

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERI

nr. 4/72



INNHold

NR. 4 - 12. ÅRG. - OKT. 1972

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Leder

Skipsreder Niels Werring 75 år

O/O TARTAR

Ro/Ro TRICOLOR

Apprenticeordningen 50 år

Fast ansatte runder tusen

Systematisk opplæring — oppfølging

10 WW-offiserer på skole

Ingeniører på halvannet år

Ikke bare hva, men også hvorfor

Opplæringsvirksomheten ved kontoret

100 år siden «Kapteinen» ble født

Om begrepet frakttonnasje

Supplyskapet TENDER TROUT

Containere i Studenterlunden

Ny containerhavn i Singapore

Innlegg fra sjøsiden

Skipsavisen

barbernews

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt

Løst og Fast



Forsidebildet viser vårt første Ro-Ro skip TRICOLOR under prøveturen. Nærmere om tale side 4 og 5.

Nye tonnasje typer

I september overtok rederiet sitt første skip av typen roll-on-roll-off, TRICOLOR, som gikk fra Europa med full last til Australia. Senere i år vil vi stille vårt nye fullblods containerskip til rådighet for ScanDutch i far-ten mellom Europa og Fjerne Østen.

Også utenom linjefarten har vi fått skip som avviker fra tidligere tonnasjeformer. TARTAR er ikke bare rederiets hittil største enhet med sine 215 621 dødvekt-tonn — den er også rederiets første ore-oil carrier. Det vil ikke være så lenge TARTAR er forunt status som WW's største, fra Stord får vi i 1974 et tankskip på vel 280 000 dødvekttonn. Det første av fire forsyningsskip til oljeplattformer ble også levert fra Mangone-verftet i Texas i september.

Utviklingen innen skipsfarten er gått raskere enn noen ansvarlige shippingfolk ville spådd for få årtier siden. Kanskje er den også gått raskere enn de fleste ville foretrukket. Fra tid til annen sitter vi vel med en for sterk følelse av å være revet med av strømmen istedenfor å dirigere den.

Men ett er sikkert — uten å følge med i utviklingen, ville vi i løpet av kort tid vært håpløst distansert. Det er hevdet at den periode skipsfarten idag er inne i, best kan sammenlignes med overgangen fra seil til damp. Og vi husker hvordan det gikk med de rederier som satt for lenge på gjerdet den gang. Som mente — eller iallfall håpet — at det gamle var godt nok.

Vi tror at kontraheringen av de nye tonnasje typer vi idag er iferd med å overta, var gunstige trekk. Vi regner med at de skip vi får levert i løpet av 1972/73 vil gjøre det mulig å stille sterkt i den stadig skjerpede konkurranse på verdenshavene. Når vi ser fremtiden optimistisk i møte, er det også fordi vi har sterkt tillid til dem som skal sørge for skipenes daglige drift.

Niels Werring, 2.

Skipsreder Niels Werring 75 år



Funksjonærenes gave til firmaets seniorsjef på hans 75 års dag var et antikt engelsk barometer. Gaven ble overrakt av direktør Olav Strand på vegne av funksjonærene i RA 5, på Filipstad og på Ørsnes. I midten står WIL-formannen Stein Kage, WIL hyldet sitt æresmedlem med en bukkett roser.

Blandt de mange aviser som hyldet skipsreder Niels Werring på hans fødselsdag 4. august var Norges Handels & Sjøfartstidende:

Som seniorsjef i Norges største linjerederi — og stadig i aktivitet ved sin arbeidspult — har han markert seg som en av de store personligheter i norsk skipsfart. Han har vært medeier i Wilh. Wilhelmsen siden 1930 og seniorsjef siden 1957. Rederiets vekst og fremgang i løpet av de over 40 år under hans ledelse kan i stor grad føres tilbake til den innsikt i shippingfaget, den klokskap og vide forretningsmessige forståelse han har utvist.

Niels Werrings lange arbeidsdag som skipsfartens tjener rommer krisetid med dystre utsikter og høykonjunktur med svimlende fraktbooms. I alle disse situasjoner har skipsreder Niels Werring holdt hodet kaldt og benene på jorden, og ledet sin store bedrift i full forståelse av sitt ansvar som bedriftsherre, arbeidsgiver og samfunnsborger.

Selv om hans rederi har vært sterkt beskjeftiget både i bulk- og tankfarten, er det som verdenslinjere-

deriet det særlig har markert seg. Som det typiske linjerederi har Wilh. Wilhelmsen ikke i samme grad som mange andre i shipping vært berørt av konjunktursvingningene innen skipsfarten, hverken mot de farlige dyp eller de strålende høyder. Det skyldes ingen tilfeldighet at Wilh. Wilhelmsen er blitt en så trygg og stabil arbeidsplass for de mange hundre ansatte ombord og i land.

Et rederi av Wilh. Wilhelmsens dimensjoner — med linjer på kryss og tvers over hele kloden — er selvsagt ikke resultatet av en manns innsats. Det er lagarbeid bak det hele, og det er som W. W.-lagets dyktige leder at Niels Werring har skrevet sitt navn i norsk skipsfarts historie. Sitt rederis kjenningsmelodi — For Speed and Service — har han alltid selv levet opp til, — og så har det sikkert vært lettere for andre å gjøre det samme.

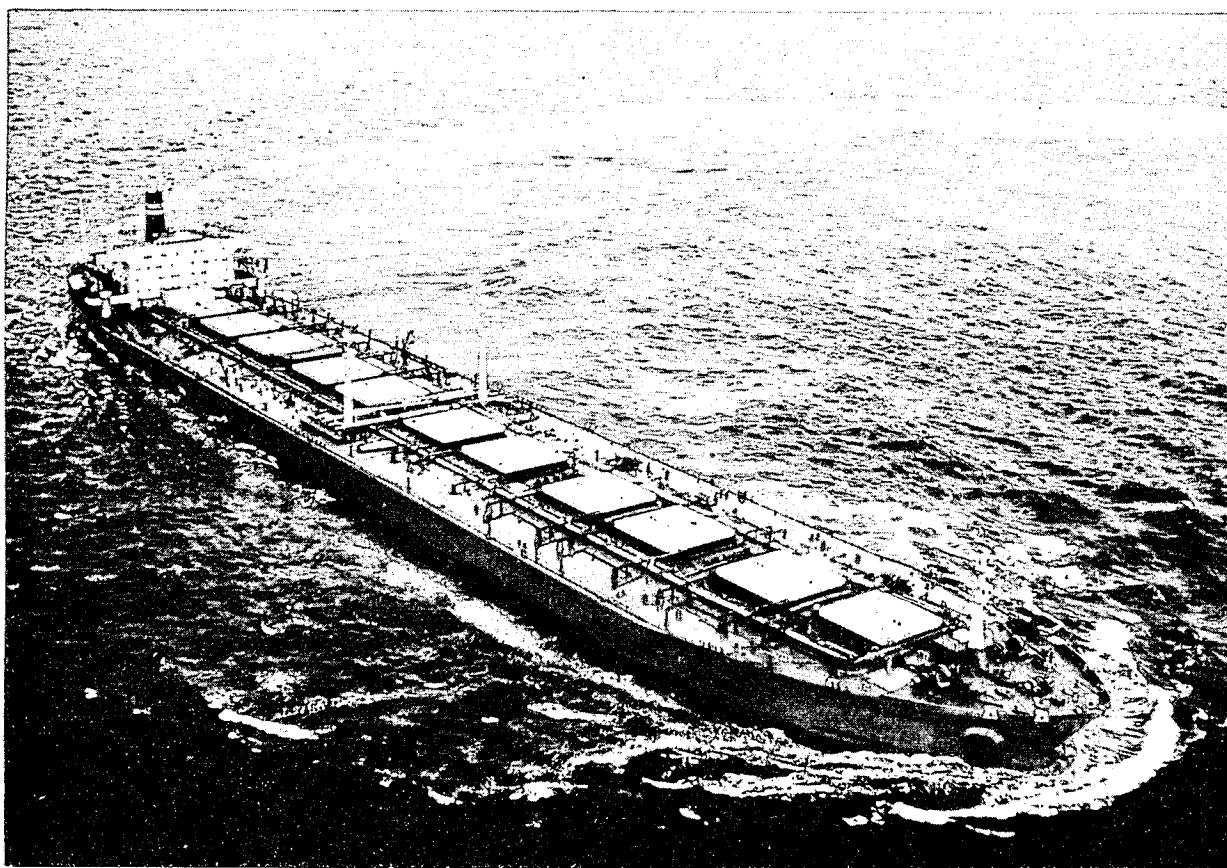
Niels Werring er født i Kristiansund. Han fikk sin teoretiske utdanning i Oslo og ble uteksaminert fra Handelsgymnasiet i 1916. Sin praktiske utdanning i shipping fikk han gjennom flere års opphold i utlan-

det. Han ble i 1926 gift med Else Wilhelmsen — datter av skipsreder Halfdan Wilhelmsen og senere overhoffmesterinne ved H. M. kong Olav V's hoff. Han har, som nevnt, vært medeier i Wilh. Wilhelmsen siden 1930 og seniorsjef siden 1957. Også utenom redieriet har han nedlagt et stort arbeid til skipsfartens beste. Han var medlem av Norges Rederforbunds sentralstyre fra 1945 til 1947, senere medlem av Rederforbundets råd, Finansutvalg og hovedstyre, medlem av Skipsfartens Arbeidsgiverforenings styre, av Valutakomiteen og Reformutvalget for utenrikstjenesten 1946-48, medlem av Academie de Marine i Paris. Videre har han vært styremedlem i Kunstindustrimuseet

i Oslo, Nasjonalgalleriets Venner, Det Norske Radiumhospital m. m., samt medlem av Det norske råd for Europa-bevegelsen.

Skipsreder Niels Werring er Kommandør 1. klasse av St. Olavs Orden og er tildelt en rekke utenlandske ordener. Han er Kommandør 1. kl. av den svenske Vasa Orden, Kommandør 1. kl. av den siamesiske Kroneorden, Offiser av den belgiske Leopolds orden og Offiser av Den franske æreslegion, noe som godt gjenspeiler hans verdensomspennende virksomhet. Og på hans 75-års dag strømmet det mot ham aktelse og respekt fra norsk og internasjonal skipsfart.

O/O TARTAR



Rederiets største skip fotografert på prøveturen.

Rederiets første ore/oil carrier og hittil største skip TARTAR, ble levert redieriet fra Nippon Kokan K.K., Tsu Shipyard, Japan, den 29. august. Skipets gudmor var Mrs. Henry Holland, gift med visepresidenten for Mobil Oil Corporation i New York. Redieriet var ved overleveringen representert ved skipsreder Niels Werring jr., direktør Morten Werring og direktør Kåre Skarrebo.

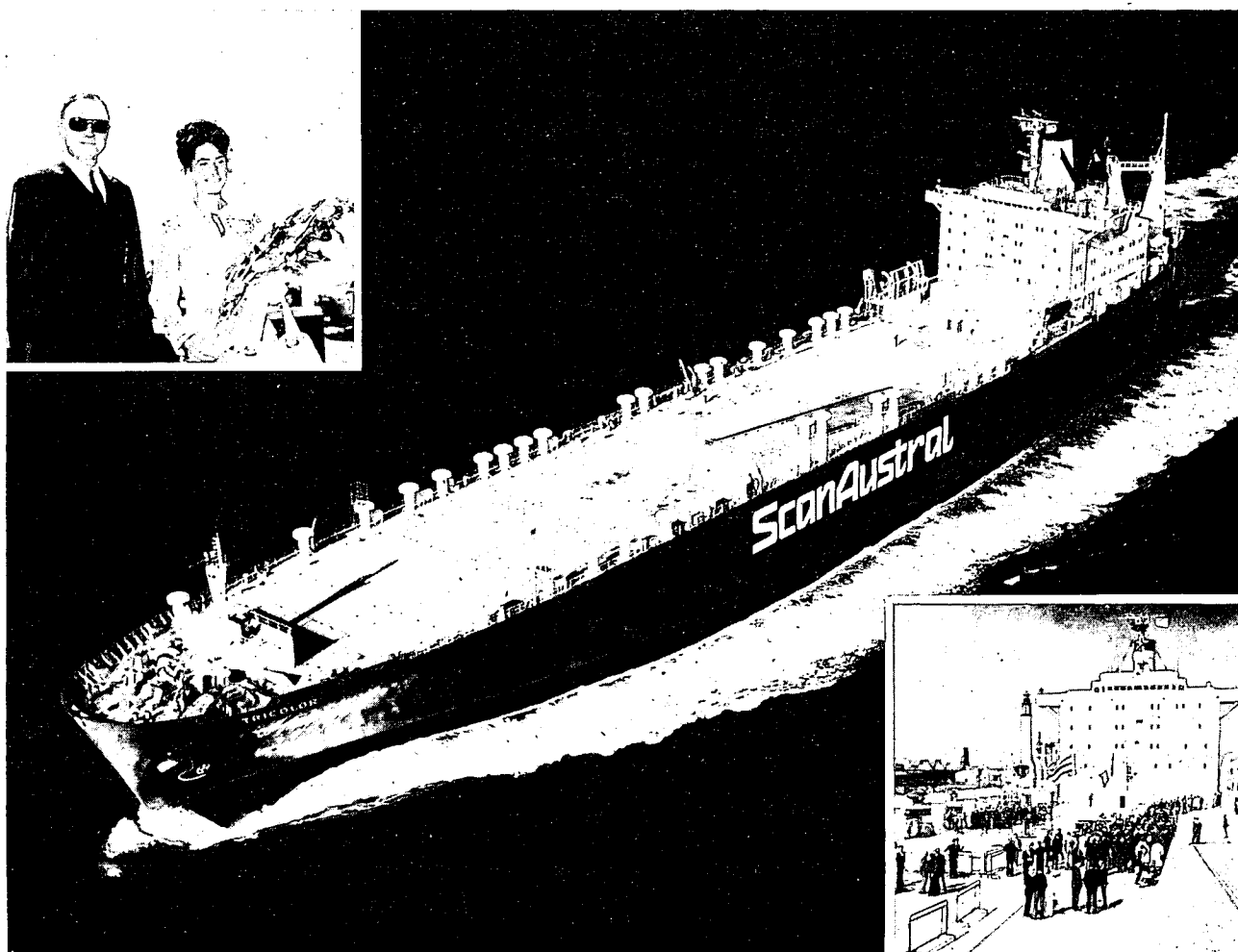
TARTAR er på 215 621 dødvekttonn med en største lengde på 327,8 meter og en største bredde på 50 me-

