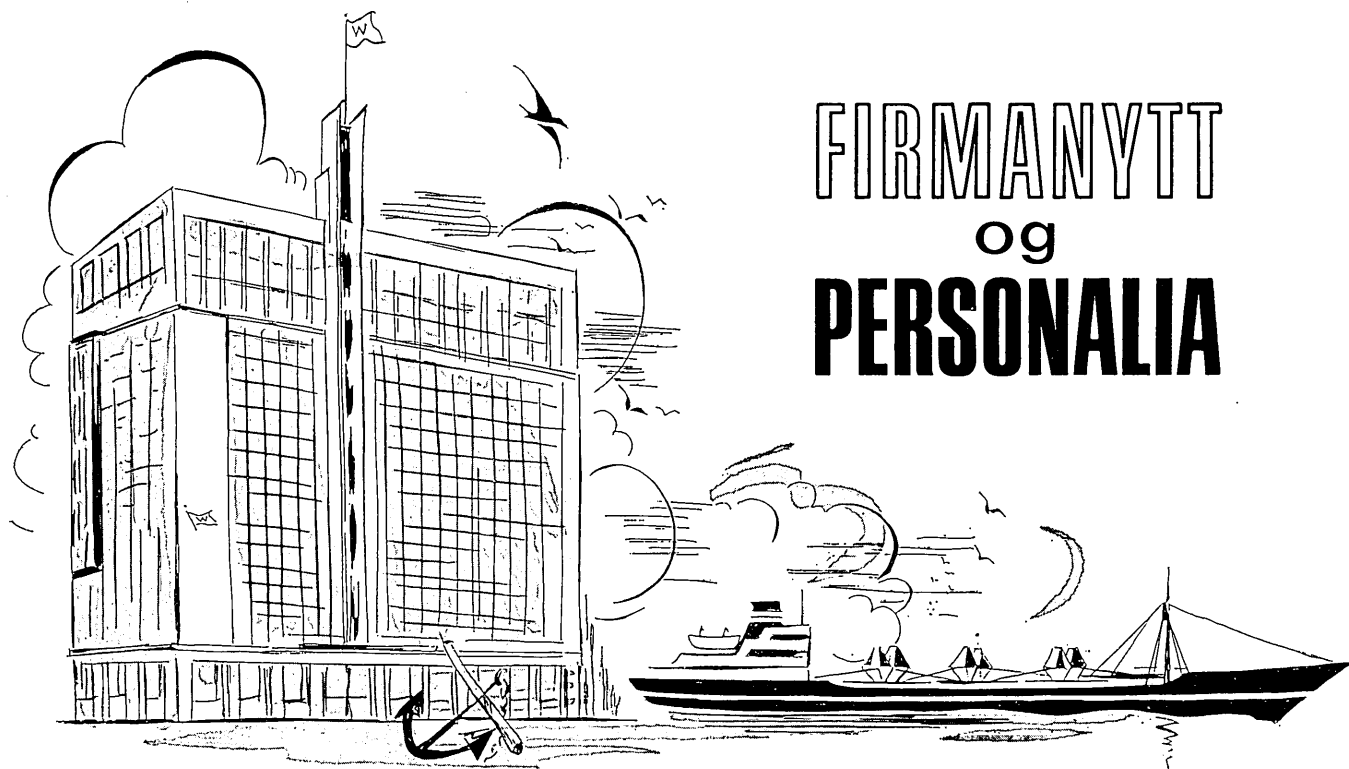
HEDER TIL SKIPSOFFISERER HOS WILH. WILHELMSSEN

Tre fortjente skipsoffiserer hos Wilh. Wilhelmsen ble i juni overrakt jubileumsgaver av representanter for rederiledelsen ved en tilstelning på kontoret. Det var kaptein Johan Winther Pedersen, som begynte i rederiet for 25 år siden og gikk over i pensjonistenes rekke den 10. ds. da han gikk i land fra M/S TRAVIATA. Videre kaptein Dagfinn Holtan Nilsen, som begynte i rederiet i 1934 bare 17 år gammel og primo august skal ut igjen som fører av M/S TYSLA. Både han og kaptein Johan Winther Pedersen ble overrakt gullur av skipsreder Wilhelm Wilhelmsen.

Stuert Knut Aas, med 36 år i rederiets tjeneste, ble overrakt et vakkert sølvfat.



Stuert Knut Aas, til venstre, gratuleres av siviløkonom Morten Werring. Bak, fra venstre, kaptein Dagfinn Holtan Nilsen, kaptein Johan Winther Pedersen og skipsreder Wilhelm Wilhelmsen.



FIRMANYTT og PERSONALIA

FORFREMMELSER

Ny maskinsjef:
Svein Gjerde, M/T TOLUMA

Nye stuerter:
K. Øverland, M/S TATRA
J. Engsand, M/S TORONTO
K. Lien, M/S TUNGSHA
K. E. Hansen, M/T TUAREG

FRATREDEN MED PENSJON

Fire av våre ansatte er pensjonert.

To av de ansatte i Filipstad har trukket seg tilbake med pensjon etter lang tjenestetid. Torfinn Dieserud, formann I, hadde ved sin fratrede 45 års tjeneste, hvorav 15 år som seilende. Odd Due Nordahl ved snekkerverkstedet hadde 42 års tjeneste, hvorav 24 års fartstid.