ter. Hovedmaskineriet består av en Mitsubishi/Nagasaki dampmaskin som utvikler 32 000 SHP ved 88 omdreininger. Dette vil gi en gjennomsnittlig service speed på 16 1/4 knop.

Skipet har klasse i Lloyds med betegnelsen +100 AI, OIL TANKER ORE ORE CARRIER. Kubikkapasiteten er for olje og slop (98 %) 9.013.252 Cbf og for ore 4.239.136 Cbf.

O/O TARTAR gikk ved levering fra verkstedet inn på et 4-års certeparti til Mobiloil med Persiske Gulf som første mål.

RO-RO TRICOLOR



«TRICOLOR» på prøveturen. Innfelt fotografier fra dåpsseremonien. Øverst gudmor, fru Bibbi Løddesøl, sammen med en fornøyd skipsreder Tom Wilhelmsen, nederst halen av gjester på sightseeing ombord.

Scan-Austral-kunder og andre innbudte fikk en anskuelighetsundervisning i ro-ro-systemets fleksibilitet de sent vil glemme da de den 1. september ble kjørt ombord i M/S TRICOLOR i busser, for å overvære dåpen av det første av disse fem fartøyer som er bygget spesielt med henblikk på Australia-farten. Bussene kjørte først ned til laveste dekk, hvorefter ferden fortsatte helt opp til værdekket — og gjennom denne demonstrasjonen fikk man et inntrykk av ro-ro skipenes dimensjoner og lastmuligheter.

På værdekket sto et kjempemessig orkester klart til å hilse skipets gudmor, fru Bibbi Løddesøl, og de øvrige 400 representanter for rederier, verft, diplomati, agenter, stevedores, kunder og andre kategorier velkommen.

Efter en tale av Chantiers de France's generaldirektør, M. Chauchat, var øyeblikket inne for selve dåpsseremonien — og gudmor smelte til med øksen så hun ikke bare kuttet tauet — men også slo en solid flis av selve blokken som tauet var spent tvers over.

Derefter var det flaggskifte — med avspilling av «Marseillaisen» og «Ja, vi elsker» — og da dette var over, var verftets og det franske flagg erstattet med ScanAustral's og det norske.

I lang rekke beveget nu de mange hundre tilstedeværende seg gjennom de forskjellige seksjoner av skipets overbygning — og det var med stolthet skipsrederne Tom Wilhelmsen og Wilhelm Wilhelmsen samt ScanAustral's direktør Leif Løddesøl kunne vise frem et skip som høstet så mange lovord for



Til venstre gudmor under fremføring av sin glimrende tale. I midten ses hun mellom skipsreder Wilhelm Wilhelmsen og stueren på «TRICOLOR», Olav Salen. Til høyre utsnitt av værdekket med parkerte busser.

fornemt teknisk utstyr, nydelige interiører og maksimal last-fleksibilitet.

Arrangementene ble avsluttet med lunch ombord, idet en seksjon av B-dekket var innrettet som den supreste restaurant, med draperier, lampetter, vegg-til-vegg tepper, skjønt dekkede bord og den deiligste mat.

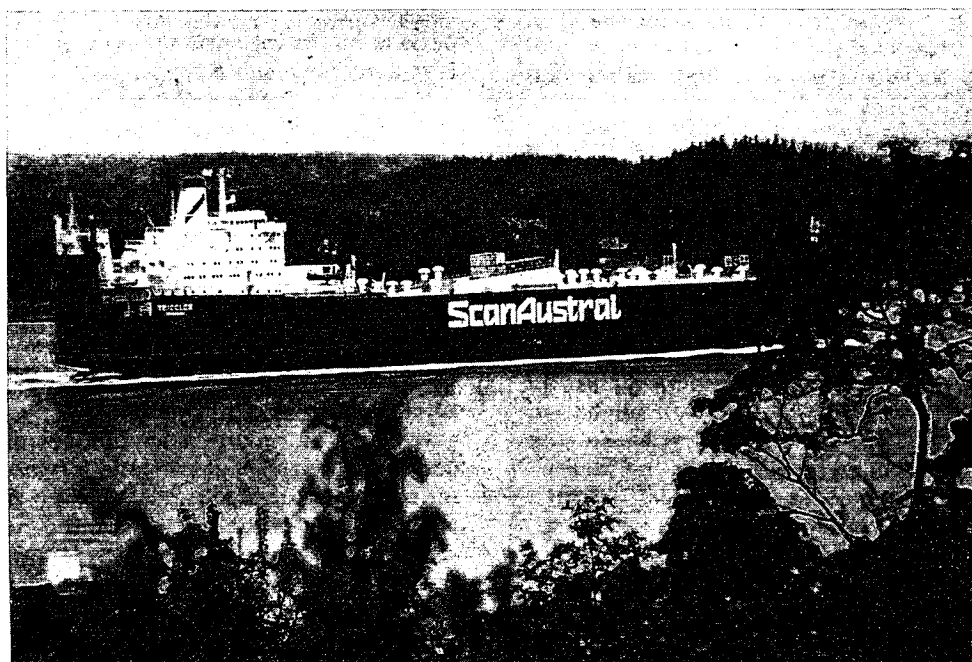
Under lunchen ble det holdt en rekke vellykkede taler, og skipsreder Tom Wilhelmsen ble flere ganger avbrutt av applaus. Han avsluttet med på fransk å utrope et leve for Frankrike, for de skandinaviske land og for hele Europa.

Lunchens clou var imidlertid gudmors innholdsrike tale, fremført på såvel perfekt engelsk som et fonetisk og syntaktisk uklarerlig fransk, uten manuskript og med en altbeseirende charme. Ektefellen var ikke alene

om å være stolt — hver eneste én blant de tilstedeværende følte at de hadde vært vidne til en Norges-reklame av en helt spesiell kvalitet.

TRICOLOR lastet i Oslo søndag 10. september, og det var da anledning til å betrakte denne på så mange måter fremmede fugl i hjemlige omgivelser. Skipet vil være fulllastet på sin jomfrutur, og det bringer tanken hen på et annet WW-skip som gikk med full last til Australia — nemlig S/S THYRA på 6 800 dødvekttonn, som forlot Norge julaften 1910, med kurs for Syd-Afrika og Australia. Dette var første kapittel i rederiets historie om linjen mellom Europa og Australia — en trade som har vokst seg sterk gjennom mer enn 60 år under mottoet FOR SPEED AND SERVICE.

S. K.



«TRICOLOR» passerer Skramstad på vei inn til Oslo.

(Foto: Torbjørn Sæther)

Apprenticeordningen 50 år

I år for 50 år siden ble en ny opplæringsmetode i norsk sjømannskap lansert. Det bemerkelsesverdige ved denne form for opplæring er at den ikke kom som følge av lovbud eller avtale mellom næringsorganisasjoner, men som et trekk i et enkelt rederi's politikk for å dekke sitt behov for egnet personell innen et spesielt område innen sjømannsyirket — dekksoffiserer i linjefart.

Linjefart er vel et nøkkelord for grunnen til at Wilh. Willhelmsen våren 1922 søkte etter Apprenticer til sine skip.

Hva var så en apprentice, og hvorfor denne betegnelse? Ordet er jo engelsk og betyr lærling, og opplæring av dekksoffiserer etter apprentice-systemet har en lang og tradisjonsrik æra i engelsk sjøfartshistorie.

Norsk lynne, sosiale forhold, lovverk etc. gjorde vel at det ikke var mulig å overføre den engelske apprentice-ordningen i alle sine faser og metoder direkte til norske forhold, men selve ideen med og verdien av en slik opplæring kunne benyttes. Det merkelige er at ikke andre linjerederier også gikk inn for dette opplæringssystem som et ledd i en ønskelig oppbygging av dekksoffiserene i sin linjefart.

Betingelsene for å bli ansatt som apprentice i Wilh. Willhelmsen's rederi var etter sin tid bemerkelsesverdige. Legeattest som dekket sikkerhetstjeneste på dekk var også den gang obligatorisk ved utmønstring, og derfor selvsagt, men betingelsene om en god almenutdannelse — minstekrav bestått middelskoleeksamen — for å begynne i sjømannsyirket, var bemerkelsesverdig. Det er vel således forsvarlig å hevde at linjefarten ydet sitt til for en heving av sjømannsstandens sosiale nivå —, på flere måter, men det skal ikke behandles her.

Apprentice-kontraktens ordlyd gjengis in extenso på omstående side og taler for seg selv. Den gir et bidrag til belysning av tidens samfunnsmessige forhold, vel verd å lese — kanskje spesielt i dag — femti år etter dens tilblivelse.

Det var vanlig å plasere to apprenticeer ombord i de dampdrevne linjeskip. Etterhvert som denne type skip ble skiftet ut med moderne motorskip, ble disse skipene utstyrt med en spesiell lugar med plass til fire apprenticeer. Apprentice-lugaren var midtskips, altså i den del av skipet hvor offiserene hadde sine lugarer. Det øvrige underordnede dekk- og maskinbesetnings lugarer og messer var innredet akterut i skipet. Forøvrig tellet apprenticeene med i skipets offisielle fastsatte bemanningsforskrifter og var underlagt vanlig mønstringsplikt. Da stilling som apprentice ikke hadde noen hjemmel i bemanningsforskriftenes stillingsbetegnelse, ble apprenticeene mønstret ut som dekksgutt, jungmann, lettmatros eller matros etter det trinn i opplæringen som var nådd.

En apprentice's arbeidstid og arbeids art var som for mannskapet ellers — i sjøen vakter og vedlikeholdsarbeider, under land forefallende arbeid med klargjøring for lasting og lossing og vanlig vedlikeholdsarbeider. Fallrepsvakt om natten og også om dagen var en alminnelig arbeidsoppgave for apprenticeene. Noen navigasjonsundervisning ombord eller annen form for teori-undervisning var ikke innbefattet i opplæringssystemet. I tråd med rederiets intensjoner om opplæring til dekksoffiserene ble apprenticeen meget brukt til å gå styrmannen til hånd med f. eks. måling av ledig kubikk, merking av last, vaktmann i lasterommene, tallymann og lignende.

Apprenticen hadde uniform, men ingen uniformsplikt utenom i tjeneste ombord i de tilfeller kapteinen ønsket det. Linjeskipene førte også passasjerer og det var rimelig at kapteinen ved spesielle anledninger ville ha en uniformert apprentice til stede som fallrepsvakt eller annet forefallende service-arbeide.

Uniformen var offisers-lue med rederimerket uten ekeløv, men med «gull» luesnor, senere ble dette forandret til rederimerke med ekeløv, og gullsnoren ble sløyfet, videre blå dobbeltspendt dress med sorte benknapper med en innpreget W.

Det bør ikke underslåes at særlig de første års apprenticeer hadde en viss påkjenning både fysisk og psykisk i sin stilling som representanter for denne i norsk skipsfarts historie nye form for yrkesmessig opplæring og planmessig forfremmelse innen yrket. Både offiserer og mannskap så på apprenticeene som prefererte kandidater til offisersstillinger, og dette bevirket nok en del ubehageligheter både ovenfra og nedenfra for apprenticeen. Det jevnet seg ut, og en slik periode hadde vel også sin egen verdi i apprenticeens karakteroppbygning.