De to øvrige er de to stuerter F. Olsen og E. Aanstad.

VI GRATULERER

25 års tjeneste:

Maskinsjef Bård Risvold 22/7
Maskinsjef Leif Green Svendsen 22/7
Radiooffiser Anton Pedersen 22/7
Elektriker Arne Amundsen 22/7
Passasjersjef Knut Bilov-Olsen, 22/7.
Kaptein Just Jahren 5/8

Høyesterettsadvokat Finn Scheie, 12/8.
Overstyrmann Jens Sønsteby 16/8
Herr Thomas Nilsen, Ørsnes-kontoret, 16/8.

50 år:

Herr Odd Krognest, Filipstad, 11. april.
Fru. Gunvor Kristensen, Filipstad, 8. mai.
Herr Knut Nøkleby, Filipstad, 20. mai.
Inspektør Eimar Brevik Andersen, 3. august.
Herr Erik Edmann, Filipstad, 13. september.

REDERILEGE ANSATT

Det er opprettet en stilling som rederilege. Rederilegen, som vil arbeide i heldagsstilling, skal forestå den medisinske overvåking av det seilende personell.

I stillingen er ansatt dr. Ole W. Tenfjord, som tiltrer 1. september d.å. Dr. Tenfjord har lang praksis, blant annet som sjefslege ved Legekontoret for sjømenn i Oslo og var senest bedriftslege ved A/S Raufoss Ammunisjonsfabrikker.

Overlege V. F. Koefoed fortsetter som firmaets bedriftslege for de ansatte i land med samme arbeidsfelt som tidligere.

IN MEMORIAM

Aage Torgrimsen ved Serviceverkstedet i Filipstad avgikk ved døden 2. juli i år, 49 år gammel.

Torgrimsen ble ansatt i firmaet i august 1967 og var blant de første som fikk sitt daglige virke ved Serviceverkstedet. Han arbeidet som sveiser og reparatør og var en ualminnelig dyktig og samvittighetsfull fagarbeider som ved sitt lune og omgjengelige vesen vil bli savnet av alle kollegene.

skipsidrett... W.W.-serien 1970

Efter gjentatte purringer har det endelig lyktes å få inn flest mulig rapporter om skipenes spilte fotballkamper i 1970. På grunn av den sene inngang av rapportene, har også oversikten latt vente på seg. Resultatene ifjor for fotballens vedkommende var meget svake, dette gjør også utslag i W.W.-serien og her ble det en dyp bølgedal sett i forhold til 1969.

1970-serien fikk følgende rekkefølge.

W.W.-mester	M/S TARN	11 kamper	18 poeng
2.	M/S TROUBADOUR	8 »	16 »
3.	M/S TAI PING	8 »	15 »
4.	M/S TORTUGAS	8 »	12 »
5.	B/C TAKARA	6 »	8 »
6.	M/S TROLL FOREST	3 »	4 »

Vi må betrakte dette som endelig resultat da disse er de beste av innkomne rapporter.

1971

Noe mer oppløftende kan jeg dessverre ikke si det er å skrive om inneværende sesong. Det ser ut til at bølgedalen fra ifjor fortsetter, og vi har ingen tro på at den tiden som er igjen av året kan føre til store forandringer. Det står opp til hvert enkelt skip å gjøre mine bange fortanelser til skamme.

Vel, helt mørkt er det dog ikke, spesielt på spinnesiden. Her kan vi notere at Ingrid Berg (ex Lund) er på bøljan blå igjen. Mona walle fortsetter der hun slapp ifjor. Vi ønsker derfor alle damene lykke til, og at inspirasjonen smitter over på mannssamfunnet, helst pr. omgående.

Pr. 15. august 1971 har vi følgende individuelle plasseringer i skipsidretten:

Herrer klasse I

Kulestøt:

- 4. Rolf Boysen, 12,18 m.
- 8. Leif Hansen, 12,00 m.

Herrer klasse II

100 m løp:

- 5. Hans M. Dyrli, 12 sek.

Lengde:

- 5. Hans M. Dyrli, 5,68 m.

4-kamp:

- 10. Hans M. Dyrli, 1833 pts.

Herrer klasse IV:

Kulestøt:

- 8. Karl Røeggen, 8,45 m.

Kvinner klasse I:

60 m løp:

- 2. Mona Walle, 8,2 sek.
- 4. Ingrid Berg, 8,6 sek.

Kulestøt:

- 1. Mona Walle, 9,36 m.

Høyde:

- 1. I. Berg, 1,33 m.
- 8. M. Walle, 1,25 m.

Lengde:

- 2. M. Walle, 4,23 m.
- 4. I. Berg, 4,00 m.
- 10. I. Sinding, 3,81 m.

4-kamp:

- 1. M. Walle, 2427 pts.
- 4. I. Berg, 2204 pts.

Kvinner klasse II:

60 m løp:

- 8. Randi Riverts, 10,0 sek.

Hopp u/tilløp:

Herrer kl. I.

- Lengde: 3. R. Boysen, 3,28 m.

LAGKONKURRANSER

Friidrett:

- 33. TERRIER
- 50. TAGAYTAY

Hopp u/tilløp:

- 10. TARN
- 35. TERRIER

Stafett:

Kvinner: 19. TORONTO

Menn: 10. THEMIS

FOTBALL

Norsk serie:

- 22. TARONGA
- 26. TROLL FOREST
- 28. TARN
- 31. TROUBADOUR
- 41. TIBER

Internasjonal serie:

- 10. TROLL FOREST
- 14. TARN

Vel, dette var alt vi hadde å by på hittil i år, la oss håpe at innspurten allerede er satt i gang.

W.I.L. NYTT

Red.: *Nils Wetlesen*

Formannen har ordet:

Det går opp og ned her i verden!

Efter en spennende sluttstrid måtte vi se i øynene det faktum at B-laget rykket ned i bedriftsfotballens 6. divisjon. Oppmann Alan Light mobiliserte på alle hold for å unngå nedrykning, og vi høstet da noen poeng på slutten. Men altså ikke tilstrekkelig. Tidlig i sommer gav vi walk over til det lag som endte aller nedest på tabellen — med ikke mer enn de to poeng de fikk takket være «seieren» over WIL B — så alt tyder på at vi hadde klart oss om vi bare hadde stilt opp i den kampen. En ting er å gi w.o. til et topp-lag — men å gi bort to poeng til bunnlaget — det har vi forhåpentligvis gjort for siste gang.

Ved én anledning stilte vi opp med bare åtte spillere — og tapte 9-0. Men humøret beholdt vi hele tiden — de som brukte kjeft på hverandre, var utrolig nok våre motstandere. Det er en god ånd i B-laget — ikke minst takket være oppmannen Alan Light, som har gjort en god jobb.

Men på førstkommende styre- og oppmannsmøte akter jeg å innskjerpe en ting overfor WIL's oppmenn i lagidret-

tene: **Den spiller som har lovet å stille opp i en kamp og ikke møter, får en advarsel. Ved neste gangs uteblivelse blir han utelukket fra laget for resten av sesongen.** Jeg venter ikke at spillere på et bedriftslag, funksjonærer som har mange gjøremål utenom banen og kontoret, skal underkaste seg den samme disiplin som spilleren på et 1. divisjonslag som Lyn eller Fredrikstad. Men det minste oppmannen må kunne kreve, er at spillerne sier klart fra om de kan stille eller ikke. Det er bedre å ha en mindre god spiller man kan stole på, enn en primadonna som lurar både oppmann og lagkamerater — på såvel fotball- som håndballbanen.

Mens B-laget må vandre det sportsjournalistene kaller «den tunge gang til lavere divisjon» — vi selv tar det ikke så veldig høytidelig, vi som spiller på B-laget — kjempet A-laget om topp-plasering både i bedriftens 1. divisjon og i shippingserien. I skriven-de øyeblikk har laget fremdeles muligheten til å klare biffen i shipping-serien — mens det ble nederlag i avgjørende

kamp i bedriftsserien. Men gutta på A-laget var imidlertid med og kjempet i teten — og det fortjener de anerkjennelse for. Jeg skrev ved avslutningen av vårsesongen at vi måtte være forberedt på tilbakeslag — og de kom. Til neste år må det satses på skjerping i sommermånedene — det burde være **lettere** å holde formen ved like i ferietiden enn ellers!

Idag er vi i full gang med innendørs håndball og med forberedelsene til skisesongen. Reidar Holm fra Refstad trener herrelagene, og Helge Selmer har sagt seg villig til å få jentene igang.

Skigruppen fortsetter som ifjor trening en gang i uken under ledelse av Steinar Næss. Vi hadde fremgang ifjor og regner med å fortsette fremgangen i år. Men vi vet at det foregår saker og ting i retning av solide forberedelser på annet hold også — det er ingen tvil om at også våre konkurrenter kommer sterkere til vinteren!

Morsomt er det at en gruppe av jentene har bedt om å få bli med på kondisjonstreningen — anført av Kari Nybraa-

Endelig norsk seier i Idrætsparken

Det er ikke ofte nordmenn kan triumfere i Idrætsparken, København, men det er en av de ting vi nu kan glede oss over. Vi vant nemlig over våre gode venner fra Ø.K. med 11-5, og la dette være klart: Når vi skrudde et klart tap fra ifjor til en enda klarere seier i år, var det takket være duggfriske karer, som viste en fullkommen selvdisciplin

kurs i nærstridsteknikk (deres trener Jørgen Grum er kaptein i det danske forsvar), for dommerens fløyte lød som nøkkelen til en telegrafist på eksamensdagen. Men våre gutter lot seg ikke skremme, de spilte for WIL's og tilskuernes ære. Det første målet ble satt inn av Emilio Dobrodenka, som på forhånd hadde lovet å score fem. Og

ten og Elsa Koller. Det er klart at stillet overfor en slik entusiasme er vi nødt til å gi jentene et tilbud — foreløpig velkommen i vår midte! Inntil videre skulle jeg tro at de sprekeste av jentene skulle kunne ha godt utbytte av å trene sammen med de mindre kondisjonssterke av gutta — men vi skal ikke ha noe av at for eksempel våre «tre sterke L'er» — nærmere definisjon unødvendig — plutselig får kondisjonssvikt som en følge av dette!