Når apprentice-kontrakten var utløpet, hadde apprenticeen — hvis anledningen til å frekventere styrmannsskolen i løpet av kontraktstiden var benyttet — både fartstid og eksamen som ga ham rett til styrmannssertifikat.

Apprenticetiden — den kontraktsmessige tid var over, veien videre frem var overlatt til den enkeltes lyst og interesse for yrket. Den fireårige apprentice-kontrakt var en såvidt finmasket «sil» at det alt overveiende antall av de apprenticeer som sto tiden sin ut, ikke bare var potensielle, men sikre aspiranter til rederiets dekksoffisersstillinger.

Hva var så redereits apprenticeordning? Kort og godt en prøve- og opplæringstid for potensielle dekksoffiserer. Den var funksjonalistisk og som sådan nødvendigvis underlagt tidens krav og behov. Den var realistisk i den forstand at den kun ga det man var ut efter: På den ene siden dekning av et rederi's behov for egnet maritimt personell, og på den annen side et yrke for å kunne dekke et behov for brød og arbeid — en vesentlig motivasjon for 50 år siden — la oss idag ikke glemme det.



APPRENTICE-KONTRAKT.

- 1) Denne kontrakt er afsluttet den 21. november 1922, mellem Eustav Hansen fra Honfoss paa den ene side, herefter kaldt «apprenticen», Firmaet WILH. WILHELMSSEN, Ørsnæs pr. Tønsberg og Christiania paa den anden side, herefter kaldt «rederiet» og herr. Lokomotivfører Carl Johan Hansen fra Honfoss paa den tredje side, herefter kaldt «garantisten»,
- 2) Apprenticen forpligter sig til at tjenestegjøre som apprentice hos rederiet for et tidsrum af 4 — fire — aar fra denne kontrakts underskrift. Han lover og vedtager herved, at han i denne tid trofast vil tjene sit rederi, sin kaptein og sine officerer, lystre deres lovlige kommando, bevare deres hemmeligheder, varetage det gods som betroes ham og gjøre punktlig regnskab derfor, med iver og interesse udføre det arbejde, som paalægges ham, og efter bedste evne opfylde alle sine øvrige pligter mod sine foresatte. Videre lover han ikke at forlade sin tjeneste uden samtykke, ikke at besøge restauranter og forlystelsessteder uden speciel permission, ikke at spille hazard i nogen form og at bevare sin helbred og sinandel ren og uplettet.
- 3) Som vederlag herfor lover og vedtager rederiet, at det selv og gennem sine kapteiner og skibsofficerer vil søge paa enhver tjenlig vis at lære apprenticen en dygtig sjømands arbejde. Apprenticen paamønstres som almindelig mandskab og vil faa de rettigheder og forpligtelser som i sjøfartsloven bestemt, idet rederiet saaledes vil forsyne apprenticen med tilstrækkelig kost, logis, medicin og lægetilsyn under tjenestetiden, samt vil betale ham:

For 1ste halvaars tjeneste kr.	120. —
» 2det —» —» —» gjængs dækguthyre	÷ 10 %
» 2det aars —» —» » jungmandshyre	÷ 10 %
» 3die » —» —» » letmatroschyre	÷ 10 %
» 4de » —» —» » matroschyre	÷ 10 %

alt i maanedlige rater, samt yderligere et beløb af kr. 200. — Totalsum — efter kontraktstidens ophør saafremt hans tjeneste har været tilfredsstillende.

- 4) Apprenticen maa selv holde sig med køieklær ombord, gangklær, skotøi og andre fornødenheder udover hvad der er opregnet i post 3. Saafremt rederiet nogen gang maa anskaffe saadanne køieklær eller andet for apprenticen, bliver rederiets udlæg at fratrække i apprenticens løn.
- 5) Apprenticen vil saavidt mulig bli anbragt i lugarer midtskibs sammen med officererne, og vil staa under disses specielle tilsyn.
- 6) Af den foran nævnte tjenestetid paa fire aar bør som regel mindst et aar falde paa tiden efter aflagt navigationsseksamen, idet apprenticen vil faa anledning til at frekventere navigationsskole i løbet af kontraktstiden, men uden at skoletiden gaar til fradrag i de fire aar.
- 7) Den av apprenticen stillede garantist, herr. Carl Johan Hansen, vedtager herved at deponere hos rederiet et beløb af kr. 300. — i kontanter, til sikkerhed for at apprenticen i enhver henseende opfylder denne kontrakt. Hvis kontrakten brydes, er beløbet forbrudt til rederiet. I modsat fald tilbagebetales det med sparebankrenter efter kontraktens udløb.
- 8) Rederiet forbeholder sig ret til naarsomhelst at bringe forholdet til ophør ved avmønstring i norsk havn efter tilendebragt rundtur, hvis apprenticens forhold ikke er tilfredsstillende eller han ikke viser sig skikket for stillingen, mod tilbagebetaling af garantibeløbet.

Det samme gjælder, hvis vedkommende skib tabes, sælges eller gaar i oplag. I de sidstnævnte tilfælde vil dog rederiet saavidt mulig søge at skaffe apprenticen plads ombord i andet skib.

Skyldes afmønstringen slet opførsel fra apprenticens side, er garantibeløbet forbrudt til rederiet.

- 9) Denne kontrakt er undertegnet i 3 eksemplarer, hvoraf hver af parterne beholder et.

Christiania, den 21. november 1922.

Eustav Løyer Hansen
Apprentice.

Verge.

W. Wilhelmsen
Reder.
Carl Joh. Hansen
Garantist.

Fast ansatte runder tusen

Antallet fast ansatte seilende mannskaper i firmaet er nu nådd opp i over 1000 — et kraftig oppsving i løpet av et år, og Skib-Rederi har i den forbindelse intervjuet maritim personellsjef Sverre Thorstensen om bakgrunnen for ordningen.

Som de fleste vet startet rederiet en ordning med fast ansettelse i 1961, da samtlige av rederiets kapteiner og andre offiserer fikk tilbud om fast ansettelse, og siden har utviklingen gått sin gang. — Det ble den gang stillet betingelser om fem års fartstid og fra ett til to års tjeneste i vedkommende stilling, men ordningen er tilpasset utviklingen og behovet. Så kom vi et langt skritt videre i fjor, da ordningen ble utvidet til å omfatte alle kategorier sjøfolk og samtlige aspiranter.

— Er ikke den opprinnelige målsetting oppnådd idag?

— Det kan man forsåvidt si. Opprinnelig satset vi på en trinnvis utvikling som til slutt skulle omfatte et flertall av offiserene og en kjerne av det øvrige mannskap. Dette mål er nådd — det vi nu tar sikte på, er igrunnen en konsolidering av stillingen, et vedlikehold av målsettingen.

— Hvorfor gikk Inspeksjonen i sin tid inn for et system med fast ansettelse?

— Fast ansettelse er en forutsetning for ordnede personellforhold, til sjøs såvel som på landjorden. Det er videre rasjonelt med én form for kontrakt.

— Men den fast ansatte, hvilke fordeler har hun eller han?

— I fremtiden vil trolig alle som går til sjøs, gå inn i en eller annen form for aspirantordning. Dette medfører godtgjørelse under utdanning og sikkerhet i jobben. En sikkerhet som forsåvidt går begge veier. I dagens samfunn, med en stadig utvikling på de forskjellige områder, vil den fast ansatte også være tjent med å komme inn i et system med opplegg for planmessig etter- og videreutdanning. Videre kan nevnes den ordning vi nu har etablert med rederilege, den fast ansatte er også sikret gjennom en gruppelevesforsikring, og når man tilslutt når den alder da tjenestetiden til sjøs er slutt, har den fast ansatte en pensjonsordning å falle tilbake på, et pluss til folketrygden og de øvrige pensjons- og trygdeordninger.

— Disse fordelene medfører også enkelte forpliktelser?

— I første rekke er man forpliktet til opplæring og skolegang i henhold til rederiets behov og egne anlegg, men det er vel et krav de aller færreste har noe imot. Så er man forpliktet til å gjøre tjeneste i rederiet i det dobbelte antall måneder av det man har fått godtgjørelse for under skolegang. Og endelig er man henvist til å ta hyre etter rederiets henvisning og de skiftende behov.

— Og systemet med fast ansettelse fungerer som det skal?

—Ja, vi har absolutt inntrykk av at dette er et system til gjensidig nytte og glede. Oppslutningen om systemet skulle også være et bevis på dette, slutter Sverre Thorstensen.

FAST ANSATTE PR. 20. JUNI 1972

OFFISERER:

Kapteiner	81
Overstyrmenn	94
1. styrmenn	86
2. styrmenn	50
Radiooffiserer	31
Maskinsjefer	86
1. maskinister	47
2. maskinister	100
Elektrikere	30
Stuerter	57

662

UNDERORDNEDE:

Maskinassistenter	5
Båtsmenn	25 (17)
Matroser	5 (1)
Reparatører	4 (2)
Motormenn	10 (3)
Pumpemenn	0
Kokker	33 (26)
Piker	3

85

ASPIRANTER:

Off.asp. dekk	18
» maskin	36 (2)
» elektriker	20
Rep.aspirant	11 (10)
Motorm.aspirant	54 (39)
Matrosaspirant	14 (10)
Sjøaspirant	92 (73)
Kokkaspirant	16 (5)

261

Total 1008

Tallene i parantesen viser for underordnede antall med fagbevis/sertifikat og for aspiranter antall med opplæringsavtale eller officersaspirantkontrakt som vil bli fast ansatt etter hvert.

I oversikten over offiserer er medtatt nyutdannede navigatører, maskinister og elektrikere.

Systematisk opplæring – oppfølging

For å kunne konkurrere med industrien om arbeidskraften var det en nødvendighet for vår næring å utforme aspirantordninger hvis opplæringsprogram ble tilpasset den enkeltes tidligere utdanning. Vårt rederi har som kjent engasjert seg sterkt i forbindelse med rekruttering og opplæring av de forskjellige kategorier aspiranter. Tallet på aspiranter har vært jevnt stigende og for tiden har vi ombord i rederiets skip over 200 stk. som skal gjennomgå en eller annen form for systematisk opplæring. Retningslinjene for gjennomføringen ombord er behørlig beskrevet i registreringsbøker, rederisirkulærer o. l. og har vært grundig diskutert ved rederiets interne rederikonferanser.

Man må vel nå ha lov til å gå ut fra at alle rederiets offiserer ser positivt på denne form for opplæring. Aspirantordningen er kommet for å bli.

Stort sett har arbeidet med opplæringen kommet godt i gang. Imidlertid er det en rekke rutinemessige funksjoner som det er nødvendig å få brakt inn i faste former enn tilfellet har vært hittil.

Rederiet er kommet frem til at den beste måten å gjøre dette på er at en bestemt offiser tar seg av disse rutiner og at dette arbeidet bør tillegges 2. styrmann.

I denne forbindelse gir vi våre 2. styrmenn før tiltreddelsen en orientering på rederikontoret. Som et ytterligere hjelpemiddel har vi sendt ut til skipene en mappe hvor 2. styrmann finner alle de opplysninger som er nødvendig for å løse sine nye rutinefunksjoner på en tilfredsstillende måte. De viktigste rutinefunksjoner vil være som følger:

1. At aspiranter som kommer ombord har registreringsbok, registreringskort og yrkeslærebøker.
2. At registreringsbok og registreringskort blir ajourført.
3. At aspiranter får utlevert attest hvert kvartal og ved avmønstring og at rederikontoret får tilsendt kopi.
4. At registreringskort blir tilsendt rederikontoret når opplæringen er fullført eller ved avmønstring.
5. At ommønstring blir foretatt etter fullført opplæring eller ved hyreforandring (kokkaspiranter).
6. At aspiranter får utbetalt riktig byre.
7. At riktig stillingsbetegnelse benyttes på mannskapslisten og i korrespondanse forøvrig.
8. At aspiranter som er mønstret i tillegg til bemaningen blir innpasset så snart stilling blir ledig.
9. At yngre mannskaper informeres om muligheter og fordeler ved å bli innpasset som aspirant.
10. At voksne mannskaper informeres om muligheter og fordeler ved å tilegne seg fagbevis.

11. At fagbiblioteket er riktig i henhold til boklisten.

12. At muligheter for etterutdanning og videreutdanning (korrespondansekurs) er kjent ombord.

Rederiet understreker at innføringen av denne ordning ikke endrer den normale skipsorganisasjon. Departementsjefene skal fortsatt være ansvarlig for selve gjennomføringen av den systematiske opplæringen av aspiranter i sitt departement.

Aspirantene har inngått en opplæringsavtale med rederiet og har derfor krav på at opplæringen skjer i henhold til de optrukne retningslinjer. Det er selvfølgelig viktig at aspirantene får lære mest mulig og best mulig, men man må ikke glemme at aspirantene for å få utstedt sitt fagbevis må kunne dokumentere sin lærdom ved å vise frem en registreringsbok som er utfyllt og undertegnet av de respektive departementsjefer og skipets kaptein.