Det er ikke så mange som har meldt seg på til kondisjonstreningen for skigruppen — og jeg hadde ikke regnet med flere enn de 12-15 som nu er i bildet. Når sneen kommer må vi imidlertid gi et tilbud også til dem som ikke er så ivrige etter å kondisjonstrene i mørke høstkvelder — men som gjerne tar litt instruksjon i skiteknikk. Vi hadde fin oppslutning på de to skiteknikk-kveldene vi arrangerte forut for fjorårets hovedbegivenheter — men i år må vi komme tidligere igang også med denne gruppen.

Vi ser vinteren forhåpningsfullt i møte.



Lagene for håndballkampen: Stående fra venstre: Jens Salling, ØKB, Birger Lie, Tore Berg, Helge Selmer, Oddvar Ljones, Emilio Dobrodenka, Einar Wettre Bredesen, alle WIL, Erling Damgaard, ØKB. Knestående: Arnt Aamodt, Bjørn Jan Jørgensen, Jan Rydgren-Knudsen, Jan Egil Jørgensen, Peter Neess, alle WIL. Reidar Holm, trener. Sittende: Jørgen Rueløkke, Børge Fogh, Jan Pedersen, Olaf Rønn-Nilsen, Flemming Dam og Peder Ostensen, alle ØKB.

ved å styre forbi de skjær som finnes ombord i DFDS's trivelige, men formtruende omgivelser. Også ved lunsjen forut for kampen optrådte karene som en søndagsskoleklasse på utflukt og gjorde pent og pynteilig oppmerksom på at «vi drikker ikke, vi!»

Vel, kampen begynte klokken 14.00 og Ø.K.'s drenge startet med solen og vinden i ryggen (denne opplysning får stå for referentens regning, da det fremlagte billedmateriale gjør det uomtvistelig klart at kampen ble spilt innendørs. Red.), men det var allikevel WIL som tok føringen. Vi oppdaget fort at de danske drenge hadde fullført et lyn-

med et slikt stjernenavn er det vanskelig å ikke holde det man lover (hans navn ble for øvrig på hjemturen rasjonalisert til Leo Dobbello-whisko). Ball etter ball suste i nettmaskene uten at de danske drenge fikk låne lærkulen ved store flere anledninger enn umiddelbart etter norske scoringer. Vi ledet sensasjonelt hele 6-0 før Ø.K. fikk kvittert, på straffekast i 1. omgangs siste sekunder.

Annen omgang startet som den første og dommeren brukte fortsatt sin fløyte — bare med den forskjell at det som førte til frikast i første omgang, ble til straffekast etter pause. Dette da også til Ø.K.'s for-

del, slik at WIL's ledelse plutselig var redusert til 7-4. Karene mistet imidlertid ikke hodet, dette skyldes i ikke liten grad vår nye trener Reidar Holm, som fikk roet ned spillet. En stund var det spennende, men så tok våre spillere bedre vare på chansene igjen og kunne gå av banen med seier 11-5.

Skal noen nevnes på WIL's lag, må det være Jan-Egil Jørgensen, som spilte sin beste kamp til dato. Årsaken, sa han selv, var at han tok farve av spillerne. Dette er jo et godt tip, bare å beklage at det må en 14-timers båt-tur pluss en dansk frokost til for å oppnå den ønskede farve. Ø.K. og WIL har nu ett napp hver i den oppsatte pokal — og det må ikke gå slik at vertskapet alltid er så hyggelig å la gjestene vinne — for da stikker Ø.K. av med pokalen!

Våre målscorere var: Emilio Dobrodenka 4 (pluss to annullerte), O. Ljønes 2, B. Lie 2, H. Selmer 2 og J. Rydgren-Knudsen 1.

Dette skulle være et nogenlunde riktig referat, men helt sikker kan jeg ikke være, da jeg bar mørke briller på grunn av det sterke solskinnet. (Vi gjentar at kampen ikke fant sted på selve Idrætsparkens utendørsanlegg, men i en tilstøtende innendørshall. Red.)

Tilslutt er det grunn til å understreke at Ø.K.'s idrettslag, med formannen Ib Gade-Gerst i spissen, hadde lagt opp til et hundre prosent tiltalende arrangement. Vi ble møtt på bryggen og fikk en omvisning i Ø.K.'s tradisjonsrike bygg før lunch, og om kvelden etter matchen var vi i Tivoli og nød en udmerket middag. Søndagen ble benyttet til en rundtur med buss og bading — et broderskapets lunch-party på koselige Rungsted Kro og et påfølgende cocktail party hos kaptein Grum.

På hjemreisen viste det seg at de norske spillere tok en drink eller to likevel, men da hadde de jo fortjent det!

Finn Tønnesen

Resultatliste WIL-mesterskapet i BOWLING 1971

Damer: Poeng 3 serier:

- | | |
|----------------|-----------|
| 1. Evy Bjerke | 347 poeng |
| 2. Aud Karlsen | 288 poeng |

Herrer:

- | | |
|----------------------|-----------|
| 1. Svein Thoresen | 549 poeng |
| 2. Oddvar Ljønes | 433 » |
| 3. Terje Christensen | 429 » |
| 4. Jan Simonsen | 415 » |
| 5. Arne Johan Larsen | 405 » |
| 6. Arne Muggerud | 353 » |
| 7. Alan Light | 333 » |



Fotomontasjen på motsatt side gir et inntrykk av WIL's fotballmiljø i sesongen som gikk — innsats og hyggelig samkvem. Øverst ser vi Hans Olav Nordby i skuddet i den avgjørende matchen mot STK i bedriftens 1. divisjon — beklageligvis ble det hverken scoring på Hans Olav eller poeng til WIL i denne matchen — til tross for et solid overtak etter pause. Nederst har vi et annet situasjonsbilde fra samme match — her er det den solide forsvarskjempen Kjell Edmann — Norges sprekeste bestefar — som er gått opp i angrep i et forsøk på å snu matchen til WIL's fordel.

Fotografiet i midten ble tatt etter avslutningen av vårsesongen, da A-laget ble invitert på lagskaus og øl hos WIL-formannen privat. Håndballjenter hjalp til med serveringen, og det ble danset på terrassen til den lyse morgen.

(Fotos: SK)



F
O
T
B
A
L
L
G
U
T
T
A





LØST FAST



KURSVIRKSOMHET

Skipsførerkonferanse Elingaard:

1 kaptein

Brannvernkurs:

4 kapteiner, 10 overstyrmenn, 2 1. styrmenn, 4 maskinsjefer og 2 1. maskinister.

Befalskonferanse Rauland Høgfjellshotell:

1 kaptein, 3 overstyrmenn, 1 maskinsjef og 1 stuert.

Rederikonferanse:

3 kapteiner, 8 overstyrmenn, 1 1. styrmann, 4 radio-offiserer, 7 maskinsjefer, 6 1. maskinister og 4 stuerter.

Skipsautomasjonskurs del I:

4 1. maskinister og 2 elektrikere.

Skipsautomasjonskurs del II:

2 maskinsjefer, 1 1. maskinist og 3 elektrikere.

Autronica kurs:

2 maskinsjefer.

Hägglund kurs:

1 elektriker.

Perfeksjoneringskurs for stuerter:

3 stuerter

Caravelle kurs:

1 stuert.

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 lasting i Ras Tanura 10/6 gikk skipet til Europoort og Brunsbüttel for lossing. Skipet avgikk Brunsbüttel 18/7 og lastet i Ras Tanura og Kharg Island for en ny tur til Kontinentet. Skipet ventes til Pembroke 27/9 hvor lasten skal losses og derefter vil det ballaste tilbake til den Persiske bukt.

TIBETAN — Etter å ha losset full last malm i Mizushima avgikk skipet 18/7 i ballast til Ras Tanura. Her tok skipet full last olje som skal losses i Wilhelmshaven 11/9. Skipet vil derefter ballaste til Seven Island for å løfte en malmlast til Mizushima.

TEHERAN — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce. Skipet lastet malm i Tubarao 4—6/6 og gikk derefter til Japan hvor det losset i Kimitsu 9—12/7. Det ble derefter lastet olje i den Persiske bukt fra 1—2/8 og denne olje ble losset i Brasil 28/8—5/9. Det lastes så malm i Tubarao, Brasil fra 7—8/9 for Bakar i Jugoslavia hvor det ventes å ankomme 24/9. Videre program vil være olje Nord-Afrika/Brasil.

BULK CARRIERS

TANABATA — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser og lastet kull i Hampton Roads 27/6—3/7 for Japan hvor det losset 1—8/8. Lastet så malm i Dampier 18—19/8. Denne malm skal losses i Dunkirk hvor skipet ventes å ankomme 20/9. Derefter vil det sannsynligvis ta kull fra H. Roads til Japan.

TAKARA — Dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser og lastet malm i Dampier fra 2—7/6. Malmen ble losset i Baltimore 10—14/7. Derefter ble skipet lastet med kull fra Hampton Roads til Japan hvor det losset i Hirohata 20—22/8. Lastet så malm igjen i Dampier 31/8—1/9 for Baltimore hvor det ventes å ankomme 5/10. Derefter vil TAKARA mest trolig laste kull i H. Roads.

TROLL FOREST — ble levert på sitt tidscerteparti til Sanko utenfor New Orleans 8/7 1971. Etter å ha lastet korn fra 9—11/7, gikk skipet til Japan hvor det først losset denne last, derefter lastet biler i Nagoya fra 14—16/8. Bilene blir losset i Houston og Jacksonville. Videre program går ut på korn fra Gulfen til Japan og biler tilbake.

TROLL PARK — som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited og er beskjeftiget under Open Bulk's papirkontrakter fra Canada og USA til UK/Kontinentet. Skipet har også tatt biler fra UK/Kontinentet til USA, senest 6/8, da det lastet i Bremerhaven og Antwerpen for Jacksonville og Savannah. Derefter lastet skipet papir i Savannah og St. John N. B. for UK/Kontinentet, hvor det ventes å ankomme i siste halvdel av september.