Som tidligere antydte registrerer man en stadig forbedring i aspirantopplæringen ombord og man håper nå at det nye tiltaket vil gjøre sitt til at resultatene blir enda bedre.

Et utdrag av et brev vi har mottatt fra en av våre stuerter tilkjennegir hvordan man på en tilfredsstillende måte kan planlegge opplæringen av en kokkaspirant:

«Foruten den daglige rutine med innlagte oppgaver, har vi en gang i uken møte i biblioteket, aspiranten, kokken og jeg. På disse møtene, som foregår i en lett tone, tar vi for oss saker og ting som vi daglig befatter oss med. Er det noe vi tviler på slår vi opp i faglitteraturen vår for å finne det rette svaret. En slags lekse legger vi opp til fra uke til uke. Som eksempel kan nevnes menyoppsett, med påfølgende analyse og diskusjon, artikler i forbindelse med hygiene, lugarforskrifter, diverse ting i registreringsboken, i det hele tatt små, men viktige ting i forbindelse med faget som jeg håper ikke bare aspirantene skal ha nytte av, men at det også skal være en hårdt tiltrengt repetisjon for oss som skal være lærere. Det siste er ikke minst viktig etter min mening. For i det hele tatt å kunne lære bort noe, må man jo selv kunne det.

Vi forsøker også så godt vi kan å legge opp til at vi skal respektere det faget vi har valgt og respektere både seg selv og andre. Til nå har dette lille system fungert utmerket. Den største æren for dette skal kokken ha. Han er en sikker medspiller og er meget positivt innstilt til alt som har med aspiranter å gjøre. Det kunne vil skrives mye om akkurat dette, men jeg kan heller komme tilbake til det en annen gang når vi blir litt mer modne. Jeg vil bare tilføye oss noe nytt, noe vesentlig som jeg vet vil komme til nytte i fremtidens krav til dyktige medarbeidere innen byssedepartementet.

10 WW-offiserer ved Kristiansand Navigasjonsskole og Agder Distrikts- høyskole



1. Offiserer stående fra venstre: Knut Solvoll, Per Podhorny, Petter Akseth, Per Brekke, Edvard Bakkejord og Leif Wallerud.

2. Offiserer sittende fra venstre: Leif Haugen, Gunnar Christoffersen, Karle Teige og Trond Presterud.

1. Disse styrmenn deltok siste skoleår ved det første postgymnasiale skipsførerkurs og tok ved siden av sin skipsførereksamen ved Kristiansand Navigasjonsskole eksamen i 6 obligatoriske fag ved Agder Distrikthøyskole. Med denne tilleggsgutdannelse kan de senere hvis ønskelig studere ytterligere to semestre ved distrikthøyskolen og oppnå distrikthøyskolekandidateksamen. Herrene PER BREKKE og LEIF WALLERUD ble tildelt Kristiansand Rederforenings gullur som beste elever ved navigasjonsskolen.

2. Overnevnte offiserer avsluttet primo juni sin videreutdannelse i økonomiske og administrative fag ved Agder Distrikthøyskole. Ved siden av obligatoriske fag studerte de valgfrie fag etter egne ønsker og anlegg. Resultatene må sies å være meget tilfredsstillende sett i relasjon til deres tidligere teoretiske utdannelse. Hvis ønskelig har disse offiserer anledning til senere å studere ytterligere 1 semester og derved ha muligheten til å avlegge full distrikthøyskolekandidateksamen. I inneværende skoleår studerer 3 av rederiets overstyrmenn ved distrikthøyskolen mens 5 underordnede styrmenn er elever ved det postgymnasiale skipsførerkurset.

I Skib-Rederi nr. 1/72 beskrev kaptein Teige de fag som han studerte i høstsemesteret og vi har nå mottatt rapport fra Teige hvor han tar for seg hvert enkelt fag han studerte i vårsemesteret.

KOSTNADS- OG INNTEKTSANALYSE var obligatorisk og inneholdt: Analyse av kostnadsarter. Sammenhengen mellom produksjon, kostnader og inntekter. Gevinstoptimalisering. Produktvalgsproblemer. Kurset var etter min mening nyttig og interessant.

SAMFUNNSØKONOMI II var også obligatorisk, og inneholdt: Mikroøkonomiens plass i samfunnsøkonomien. Produsentenes tilpasning. Konsumentenes valg og tilpasningsproblemer. Markedsøkonomi. Elementær velferdsteori. Dette kurset var også meget nyttig og interessant.

Ifølge planen for våre studier var de øvrige kurs valgfri, og jeg valgte:

SJØFORSIKRING, hvor vi i det vesentligste gjennomgikk NORSK SJØFORSIKRINGSPLAN av 1964.

REDERIETS ØKONOMI gav oversikt over skipets økonomi (driftskostnader og driftsinntekter) og rederiets økonomi (investeringer, befrakningskalkyler, regnskap og budsjetter). Kurset inneholdt: Skipets driftsøkonomi (driftskostnader, driftsinntekter, driftsoverskudd). Investerings- og finansieringsanalyser (investeringskalkyler for skip, investeringskalkyler for teknisk utstyr og lagre), Regnskap og budsjettering (driftsregnskap og finansregnskap, budsjettering). Dette kurset var antagelig det mest matnyttige kurs for oss skipsoffiserer.

INTERNASJONAL HANDEL OG SJØTRANSPORT II var en fortsettelse av kurset med samme navn i høstsemesteret. (For fremtiden vil disse kursene bli slått sammen til et kurs.) Vi gjennomgikk: Orientering om norsk skipsfart. Teori for internasjonal handel. Tilbudet av sjøtransporttjenester (de enkelte transportmidlers kostnads- og ratestruktur, konkurranseforhold, handelsflåten struktur). Prognoser for internasjonal handel og transport.

STATISTIKK I gav en elementær innføring i sannsynlighetsregning og matematisk statistikk. Det ble gjennomgått: Sannsynlighetsmodeller. Diskrete sannsynlighetsfordelinger. Tilnærming til normalfordelingen. Estimering. Hypoteseprøving. Personlig valgte jeg dette kurset til fordel for sjørett fordi jeg fikk det inntrykk at kurset i sjørett ikke ville gi oss noe særlig mer i faget enn vi kunne fra før. Etter min mening er statistikk et viktig fag innenfor økonomien. Imidlertid, hvis man vil ta full distrikthøyskoleutdanning i skipsfartsfag er sjørett obligatorisk, hvilket ikke er tilfelle når det gjelder statistikk.

Vi har bedt kaptein Teige gi oss sitt personlige syn på distriktshøyskolen samt tilkjennegi hvilken nytte han hadde av sine studier og han svarer følgende:

Til det første er å svare at distriktshøyskolen slik den er organisert antagelig vil få stor betydning som utdannelsesinstitusjon. Studietilbudene er ikke fastlåst i noe bestemt mønster. De er under stadig utvikling, og det er lektorene og studentene ved skolen som i fellesskap fastlegger studiemønsteret uten å være avhengig av departemental godkjenning. Et slikt system vil gi skolene muligheter for til en hver tid å gi den utdanning tiden krever.

Det var et meget ungt miljø ved skolen. Lektorene var ganske unge, og de fleste studentene var nettopp ferdige med artium. Det hersket nok et noe annet syn på forskjellige spørsmål enn det jeg hadde. Spesielt hadde mange av studentene store krav til samfunnet, de fleste av dem hadde aldri betalt et øre i skatt. Imidlertid ved en avstemning ved skolen stemte mer enn 60 % av studentene for EF.

For meg var det naturligvis en omstilling å komme fra en ledende stilling ombord til et slikt miljø. Men jeg ble meget opptatt av arbeidet, og jeg kom til å like meg mer og mer. Forholdet mellom studentene og lektorene var meget godt, man kunne til enhver tid i kontortiden rådføre seg med lektorene. I tiden før eksamen kunne man også ringe dem opp etter kontortid. Jeg lærte også å respektere mine unge medstudenter som jeg lærte å kjenne som målbevisste gode mennesker, og jeg måtte nok revidere min oppfatning av «student» slik jeg hadde lært fra tidligere avislesning.

Man har alltid nytte av å lære noe nytt. Kunnskap er lett å bære. Men skal man som økonom stille spørsmål om investeringen til studiene var lønnsomme, blir nok svaret mer komplisert. Rederiet har investert kr. 20 000,—, jeg selv kr. 45 000,— irednet tapt arbeidsfortjeneste minus skatt, sos. utgifter og levekostnader.

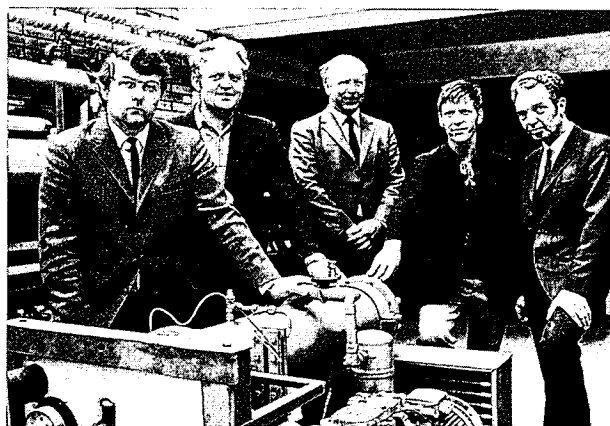
Hovedmotivet mitt for å begynne disse studiene var at jeg skulle stå bedre rustet til tjeneste på selvstyrte skip.

Hvis rederiet har til hensikt å delegere større økonomisk myndighet til skipsledelsen, vil vi ombord få stor nytte av disse studiene. Arbeidet vårt ombord vil da også bli mer interessant. Personlig tror jeg også da at rederiets investeringer til distriktshøyskoleutdanning for sine offiserer vil bli meget lønnsomme.

Forøvrig har jeg hatt gleden av å skaffe meg ekstra utdanning, og jeg har kunne være sammen med min familie et helt år. Heller ikke ville jeg ha unnnvært opplevelsen å være student.

INGENIØRER PÅ HALVANNET ÅR ØSTFOLD TEKNISKE SKOLE

Østfold Tekniske Skole, Sarpsborg, avsluttet i juni eksamen for det første kull av elever som med maskinsjefutdanning for handelsflåten kan bli ingeniører på ett og et halvt år. Vi lar rektor Rønningen uttale seg: Opprinnelig var det 25 maskinister som begynte på «maskinsjeflinjen», men det viste seg at opplegget var litt for stramt for enkelte som hadde vært lenge borte fra skolebenken. Resten av kullet vil derfor gå opp til avsluttende eksamen til jul. Skolen har tatt konsekvensen av denne erfaring, og til høs-



Rederiet har hatt tre av sine folk i den nye maskinsjefklassen ved Østfold Tekniske Skole. Her er de i skolens maskinrom sammen med rektor og klasseforstander. Fra venstre: Arild Opsal, Drammen, Odd Einar Aas, Tynset, siv.ing. Arne K. Jannestad, Johnny Andersen, Tofte i Hurum og rektor Reidar Rønningen.

ten tar vi opp 28 av 40 søkere på en to-årig maskinsjeflinje, men med adgang for de best kvalifiserte til å begynne etter jul.

Prøveordningen har etter vår oppfatning vært så vellykket at jeg holder det for sannsynlig at adgangen til å redusere ingeniørutdanningen for elever med maskinsjefeksamen fra 3 år til 2 1/2 år er kommet for å bli, og at vi herefter kan ta inn nye kull hver høst.

Som gruppe betraktet har disse maskinsjefer vært de mest motiverte vi noen gang har hatt ved skolen. De har arbeidet meget energisk og på flere måter påvirket skolemiljøet i positiv retning. Jeg tror de blir gode ingeniører, og det skal derfor bli meget interessant å se hva denne tilleggsutdanningen fører til. Omkring halvparten av de 15 elevene har hatt ventehyre eller stipendium fra sine rederier.

BESTE ELEVER VED FREDRIKSTAD NAVIGASJONSSKOLE



1. styrmann
Torbjørn Pettersen
M/S «Tarantel»

1. styrmann
Steinar Barken
M/S «Temeraire»

Efter avsluttet skolegang ultimo juni måned ble styrmann Torbjørn Pettersen og styrmann Steinar Barken tildelt Oslo Rederforenings ur som beste elev ved henholdsvis skipsførerklassen og overstyrmannsklassen.

Ikke bare hva, men også hvorfor

Informasjon. Kommunikasjon. Motivasjon. Diffuse begreper eller klare realiteter?

Et godt miljø innen en bedrift vil i vesentlig grad være avhengig av at dette spørsmål kan besvares positivt. Bare gjennom et virkelig planmessig og fullt ut hensiktsmessig opplegg for informasjon, kommunikasjon og motivasjon vil det være mulig å gi medarbeiderne en meningsfylt tilværelse — en følelse av å bety noe i den store sammenheng.

Vanskelighetene med å gi effektiv informasjon vil ofte stå i forhold til en bedrifts eller organisasjons størrelse. Faktorer som for eksempel virksomhetens produksjonsmessige og geografiske spredning spiller også inn. Forøvrig må vi være oppmerksomme på det faktum at kravet til informasjon — såvel kvantitativt som kvalitativt — ikke er statisk. Det som kan ha vært ansett som et effektivt informasjonsopplegg i begynnelsen av 60-årene, vil utvilsomt på mange måter være avlegs og utilfredsstillende idag. Samtidig vil et opplegg som idag lider under forskjellige brister og mangler, kunne virket nesten revolusjonerende for få år siden.

I et rederi som vårt står vi ansikt til ansikt med de vanskeligheter som er skissert ovenfor. Firmaet har flere tusen ansatte, spredd over hele kloden — på linjeskip, tankskip, bulkskip og kombinerte skip. På kontorer og verksteder. Medarbeidere med på mange måter svært forskjellige informasjonsbehov. Samtidig har utviklingen i skipsfarten aksellerert voldsomt i løpet av de senere år — i særlig grad kan dette sies å gjelde vårt eget rederi. Nye tonnasje typer og nye samarbeidsformer, nasjonalt og internasjonalt, har øket kravet til intern informasjon. Vi har da også, i den grad det har vært mulig, satset på å gjøre vårt informasjonsopplegg tidsmessig, fleksibelt og effektivt, for derigjennom å skape forståelse for de store og små problemer som krever sin løsning gjennom samarbeide.

Det er utvilsomt brister også i vårt informasjonsopplegg. Blant annet har vi ennå ikke formådd å gi støtet til en fullt ut tilfredsstillende to-veis kommunikasjon. Slike brister kan vel imidlertid knapt noen større bedrift eller organisasjon si seg fri for. På fellet intern informasjon er jeg virkelig sterkt i tvil om det fullkomne virkelig kan nås — men en slik oppfatning må selvfølgelig ikke avholde oss fra å strebe etter fullkommenheten. «La ikke det gode bli det bestes fiende», som skrevet står.

Dette at behovet for informasjon stiger, må ikke misforstås derhen at det nødvendigvis er **volumet** av informasjon som bør økes. Det er for eget vedkommende grunn til å tro at vi innen Wilh. Wilhelmsen har nådd et metningspunkt iallfall med hensyn til den almene skriftlige informasjon. Det er først og fremst ved å tilpasse **formen** for vår interne informasjonsvirksomhet at vi må komme med forbedringer, det er **kvaliteten** som stadig må bedres, tilpasses tidens krav og den aktuelle situasjon.

Jo lenger man beveger seg fra kilden, jo mer øker tørsten. Og samtidig blir det vanskeligere å få kommet seg tilbake og få slukket den. Som med tørste så også med informasjon. Jo lenger vi fjerner oss fra hovedkontoret, jo større blir behovet for informasjon

— og jo vanskeligere vil det være å få dekket behovet.

Den som arbeider ved hovedkontoret, vil gjerne kunne få en forklaring på sine problemer ved å ta en innomhus telefon. Men selv om det i og for seg er en enkel operasjon å ringe en kollega, så er det ikke dermed sagt at det alltid er like lett å gripe røret og slå nummeret. Forskjellige forhold kan ligge til grunn — kanskje rett og slett sjenanse, kanskje en følelse av at «dette burde jeg vel igrunnen forstå, så det er best, ikke å spørre». Med derpå følgende usikkerhet overfor en arbeidsoppgave.

I forholdet mellom skip og hovedkontor vil det gjerne være enda vanskeligere å få oppklart misforståelser enn innen husets fire vegger. Derfor er det om å gjøre at den to-veis kommunikasjon vi her har med å gjøre, blir holdt i det absolutt klareste mulige sprog. I den grad det er mulig, bør kimen til enhver tvil og usikkerhet ryddes bort på et tidlig tidspunkt. En anmodning fra sjøsiden bør klart begrunnes — og hvis en forespørsel fra et av skipene så ikke kan imøtekommes — for eksempel ved avslag på forslag om anskaffelser av nytt utstyr — bør det også gis en tilfredsstillende forklaring på avslaget.

Innen vårt eget rederi har vi trolig kommet langt i retning av å eliminere slike situasjoner. Inspeksjonen har gjennom årene utviklet et gjennomført informasjonssystem — med de jevnlig avholdt rederikonferanser som et av de tiltak som utdyper kontakt og forståelse. PR-avdelingen har sitt generelle informasjonsmateriale som sendes ut såvel til skipene som på kontoret, og avdelingen har samtidig til oppgave å overvåke hele spektret av intern og ekstern informasjon.

Fra tid til annen kan vi imidlertid også innen vår organisasjon registrere misnøye som skyldes sladder, «korridorpreik» og andre upålitelige informasjonskanaler. Slarv vil det alltid være vanskelig å få satt en stopper for (men bør alltid møtes med mistro). Dels skyldes misnøyen rene misforståelser, uttalelser som ikke har vært klare nok, «halvkvedede viser». Med hensyn til misforståelser som noen forklarende ord kunne kvalt i fødselen, er det fristende å plusse et nytt ordsprog til et gammelt. «Vanskeligheter er til for å overvinnes» og «Misforståelser er til for å unngås» bør ses i sammenheng.

Satsing på å unngå misforståelser ved å uttrykke seg tydelig og gi forklaringer på forhold det kan herske tvil om bakgrunnen for, er viktige ledd i bestrebelsene på å gjøre begreper som «informasjon», «kommunikasjon» og «motivasjon» til klare realiteter i en bedrift.

Og dermed skape et bedre arbeidsmiljø.

OPPLÆRINGSVIRKSOMHETEN VED KONTORET

I Skib-Rederi nr. 3/71 ble det gitt en orientering om opplæring og efterutdannelse ved kontoret. Fra tid til annen tar vi nå sikte på å gi informasjon i Skib-Rederi om det som skjer når det gjelder opplæring av de ansatte i land. Herunder vil vi gi et resymé av virksomheten i den forløpne tid og samtidig antyde fremtidige planer.

Ellers er å bemerke at Skib-Rederi's spalter er åpne for innlegg fra de ansatte, og det er vårt håp at vi på denne måten kan ta opp aktuelle opplæringsspørsmål til diskusjon.

Kursvirksomheten generelt.

Det totale antall kursdager for første halvår 1972 var ca. 400 — her er da ikke medregnet kveldskurs og korrespondanskurs. Vårt interne containerkurs med over 130 deltagere har utgjort hovedtyngden i virksomheten. I tillegg har 6 av våre ansatte deltatt i ASOK's containeropplæring i Fredrikshavn.

Det vil føre for langt å liste opp deltagelsen i andre eksterne kurs. Vi nøyer oss derfor med å nevne enkelte av de aktuelle emner: Stenografi - maskinskrivning - EDB - regnskapsspørsmål - skipsteknikk.

Rederikonferansen, som står meget sentralt når det gjelder å gi aktuell informasjon, og å utvikle samarbeidet mellom rederikontor og skipsledelse, har i løpet av våren hatt 6 deltagere fra kontoret. Dette har skjedd i samarbeide med Maritim personellavdeling, og også i tiden fremover vil vi tilby deltagelse i rederikonferansen for de ansatte som har spesiell kontakt med skipene.

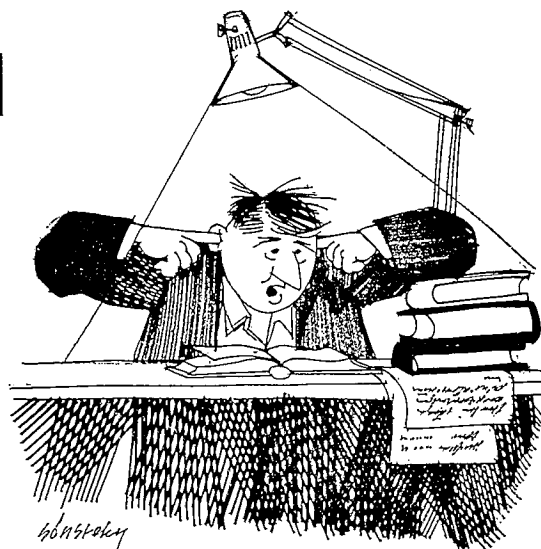
Shippingakademiets grunnkurs.

I fjor høst ble grunnkurset, som er et ledd i vår opplæringsplan, tilbudt de ansatte. 22 meldte seg til kurset, og deltagerne ble organisert i studiegrupper. Disse studiegruppene har nå fullført 6 av kursets 10 bøker:

Norsk skipsfartshistorie - Skipsfarten idag - Økonomisk geografi - Befraktning - Manskapsspørsmål og Skipsteknikk - tilsammen 32 brev. Prestasjonene har jevnt over vært meget gode, og karakteren Særdeles tilfredsstillende er ikke ukjent for noen av gruppene.

Studiegruppene er sammensatt under hensyntagen til praksis og tidligere utdannelse, og på den måten blir de fleste feltene dekket av spesialister innen gruppen.

Fellesmøter har allikevel vært aktuelt, og i tilknytning til gjennomgåelsen av kursboken i mannskaps-spørsmål orienterte Thorstensen om rederiets maritime personellforvaltning. Sammen med sine fagsjefer dannet han et panel, så kursdeltagerne fikk god anledning til å ta opp problemer i forbindelse med kursboken.



Ikke pugg, men konsentrasjon.

I juni sto Det norske Veritas på programmet. Omvisning og orienteringer ga et godt innblikk i hva denne institusjonen står for.

Vi håper å få til lignende arrangementer når kursdeltagerne nå går i gang med de 4 siste bøkene: Linjefart og spedisjon - Sjøforsikring - Rederiet og Maritim engelsk.

Annen skolegang.

I løpet av våren har flere av våre ansatte fullført lengre utdannelse på kveldstid.

To ansatte har tatt Examen artium (en på engelsk-linjen, en økonomisk gymnas). Videre har en fullført Bedriftsøkonomisk Institutt's aftenstudium, en har avsluttet Fagkurs i markedsføring og en har tatt handelsskole. Vi gratulerer!

Stipendiordningen.

Retningslinjer for tildeling av stipendium i forbindelse med videreutdannelse er tatt inn i den nye kontorhåndboken. Vi vil her bare presisere at det er viktig at de ansatte tar kontakt med opplæringskonsulenten for å drøfte opplegg og gjennomføring av utdannelsen. På dette grunnlag settes så opp en utdannelsesplan og ansøking om stipendium sendes Personalavdelingen.

Når det gjelder planer for høsten synes det som om opplæringstiltak i samarbeide med enkelte avdelinger vil stå sentralt.

Videre blir det nødvendig å følge opp spesialopplæringen for ScanDutch's containerservice.

Vi har tidligere registrert behov for undervisning i maritim engelsk. I løpet av høsten tar vi sikte på å kunne tilby undervisning for de ansatte som i sitt arbeid har behov for utvidede engelskkunnskaper.

Som et siste punkt nevnes et to-dagers kurs i møteledelse og konferanseteknikk som kan bli aktuelt. Kurset vil i så fall bli arrangert internt i samarbeide med Shippingakademiet.

Til slutt ønsker vi alle våre studerende medarbeidere lykke til, samtidig som vi håper at vi med dette har åpnet dørene for en åpen diskusjon om opplærings-spørsmål.

100 år siden „Kapteinen“ ble født

Kaptein W. Wilhelmsen ble født 11. mars 1872 og ville således fylt 100 år i år. Skib-Rederi finner grunn til å markere begivenheten ved å trykke opp et intervju redaktør i Tønsberg Blad, Sverre Mitsem, hadde med ham i 1949. «Et av mine hyggeligste intervjuobjekter som jeg stadig tenker tilbake på», skriver redaktør Mitsem til Skib-Rederi.



Jeg sitter ute hos kaptein Wilhelmsen på Nøtterø, nærmere bestemt på Brevik, som engang het Bredvik, så det gikk an å skjøne hvad navnet betød, og som om noen år nok skal hete Breivika på det skredersyde sproget som etterhånden blir oss pålagt. Her i Brevik bor kaptein Wilh. Wilhelmsen på en gård langt fra hovedveien, men like ved den sjøens alfarvei, som for ham alltid har vært veien. Herfra følger han i den utstrekning det lar seg gjøre sine skip gjennom en imponerende langkikkert, som er montert på verandaens gelender og ser ut som et kamuflert maskingevær. Ingen båt får krysse hans hav uten at han «skyter» den, og når vannet i stjerneklare kvelder ligger urørt, retter han kikkerten mot himmelen og studerer Jupiter med dens måneder. Han er sjømannen og navigatøren fremdeles, kaptein til sin død, en av de få ennå levende som har vært med på å skape stor norsk historie.