ARCTIC TROLL — som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited. Det er beskjeftiget under Open Bulk's papirkontrakter sammen med TROLL PARK. Etter å ha losset papirprodukter i UK og på Kontinentet hvor det var ferdig utlosset 26/8, lastet skipet biler i Newport 29/8—3/9 for Baltimore, hvor det ventes å ankomme 12/9.

TALLEYRAND — skipet er sluttet til Anchor-Line for en timecharter-reise fra vestkysten av India til UK/Kontinentet. Levering fant sted utenfor Bhavnagar 6/8 og tilbakelevering ventes å finne sted i Hull ca. 19/10.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — fortsetter på sitt tidscerteparti til oss etter at dette er blitt forlenget med 12/15 måneder fra 1/11 1971.

DOKKINGER 3. KVARTAL 1971

Nyland Vest, Oslo	5 skip
Framnæs Mek. Verksted, Sandefjord	1 skip
Eriksberg Mek. Verkstad, Göteborg	1 skip
Hong Kong & Whanpoa Dock Company, Hong Kong	1 skip
	8 skip

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	Gunnar Waage	Ove Thommesen	Jakob Hansen	Per Tendenes	Sverre Pedersen	Ingrid Berg	Marius Fladvad	Amund Berg	H. Wennesland	K. G. Wold	H. Hermansen
TAGUS	A. Sinkaberg	Johs. Johansen	Søren B. Hansen	Bjørn Juulsen	Harry Barstad	Knut Sætre	Thor-Finn Farno	Jens Jensen	Helge Berg	Bjørn Strand	Horst Florian
TAIKO	A. Skjenes	Arvid Hansen	L. Kongshaug	M. Monsen	R. Jørgensen	S. Johansen	Arne Wathne	Ivar Sandum	Ivar Sandum	T. Meisingseth	K. Heggbro
TAIMYR	B. Valstad	Kolbjørn Voss	Arbstein Schei	B. Brattås	F. Johannessen	K. Lian Larsen	P. Strandklev	Tor Hagen	S. Terjesen	J. Johansen	E. Gundersen
TAI PING	S. Bryde	H. Moltubakk	S. Tollefsen	H. Hiltun	Ruth Jørgensen	Håkon Lokstad	Håkon Lokstad	O. Hammervold	E. Johansen	John Olsen	Nils Sjøholt
TALABOT	A. B. Daviknes	A. Kvinnsland	A. Eriksen	A. Nytn	Karl Fr. Pettersen	T. Aanerud	Harald Velen	Finn Holth	H. Jorde	Arnfinn Olsen	N. Skovsæth
TALISMAN	Jacob Tidemann	Jens M. Resen	Reidar Jensen	H. Bratten	Oddvar Olsen	Randi Tidemann	Svein Bakke	Falkvor Lund	Ø. Bergtun	Odd Johansen	K. Axelsson
TALLEYRAND	Franck Johansen	Leif Amundsen	Elias Felsvik	Rune Teisrud	K. Eldem	Tore Andersen	Olav Lervåg	J. Johannessen	K. Kristiansen	L. Ørjaseter	Lo Pui
TAMERLANE	Fr. Leyre Olsen	Børge Haaland	N. Johnsen	Inge Hansen	S. Saure	G. Stensen	Karsten Øverlid	K. Gjøsdaal	T. Nilsen	Per Myrheim	S. Simensen
TAMPA	J. Jakobsen	L. Freystadvåg	T. Nordstokke	K. Johansen	A. Andreassen	Jan Gaare	Kåre Ørberg	Karl Berge	R. Myklebust	Finn Kemi	A. Andreassen
TARANTEL	H. Løvik	Nils D. Arnesen	T. Edvardsen	Svein Nymoen	S. Opsahl	N. Veel	G. Slinning	Leif Sletta	T. Johannessen	G. Nilsen	P. Eritslund
TARN	Leif Øines	Tancred Eriksen	Ulf Krogstad	Magne Berg	Asbjørn Hansen	Karl T. Nilsen	Kåre Godaker	Y. Magnussen	Viktor Broks	S. Livenhagen	J. Karsen
TARONGA	M. Lausund	Egil Tørlin	H. Williamsen	H. Helgesen	Nils Olsen	I. Sinding	J. Thorvaldsen	T. Halseth	Tor Baade	J. Bjønnes	K. Skeisvold
TATRA	H. Harbak	B. Sakshaug	Jan Johansen	Per Gran	Otto Jørgensen	S. Mikkelsen	S. Mikkelsen	Per Monsen	P. Gulbrandsen	E. Kvarnes	Chr. Hepworth
TEMERAIRE	Kr. Kristoffersen	J. Sonstebj	K. Gjøsdaal	Arne Kleiven	B. Arnesen	S. Hatlemark	Leif Hansen	A. Henriksen	A. Pedersen	Rolf Dalby	Niels Hegge