— Og han er Tønsberg-gutt, blir aldri annet. Med sine 77 år er han ikke snauere enn at han i vinter var i Australia, og det er vel ikke mange steder på kloden han ikke har besøkt, selv Fidji med den W-orienterte stevedor er ham sikkert kjent. Men da jeg spør ham om han noen gang har kunnet tenke seg å bo andre steder enn i Norge, svarer han:

Andre steder enn i Norge? Jeg føler meg ikke helt hjemme andre steder enn i Tønsberg. Slik er det med oss, vi fester ikke rot i Oslo engang. Meget er jo forandret i Tønsberg i årenes løp, men meget er også som før og ennå synes jeg det er moro å gå i gatene i Tønsberg. De er så fulle av minner.

— Fra hvor lang tid tilbake skriver egentlig Wilhelmsens rederi seg?

— Tja, hvor skal vi si det begynner? Min oldefar hadde i hvert fall ingen ting med båter å gjøre, han var høker, som det het dengangen. Men bestefar, Abraham Wilhelmsen, som var garver, hadde en seilskute som het «Sophie». Det var almindelig i den tiden og i årene fremover at kjøpmennene i Tønsberg var interessert i skuter, speiselt i selfangere. Om det så var barberere, så hendte det at de slo seg

på selfangst. Det går mange historier fra den tiden, og enkelte uttrykk fra den gang levde lenge etterpå. En av de mange som hadde en skute på selfangst var f. eks. en baker, og etter en sesong hvor han ikke hadde hatt særlig held meg seg, sa en heldigere fangstleder — det var forresten far av Leganger Hansen — til denne bakeren: «Du får nok begynne å vri kringler igjen, du». Siden har jeg sett at «kringlevri» har vært brukt som skjellsord på bakere. Noen andre som drev med selfangst på New Foundland, kjøpmann Aarvold og Gulliksen, som hadde en såpefabrikk her i byen, ventet spent på meldinger fra skuten sin, «Charlotte». Det var jo før skipsradioens tid, så det varte og rakk før de fikk noen rapport om skuten, men endelig innløp det et telegram. «Charlotte lost». De oppfattet det som om «Charlotte» var losset for lasten, og spanderte adskillig på å feire den gladelige begivenhet. Først senere gikk det opp for dem at telegrammet var avfattet på engelsk, og at «Charlotte» hadde lidt totalhavari med last og det hele.

— Men var det ikke usædvanlig i den tiden å feire begivenheter på forskudd? Var ikke folk for sparsommelige til det?

— Ikke alle var sparsommelige, men noen var det. Rekorden tror jeg innehaddes av den gamle fergemannen som rodde folk over til Hogsnes. Når han satte seg til å ro, knappet han ned buksene for ikke å slite på buksebaken.

— Var aldri Deres forfedre borte i selfangsten?

— Nei, rart nok. Det begynte som sagt med min bestefars «Sophie», som var en ganske alminnelig seilskute. Så kom min far hjem fra utlandet — forresten ombord på «Sophie». Han het Morten Wilhelmsen, men rederet som han startet blev hetende W. Wilhelmsen. Det begynte med «Mathilde», og så fulgte «Axel» og en hel del andre.

— Det begynte altså ikke med navn på T?

— Nei, det kom først med dampskipene, bortsett fra at en av seilskutene tilfeldigvis het «Treport».

— Men det var vel ikke tilfeldig at Wilhelmsens rederi kom til å følge T-linjen i sine skipsnavn?

— Jo, det kan man nesten si. Rederiets første dampskip het «Talabot» alt før overtagelsen, og så fortsatte det med T-navn, jeg vet egentlig ikke hvorfor, det var vel en idé..... «Talabot» ble innkjøpt fra England for 10 000 pund, det var min bror Halfdan som var over og ordnet det i 1887 sammen med kaptein H. A. Berg, som ble skipets første fører. Jeg var selv lettmatros på «Talabot» en kort tid før jeg gikk inn på Sjøkrigsskolen. Det var en stor båt etter den tids forhold, 17—1800 tonn.

— «Talabot» burde jo egentlig vært på museum som en historisk båt, hvor blev det egentlig av den?

— Den blev solgt, først til nøtlendirer, senere til Finnland, hvor den forliste. Men det kom andre dampskip til etterhvert, først «Transit» på 2000 tonn, som blev solgt til Japan, så søsterskipet «Tønsberg», som forliste.

— Stadig nye T-båter?

— Ja, undtagen på Australia-linjen, som vi i sin tid opprettet sammen med Fearnley & Enger. Men nu er det T-navn over hele linjen og på alle linjer. Og skipene blev større etterhvert, 5—6000 tonn. Etter århundreskiftet var vi oppe i vel 7000. Da så linjetrafikken begynte for alvor, bygget vi 9—10 000-tonnere, og senere har det holdt seg omtrent på det. Linjetrafikken stiller større krav til materiellet og etterhvert krevdes det også bedre og hurtigere båter. Vi innså snart at med den mer økonomiske dieselmotor kunne vi tillat oss å gi skipene større fart uten at det gikk ut over lønnsomheten. Vi gjorde den erfaring at med bedre og hurtigere båter fikk vi bedre betalt last, og vi var vel kanskje blant de første som bygget lastebåter med større fart enn vanlig. Idag er det ikke ualminnelig at cargoliners gjør opptil 17—18 knob. Men et sted går grensen. Et par svenske rederier har bygget lastebåter med en toppfart på 19 knob, men den farten blir ikke brukt, den blir for kostbar.

— Var Wilhelmsens rederi det første som gikk over fra damp til motor?

— Neppe det aller første i verden, men i hvert fall blandt de første. Det var etter den første verdenskrig, ja vi hadde riktignok begynt å bestille motorskip før krigen, men vi fikk dem først etterpå.

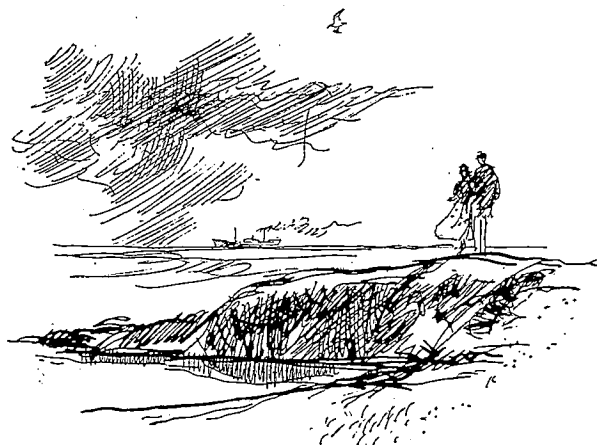
Wilhelmsen setter luen på seg og går frem på verandaen til kikkerten, en liten kyst-lastebåt strever seg frem innenfor skjærene og krever oppmerksomhet. Luen mangler gullsnorene, allikevel er ikke verandaen lenger veranda, men kommandobro med spenstig eldre skipper som mønstrer passerende sjøfarer.

— De beholdt altså kaptein-tittelen, kaptein Wilhelmsen, sier jeg. Hvorfor gikk De ikke over til å kalle Dem skipsreder etter at De blev det?

— Den er fra Kristiansand, sier Wilhelmsen og er fremdeles hos båten i Bredvik. Jeg likte sjølivet og syntes det var vemodig å slutte med det. Det var en av grunnene til at jeg kalte meg kaptein. En annen grunn var at det ville skape forvirring på kontoret ellers, når det var spørsmål etter «skipsreder Wilhelmsen». Derfor blev jeg alltid kaptein Wilhelmsen.

— Og lengtet alltid tilbake til skuta?

— Åja, på en måte, men jeg blev oppslukt av administrasjonen også. Arbeidet sluker en. Derfor har jeg heller aldri hatt tid å til å dyrke noen hobby,



bortsett fra litt seiling. Amerikanerne sier det slik: Business is like oil, it doesn't mix with anything but business. Det er sant. Men sjølivet er det noe eget ved. Jeg var 5 år before the Mast, 5 år officer og 5 år skipper før jeg gikk over i administrasjonen. Og det var en morsom tid, undtagen akkurat de første dagene på den første turen. Det var fra Bremerhafen til Amerika, og jeg var sjøsyk. Riktig elendig var jeg, men båtsmannen tok seg pent av meg. «Du skulle hatt rumpe i begge ender, så hadde du ikke hatt vondt i hue», sa han.

— Det var jo trøstende.....

— Behandlingen av sjøfolkene var mer rough and ready i gamle dager enn nu for tiden. Forholdene var anderledes ombord også, og folkene mere happy go lucky. Nu er de jo snarere en slags fabrikkarbeidere. Men det er enkelte ting som går igjen. Etter den forrige krigen som etter den siste var kravene til kostholdet og klagene på maten ombord sterkt i forgrunnen. Det jenker seg etterhvert som nervene faller til ro igjen, det så vi etter forrige krig, og man kan se tegn på den samme utvikling denne gang. Akkurat som før kan man også nu si at de som er dårligst vant hjemmefra, klager mest. I det siste har det forresten stått endel i avisene om at kosten ombord er drevet så høyt i været at det kan gå på helsen løs, og det er faktisk så at sjøfolkene hva maten angår lever så godt at kona nesten må være redd for å få mannen hjem, hun kan ikke på langt nær by ham den kosten han har ombord.

— Var det dårligere mat til sjøs i de riktig gamle dager?

— Det var den annen ytterlighet og ikke noe å stå efter. I min første tid ombord hendte det rett som det var at vi måtte plukke marken ut av maten før vi spiste resten. Også på andre måter var det adskillig å si på kvaliteten ombord, f.eks. på skutemateriellet. Det var litt av hvert som krysset sjøene i gamle dager, mangen skute blev «båret på hendene» over Nordsjøen, dvs. den blev holdt opp ved hjelp av pumpene. Og rett som det var ble skuten «maura» når den var blitt lekk. Man samlet sammen endel maurtuer og slapp dem ned langs rekken, så fulgte maurene lekasjen. Båten ble faktisk tettere av denne «mauringen».

— Stolte rottene også på det — de pleier jo å forlate synkende skip?

— Det sies så, jeg var aldri med på noen skute som rottene forlot. Nu er det vel meget strengt tilsyn med skipene også hva rotter angår, ikke minst i Amerika. Skipene gjøres «rat-proof», som de sier derover. På en slik skute finnes det ikke noe sted ombord hvor rottene kan stikke seg vekk. På de gamle seilskutene var det rikelig med tilholdssteder, og rottene var frekke også. På en båt hadde en rotte delikatert seg med skipskartene og spist hull i Nordsjøen. Skipperen navigerte for sikkerhets skyld rundt hullet, han turde ikke ta sjansen på å gå oppi det. Det var i det hele tatt så som så med utstyret ombord mange ganger. På en bark i Atlanteren sto skipperen en gang og studerte kartet, han var redd for å gå Sable Island, en banke ved Nova Scotia. Det var en flekk på kartet som han ikke kunne bli klok på, og til slutt sa han: «Hvis det er en fluelort, så er vi reddet, men hvis det er Sable Island, så er vi ferdige.»

— De forliste aldri, kaptein Wilhelmsen? Støtte De aldri på sjørøvere heller, borte i China?

— Nei, sjørøvere? Det eneste «sjørøveri» vi har vært utsatt for, var jeg ikke med på. Og det var ikke i China, men i Øst-Afrika, i italiensk Somaliland, hvor en av skutene våre gikk på land og blev besatt av svartinger. De røvet det som var å ta, men folkene ombord gikk det bra med. På China har jeg fart, men det fant visst ikke sted noe sjørøveri derborte i min tid, ikke sånn med bording fra skute med dødningehode i mastetoppen. Det eneste som kunne skje var at passasjerbåter blev plyndret av en gjeng røvere som var med som passasjerer. Kinesere og kinesere, det er så mange slag av dem. Vi har jo tildels brukt kinesere som mannskap på skipene våre derborte, og jeg har selv opplevd at Chifou-kinesere fra Nord-Kina ikke kunne gjøre seg forståelig overfor Kanton-kinesere, de snakket pidgin-engelsk med hverandre. Men noe trouble hadde vi aldri med noen av dem.

— De hadde kanskje en mascot ombord, som beskyttet Dem mot trouble. Er det ikke almindelig med en skipshund som mascot?

— Joda, hunder og apekatter og litt av hvert, apekatter er noe svineri. På «Thordis» hadde jeg to griser som mascotter, Olsen og Persen het de. Det var kloke dyr, kan De tro, fullt på høyde med hundene i så måte. Senere forliste forresten «Thordis».

— Med Olsen og Persen?

— Nei, dem hadde vi spist opp for lenge siden.

Han snakker alvor innimellom, selv i ferietiden er business like oil for denne norske skipsfarts grand old man, han som ikke bare har opplevd utviklingen av norsk skipsfart fra seil gjennom damp til motor,

men selv har vært med på å lede den og som om et par uker vil kunne se hjembyens skipsverft ta fatt på byggingen av en båt som skal føre flagget videre.

— Det var lettere å få mannskaper i gamle dager enn de er nu, sier han. Folk her i distriktet er gode sjøfolk, har alltid vært det, men nu drar så mange av dem på hvalfangst. Han går frem til kikkerten igjen og stiller den inn. Denne gang er det bare en seil-snekke, den hører hjemme i Brevik som han selv. Og han fortsetter å snakke mens han ser inn i kikkerten og tenker sjø og skip.

— Kunne vi her i Norge bare få arbeide under samme vilkår som våre konkurrenter, behøver vi ikke å være redd for norsk skipsfarts fremtid. Men vi er en liten nasjon og har ikke den støtte i vårt eget land som konkurrentene i de større nasjoner har. Det skal ikke så meget til å forstå at et skip som laster i sitt hjemland vil ha preferanse fremfor utlendingen hvis det kan yde like gode service. Når vi i linjefarten skal konkurrere med utlendingene og laste i utenlandske havner, må vi i alminnelighet kunne gi bedre service enn de andre for å få lasten. Vi må «gå én bedre» enn de andre. Og vi kan gi bedre service bl. a. fordi vi har et utmerket menneskemateriell. I det store og hele er vi så langt fremme i å kunne drive våre båter at hvis vi bare kan få arbeide under de samme vilkår som de andre, så kan vi holde posisjonen. Men da må vi få anledning til å legge opp noe av det vi tjener, så vi kan holde vårt materiell i orden, og vi må kunne gi våre aksjonærer et rimelig utbytte av det de setter inn. Våre autoriteter synes imidlertid ikke å ville gi oss anledning til å gjøre det, enten det nu er at de ikke forstår nødvendigheten av det, eller det er andre hensyn de må ta.

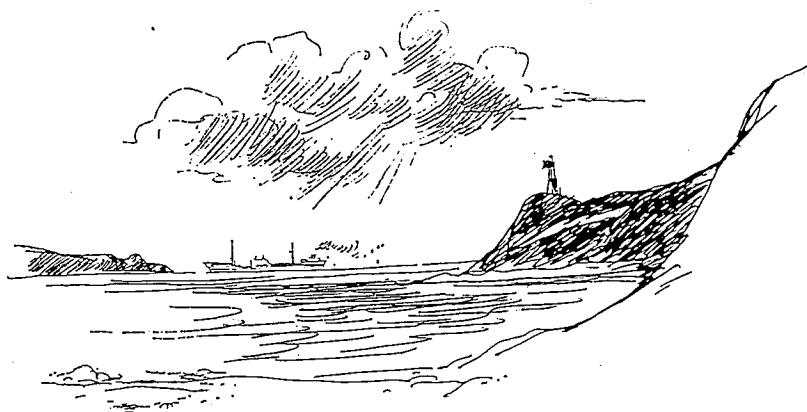
Kaptein Wilhelmsen pakker varetrekket forsiktig om kikkerten, han skal ut og seile og får ikke bruk for den på noen timer.

— Kan godt være at det sitter enkelte dyktige folk i statsadministrasjonen, tror gjerne det. Men det å administrere er ikke lært i en håndvending, og det er ikke hensiktsmessig å overlate administrasjonen av hele landets finanser til en mann, selv om han tror fast på sine teorier og kanskje på forhånd har vist at han kan kjøpe et par bukser.

— De skjenket for noen år siden en million kroner til Bakteriologisk Institutt, kaptein Wilhelmsen?

— Ja, det var dengang da det ennå var anledning til den slags. Jeg syntes jeg skyldte legene noe, jeg hadde hatt et uhell, og overlege Peter Bull reparerte meg. Peter Bull er forresten Tønsberg-gutt, sønn av kaptein Bull, visste De det?

Så heiste han fokken og ut han for.



Om begrepet «frakttonnasje»

I motsetning til vektton kan begrepet «frakttton» være mere ukjent for mange. «Freightton», ofte også betegnet som «revenue ton» er den enhet som danner basis for fraktutregningen. Rent generelt kan vi si at et frakt ton er 1 000 kg eller 1 cbm som i trafikken utgående fra Europa og 1 016 kg eller 40 dbf. fra «engelske» områder og fra U.S.A. Dette skulle det således være mulig å inndeile i trades — fra den ene verdensdel til den andre — som f.eks. fra Europa til Østen. Imidlertid kan det innenfor denne trade være etablert linjekonferanser mellom enkelte eller flere havner, som igjen kan ha stipulert frakt ton forskjellig fra bestemmelsene i hovedfartsområdet.

Vi stiller her opp enhetene for de områder som er aktuelle for W.W. og datterselskapene. Oppstillingen vil bare gi det generelle bilde.

Europa — New Zealand

Utgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.
Hjemgående: pr. 2240 lbs (1016 kg) eller pr. 40 cub. feet.
Ull, saueskinn pr. 1000 kg.

Europa — Syd Afrika

Utgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.
Hjemgående: Malm pr. 1016 kg.

Europa — India/Pakistan linjen

Utgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.
Hjemgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.

Ceylon

Utgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.
Hjemgående: pr. 20 cwt. (1016 kg) eller pr. 40 cub. feet.

Europa — Østen

Utgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.
Hjemgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.

Europa — Australia

Utgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.
Hjemgående: pr. 2240 lbs. (1016 kg) eller pr. 40 cub. feet.
Ull og saueskinn pr. 1000 kg.

Europa — Persiske Buk

Utgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.
Hjemgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.

Japan — Persiske Buk

Vestgående: pr. 1016 kg eller pr. 40 cub. feet.
Østgående: pr. 1000 kg eller pr. cbm.

U.S.A. Øst- og Vestkyst — Far East

pr. 2240 lbs. (1016 kg), pr. 2000 lbs.
(short ton = 907.18 kg), pr. 40 cub. feet.

Far East — U.S.A. Øst- og Vestkyst

pr. 1000 kg eller pr. cbm. også
pr. 50 cub. feet (sjeldent)

U.S.A. Østkyst — Vest Afrika eller vice versa

pr. 2240 lbs. (1016 kg), pr. 2000 lbs.
(907.18 kg) eller pr. 40 cub. feet.

South Atlantic — Europa

Papirprodukter pr. 2240 lbs (1016 kg).

Canada — Europa

Papirprodukter pr. 2000 lbs.
(907.18 kg).

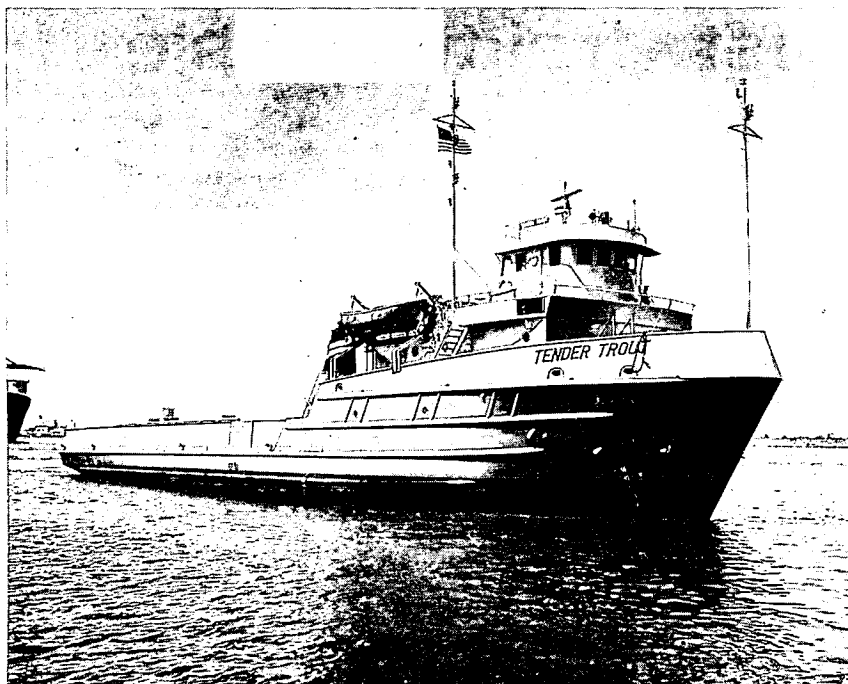
Frakttariffene angir for de forskjellige varesorter om frakten skal regnes på basis av vekt eller mål. Det kan for enkelte varesorters vedkommende meget vel være at vekten danner basis for fraktutregningen selv om lastens mål er større enn vekten. Raten vil i dette tilfelle ta hensyn til og være stipulert deretter.

Tariffene inneholder svært ofte en bestemmelse om at «weight/measurement whichever is the greater» skal anvendes. Dette innebærer at det alternativ som er mest fordelaktig for transportøren benyttes.

Forøvrig danner frakttton også basis for beregning av en vesentlig del av laste- og losseutgiftene i svært mange havner.

Man kan si at det foregår en gradvis overgang til det metriske system etter at først Australia og senere England har gått over til metrisk for sine myntsystemer. I England arbeides det i dag i enkelte bransjer, sideordnet med metrisk system på mål og vekt, og i henhold til tidligere planer skulle England gå over i 1973, nå forandret til 1975. På tross av amerikanernes motvilje foreligger det i dag et forslag til sanksjon i Kongressen om at U.S.A. i løpet av en 10-års periode skal gå over til metrisk på mål og vekt. Forslaget ble fremsatt av det Amerikanske Handelskammer den 29. juli i år.

Supplyskipet «TENDER TROUT»



Wilhelmsen Offshore Services, som disponeres av vårt rederi, overtok i begynnelsen av september forsyningsskipet «TENDER TROUT», det første av fire nybygninger som er kontrahert ved Mangoneverftet i Houston, Texas.

Denne type skip har som sin oppgave å betjene oljeboringsplattformer og annen offshore virksomhet. Dette er tidligere beskrevet i Skib-Rederi. Samtlige skip bygges til American Bureau of Shipping klasse +1A. Lengden er 185 fot, bredden 38 fot, tonnasjen 499 tonn brutto og 850 tonn dødvekt. Maskineriet består av to GM dieselmotorer på tilsammen 4.000 AHK.

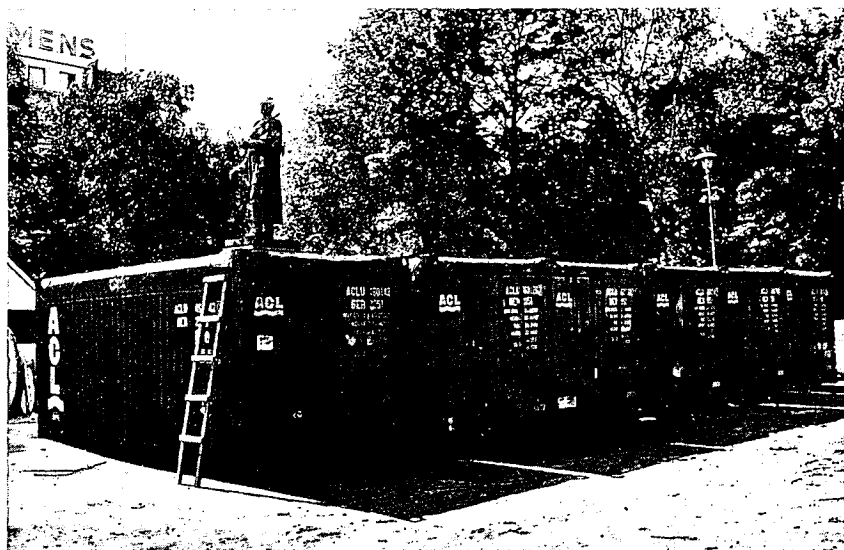
Er forholdene virkelig så vanskelige at det ikke er plass for containerne på Filipstad, var vår første reaksjon da vi en augustdag observerte 6 ACL 20 fots containere i Studenterlunden. Pehr Pehrson i Eksportservice kunne berolige oss med at containerne sto der med teknisk utstyr til undergrunnsbanen.

— Transporten startet forøvrig i Montreal hvor utstyret er produsert, og første etappe til Halifax gikk med jernbane. M/S «Atlantic Cinderella» fraktet containerne over havet til Göteborg hvor de ble losset, så med jernbane til Oslo og siste etappe til Studenterlunden gikk med bil. Hver container er lastet med 13,6 tonn utstyr som skal monteres under ledelse av italienske ingeniører.

Men det må vel være besværlig med alle disse omlastningene, er vår reaksjon til Pehrson.

— Nei, dette er ren rutine som hverken avskiper eller mottager bør bekymre seg om, er svaret. Vi aksepterer lasten fra Montreal og senere er den i vår regi til bestemmelsesstedet, og i dette tilfellet er hele

Containere i Studenterlunden



Hvem kunne tenke seg at Henrik Wergeland fra sin plass i Studenterlunden skulle skue ned på en rekke transportbeholdere av stål med over 80 tonn teknisk utstyr. Tidens transportteknikk gjør det mulig å frakte slike mengder direkte til brukerstedet.