TENNESSEE	R. Kristoffersen	K. Sandvik	Frøde Monsen	B. Grøntoft	H. Remme	S. Kristoffersen	Ole J. Olsen	Arne Klokke	S. Vaage	B. Langeland	S. Haugen
TERRIER	H. F. Tonholm	Tore Larsen	Ivar Hansen	J. Schetne	R. Boysen	Dag Hellerud	Xavier Chen	P. Hilstad	Thore B. Hansen	K. Skatland	A. Knudsen
TEXAS	Olav Sætre	A. Lervik	T. Hansen	K. Hjelte	Blom Pettersen	Torun Feste	S. Gurrik	O. Kongshaug	Nicolaysen	R. Andersen	Jan Erik Snare
THEBEN	A. Thygesen	Klaus Olsen	Per T. Eide	E. Mathisen	E. Engelbrethsen	Odd Stam	Reif Nilsen	A. Waagen	Th. Kristensen	F. Mayer	K. Eika
THEMIS	R. Ambjørnsen	J. Jacobsen	P. H. Wettre	O. Martinsen	W. B. Sørensen	G. Jensen	Knut Solliid	Karsten Nilsen	Lars Aanensen	A. Østerborge	O. Tjervåg
TIBER	M. Sætren	Terje Dageld	R. Håpet	A. Jonassen	Roy Hansen	J. Storsletten	S. Urheim	J. Nilsen	L. Ullensvang	H. Hansen	Jens Brandal
TIJUCA	L. Øksenvåg	Nic. Berg	S. E. Dahl	G. Larsen	Finn Solheim	J. Skillestad	O. B. Hansen	T. Trondsen	B. Engen	E. Nilsen	A. Røren
TIRRANNA	Willy Lund	E. Kvalheim	K. Gulliksen	M. Melingen	A. Ruud	H. Gangso	H. Marthinsen	H. Jørgensen	F. Havnen	P. Pettersen	S. Larsen
TOLEDO	A. M. Kristiansen	L. Gamlem	T. Pettersen	H. Bjerkli	A. Hansen	Elise Thøen	Leif Bjerkvik	T. Laine	E. Andersen	R. Hansen	Ulf Aas
TOREADOR	R. Brattvang	Sigm. Aarvik	T. Bjermeland	H. Baldurson	G. Johansen	Randi Sandvik	Arvid Hole	O. Marvoll	F. Andersen	Chu Kwok Wai	Tiu Siu Lau
TORO	Thor Johnsen	Perry Farstad	Sigurd Nordvik	J. Bergland	Kjell Pedersen	T. Torkildsen	Hans Garnes	J. Corneliusen	Jan Bru	G. Sund	E. Madland
TORONTO	Ole Hornvædt	Ragnar Nilsen	V. Jacobsen	Tom Lystad	J. Engsand	O. Nielsen	Johan Olsen	R. Silderen	Per L. Ugland	M. Parn	J. Pettersen
TORRENS	Chr. Foy	Kjell Dahl	G. Johannessen	K. Tofte	G. Stangeland	Astrid Nilsen	H. J. Nilsen	Arne Nilsen	Leif Skåne	K. Fløte	Ø. Berntsen
TORTUGAS	K. Berthelsen	Odd R. Eide	Arne Stene	E. Sivertsen	Che Quan Fah	Eli Bjåstad	K. Nordlien	O. Ingebrigtsen	E. Johanson	Lago Blanco	T. Westersund
TOULOUSE	Just Jahren	N. Ronnestad	K. Tetlie	Svein Ljoså	Einar Sværen	Kåre Rydjord	R. Christoffersen	E. Lunde	Th. Simonsen	G. Guldstein	Mc. Donald
TRAVIATA	J. Lindheim	Kjell Fagerbekk	P. Harstad	T. Fritzen	A. Gundersen	C. M. Holst	Trygve Børve	J. Ødegård	T. Smørdal	O. Johansen	Yu Kim
TRIANON	S. Aksnes	A. Nyheim	K. Sinnes	S. Kristoffersen	P. Pettersen	Inger Olsen	Ole Halås	Gundersen	S. Bjerkvik	R. Slåtsbråten	A. Amundsen
TRICOLOR	O. R. Vik	S. Overaa	S. Holbu	R. Svarstad	O. Salen	O. Kvisvik	A. Endresen	B. Grebstad	S. Bentsrud	K. Jørgensen	S. Nordang
TRINIDAD	Th. Hammer	B. Mortensen	Håkon Vik	M. Skullerud	G. Blaaflid	Jan Myrstad	G. Tallaksen	K. Andersen	Helge Aasen	N. Pedersen	E. Thoresen
TUGELA	T. Nilsen Bua	Arne Rinnan	Bjørn Bakke	Ivar Rudi	H. Dybå	Kirsti Bakke	Jens Leknes	Thor Erntsen	N. Galstad	K. Hilstad	Chan Tsz Hing
TULANE	F. A. Johansen	S. Jensen	K. Eidheim	A. Estensen	L. A. Johansen	N. Partapouli	R. Bjerkholt	H. Hansen	Ø. Saunes	P. Andersen	R. Markmann
TUNGSHA	A. Abrahamsen	Helge Olsen	Helge Lund	Tron Buas	P. Andreassen	G. Hanslien	G. Hanslien	K. Næss	A. Slettebakke	K. Nyborg	M. Hesjevik
TURANDOT	H. Blindheim	K. Bjåstad	V. Brudheim	S. Storstein	E. M. Haga	Bostad	Kr. Larsen	Bostad	A. Hannasvik	A. Hannasvik	Fung Y. Keung
TYR	R. Andersen	Paul R. Lie	Tor Bjerkeng	S. Pedersen	A. Hellesfjord	Åge Sørensen	D. Vilnes	W. Strand	F. Christoffersen	A. Thoresen	R. Sirnes
TYSLA	D. Holtan Nilsen	Alf Bentzen	T. Hansen	H. Schanche	Kåre Mathisen	Magne Berg	S. Vikene	K. Karlisen	Honningsvåg	B. Weiseth	A. Vassbotn
TØNSBERG	A. Tøpstad	Erik Alvin	A. Lyshaug	Åge Hansen	H. D. Johansen	Bjorg Bratland	S. Ystenes	K. Haugland	John Håberg	Odd M. Tøft	Kåre Brede
Bulkbåter:											
TAKARA	Finn Østlie	Gunnar Steen	Lars Eide	A. Wrengstad	A. Gulbrandsen	S. Emhjellum	G. Haeselich	A. Bjørklund	E. Andersen	P. Skatvedt	P. W. Astrup
TANABATA	A. Røvik	Karl Haddal	T. Markussen	J. Sande	Ø. Torgersen	E. Markussen	A. Lithun	G. Stor-re	O. Otterhals	J. Pedersen	N. B. Jørgensen
TROLL FOREST	Th. Hansen	T. Ringsøy	E. Jacobsen	T. Reppe	Odd Karlisen	Bjørn Falao	Per Østrem	J. P. Petterød	H. Haugland	A. Olsen	Tom Kjerre
OBO-båter:											
TARIM	Finn Melsom	Johs. Solheim	J. Thomassen	O. Elvøy	Rolf Bævre	Van Lottum	N. Leirvik	E. Larsen	L. Lillevik	H. Sandheim	R. Bianchi
TEHERAN	E. Christensen	S. Strand	L. Bjørcke	K. Ljøen	Ø. Bjørvig	K. Johnsen	L. Gulliksen	A. Mathisen	S. Dahl	E. Nilsen	Strandhagen
TIBETAN	H. Abrahamsen	Erik Kvastad	Per Seter	Ulf Arnesen	S. Kure	T. Arnesen	O. Schrader	H. Hareide	J. Einstuulen	P. Tøttenen	Alf Jervidal
Tankbåter:											
TABRIZ	A. Mikaelson	Harry Dahl	Odd Hægland	J. Sagberg	Thor Holmen	Y. Heitmann	Arvid Jensen	O. Tingvik	H. Krydsby	Rolf Næss	A. Eliassen
TAMANO	R. Gjøsdaal	Odd Høpso	F. Eidsæther	Jan Skåre	Vidar Hansen	Jon Giske	Ø. Gornnes	O. Thorvaldsen	A. Husøy	K. Dalbakk	R. Korsmo
TAURUS	Th. Bjønnes	B. Vigelsjø	W. Storheil	A. Møkkelbost	Ch. Ngok Kuen	O. Fjerdings	Kjell Jensen	E. Røeggen	E. Solheim	T. Frantzen	C. Pettersen
TEMLAR	D. Varholm	H. Oskarsson	G. Sterseck	O. Eiksund	T. Abrahamsen	O. A. Roald	H. Gamlen	M. Skytøen	Per Østbye	H. Benjaminsen	H. Hagen
TIBERIUS	K. Røeggen	Jan Sørensen	A. Kristoffersen		K. Mrydland	R. Sørensen	Kåre Hole	E. Bårdnes	A. Sandvik	H. Pedersen	Leung Chuen
TITUS	Jac. Brevik	Svein Jensen	Max Jensen	Ole Paulsen	Rolf Røed	Janne Øvrom	Magne Alnes	E. Olsen	E. Øvrom	Langeland	J. Mateos
TOLUMA	Carl Melby	J. Sangolt	J. Eidheim	K. Andersen	E. Eckholdt	Bjorg Sexe	Svein Gjerde	Nils Høhre	A. Fredriksen	R. Holthe	J. Misa
TOSCANA	O. Gjeldnes	H. S. Sittauer	F. Strand	Fred Larsen	Ø. Sittauer	Ø. Sittauer	B. Berthelsen	A. Fredriksen	Gharbi	V. Lorenzo	S. E. Vestli
TROMS	Magne Madsen	T. Borgen	Egil Karlisen	K. Tjøstølven	Anker Mathisen	Bjorg Walton	A. Myrreng	K. Riilhimaki	O. R. Sæter	J. Dominguez	Jan Veseth
TUAREG	O. Amundsen	G. Aronsen	T. Olafsen	T. Nervik	K. E. Hansen	O. Rikheim	H. Jacobsen	H. Olsen	O. Flaaten	R. Stensrud	Sonstebo
Opplagsbåter:											
TROUBADOUR	A. Nesbjørg				A. Skotheimsvik			Rolf Ytreland			
Nybygg:											
EMV 638	Per Halten	Arne Rostad	Nils Linge			Sven Stene		K. Vikene	Ole Bøgh		
RORO 281	R. Kolderup						J. Valen				
MITSUBI 900	I. Husum						P. Hasund				