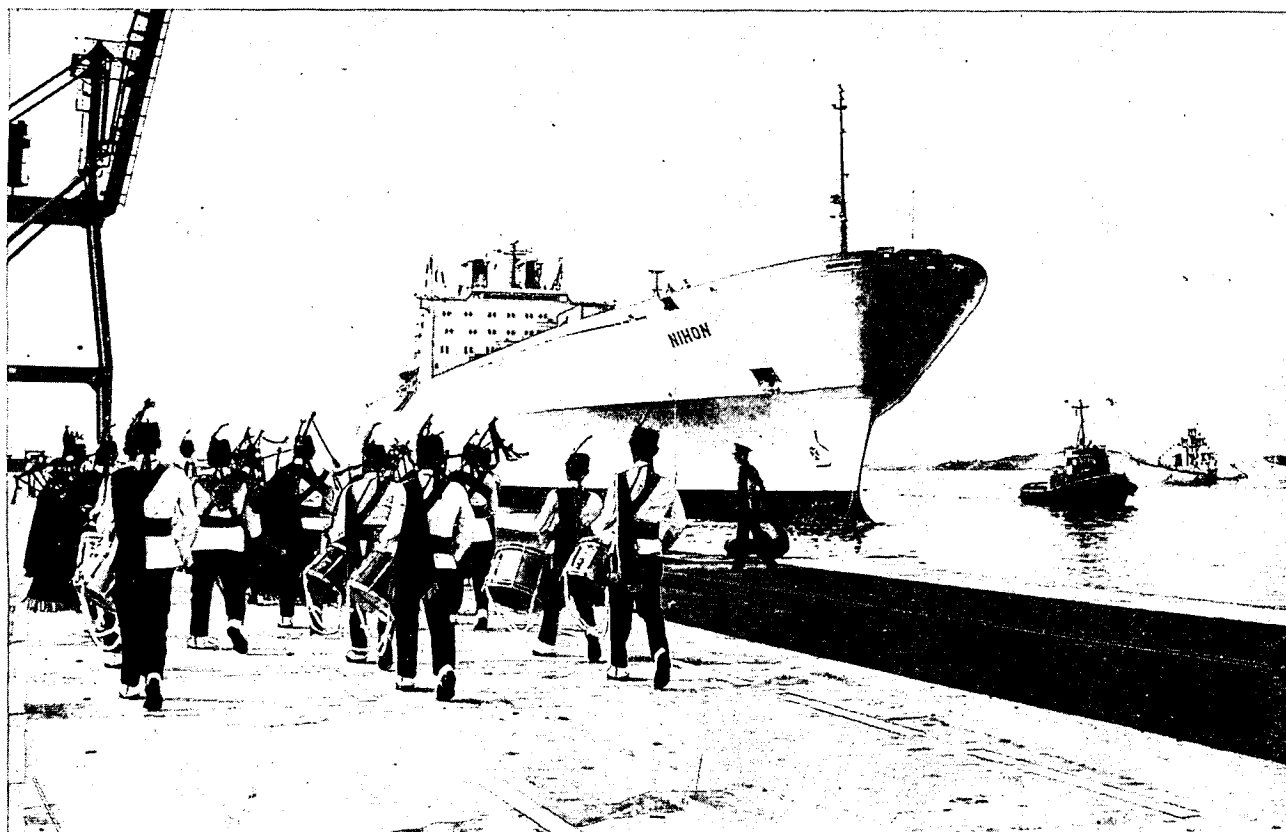
transporten utført i løpet av 14 døgn

Vi kan vel kanskje risikere at containerne nå blir gjenglemt i Studenterlunden. Som kjent er det fra flere hold pekt på at det skal være store problemer med å holde rede på containerne.

— Vi har satt dette i system hos oss. Ved hjelp av en oversiktstavle som blir ajourført hver dag kl. 9.00 kan vi alltid se hvor «våre» ACL-containerne befinner seg.

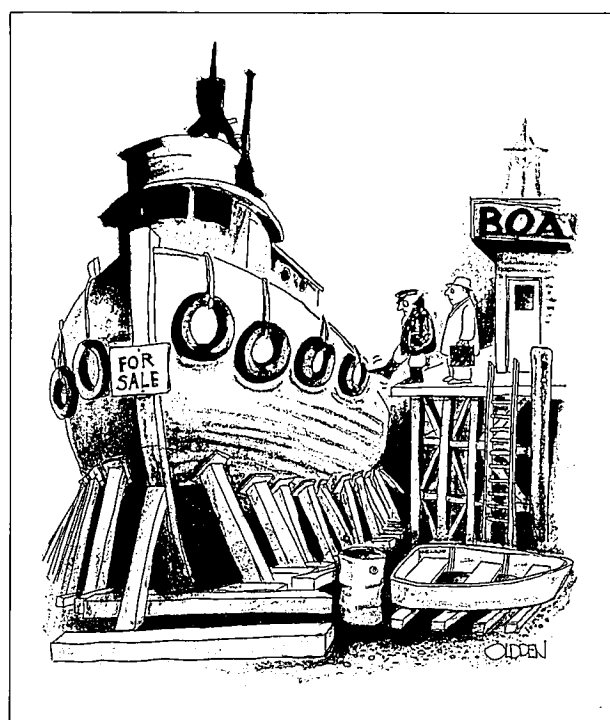
Wilh. Wilhelmsen er som kjent norsk generalagent for Atlantic Container Line.

ScanDutch's M/S Nihon åpnet ny containerhavn i Singapore



Sekkepipemusikk fylte luften idet det første fullblods containerskip i Singapore, ScanDutch's M/S NIHON, seilte inn i havnen om morgenen 23. juni. Ledsaget av tre taubåter og havnemyndighetenes brannbåt gled det nye containerskipet majestetisk inn til losseplassen i østre havnebasseng. Ankomsten var presis — og det var det første containerskip i den nye containerhavnen som offisielt ble åpnet samme kveld av Transportministeren, mr. Yong Nyuk Lin.

Kort efter ankomsten startet NIHON losing av containere for Singapore og lasting av ny last for Europeiske bestemmelsessteder. M/S NIHON, som er det første av 6 store containerskip som bygges for partnerne i ScanDutch, eies som kjent av AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet.



FRA SJØSIDEN:

Radiopressen og kortbølgesendingene

Til tross for at ti-tusener av norske sjøfolk er avhengige av radiopressen som nyhetsformidler, ser det ut til at myndighetene gir pokker.

Over store deler av kloden er det omtrent umulig å få inn radiopressen. Ofte blir radiosignalene for svake eller forvrengte, eller sendingene blir forstyrret av utenlandske stasjoner. Pressen blir sendt fire ganger i døgnet på forskjellige frekvenser, hvorav fire frekvenser stadig er forstyrret. Selv om det kommunikasjonsutstyr som nu benyttes ikke blir forbedret, burde det kunne la seg gjøre å sende pressen flere ganger i døgnet og på flere frekvenser.

En annen ting er at pressens nyhetsinnhold som oftest er elendig, og det forekommer ofte at for eksempel samme trafikkulykke blir sendt to-tre presser etter hverandre. Slurv må man kalle det. Man må kunne forlange at vedkommende som forfatter pressen skal ha sans for hva som er av interesse for lytterne.

Smak og behag kan ikke diskuteres, men kan meddelelsen om at seks ungdommer har smadret en bil på E-6 og ingen er kommet til skade, ha noen nyhetsinteresse for sjøfolk. Det blir ikke sagt noe om hva som forårsaket ulykken etc. etc. Det eneste denne meldingen gjør er å ta plass fra viktigere nyheter.

Men ikke bare pressen er bestemt til å formidle nyheter til oss, NRK har sin utenlandssending over kortbølge. Også her svikter det. NRK er faktisk i ferd med å bli slått ut av eteren fordi andre land nå bygger sine kortbølgesendere med langt kraftigere utstyr enn Norge har. Deriblandt en lang rekke utviklingsland. Resultatet er at de norske utenlandsprogrammene nå bare når frem til en tredjedel av kloden, mens man betrakter to tredjedeler av kloden som tapt territorium sendingsmessig sett.

På Østen, Australia og Stillehavet kan en se det som et lykketreff om sendingen slår igjennom. Det samme gjelder den engelske kanal og andre nærliggende soner hvor der seiler mange norske skip. Det blir stadig verre, fordi Norge, i motsetning til andre land, ikke bygger ut sine tekniske anlegg. Sjefen for det norske utenlandsprogrammet regner sogar med at Norge vil være slått ut av eteren i 1974, fordi man ikke klarer å bryte igjennom på frekvensene lenger.

Det lyder ikke morsomt, men om to år vil NRK lage programmer som sendes 11 ganger i døgnet, og ingen er i stand til å høre dem lenger. Samtidig når Rogaland Radio frem med pressen til noen ganske få skip.

Er det ikke på tide at en eller annen våkner. Har ikke vi sjøfolk krav på noen goder. Vi betaler milliarder av kroner i skatt til et land vi sjelden ser, og som situasjonen er idag, knapt nok hører.

Norge har i verdens øyne alltid vært et land som motarbeider enhver form for diskriminering, men er ikke dette diskriminering? Det er ikke diskriminering av hudfarve, men diskriminering av en hel yrkesgruppe. Land som Norge idag gir utviklingshjelp til,

har flottere kortbølgesendere enn Norge. Og bare det faktum sier kanskje mer enn mange ord. Sjøfolk er kanskje føyeligere enn våre landsmenn hjemme, men alt har som kjent en ende.

Anton i «Tamano-Vepsen»

Kommentar til innlegg fra maskinsjef O. Vassbakk, M/S TIBETAN i Skib-Rederi nr. 3/72.

Bomarrangement for stores og proviant

Vi er tildels enig i at et kovensjonelt bomarrangement er tungvint i forhold til kraner, men etter det vi kan se av innlegget blir bommene på TIBETAN benyttet feilaktig.

Bommene skal rigges som singel svingene bom, d.v.s. at «gairene» skal settes til nokkene på vinsjene, og ved hjelp av vinsjene skal man svinge bommene. Derved er det ikke nødvendig med mer enn 3 mann til å betjene bommene.

Under kontraktforhandlingene var vi inne på tanken å utstyre skipet med 2 5-tonns hydrauliske kraner. Dette ville imidlertid koste ca. kr. 500 000,— ekstra, noe vi ikke fant økonomisk forsvarlig idet vi regner med at kraner eller bomber blir relativt lite benyttet på slike skip. Vanligvis dreier det seg kun om 6 ganger i året når skipet går på PG—Europa.

Vi vil ellers nevne at både TIBETAN og TURCOMAN er utstyrt med en transportabel kran som kan monteres på rekken. Den er luftdrevet, har en løftekapasitet på 400 kg og er således beregnet for mindre kvantum stores og proviant.

TURCOMAN har som de fleste kjenner til, samme bomarrangement som TIBETAN og under TURCOMAN's første reise ble det i PG tatt ombord og iland tilsammen 14 sylindreforinger pluss en god del annet maskinerigods uten vanskeligheter.

Vi vil også nevne at TEHERAN har samme arrangement, og vi har ikke hørt noe negativt om dette, men derimot fått positive rapporter.



— Karakterboken min ...

Kommunikasjon rederi-skip

Det er ved enkelte anledninger de siste årene blitt rettet oppmerksomhet mot sambandet rederi/skip, bl. a. er det i juni måned 1971 utstedt et rederisirkulære (nr. 12/71) som omhandler radiotjenesten. Både i nevnte sirkulære og ved andre anledninger er det gitt informasjon om viktigheten av god forbindelse rederi/skip og hvordan sambandet kan forbedres. Med overnevnte som bakgrunn tillater jeg meg å komme med en liten kommentar.

Som nevnt er det ved flere anledninger gjort kjent og også gjentatt at et godt samband rederi/skip er meget viktig. (Det er forøvrig ganske innlysende.) Men hva er godt samband? Vil det si muligheter til forbindelse med Rogaland Radio f. eks. hver 4 (omtrentlige tidsrom mellom hver trafikkliste), 12 eller 24 time? Her vil sikkert mange hevde at definisjonen på «godt samband» er avhengig av skipets posisjon, men er ikke sambandet alltid like viktig?

Ved posisjoner i Atlanterhavet kan rederiet med letthet nåes innen etpar timer, m.a.o. oftere enn trafikklistene fra Rogaland utsendes, og i de aller fleste tilfeller på kun noen minutter. Tiden det tar rederiet å nå skipet vil være lenger grunnet lytterrutinen ombord, men er vanligvis 3—4 timer og kan i uheldigste fall bli ca. 12 timer. Med det utstyret som idag er standard, er dette maksimum av hva som kan oppnås av samband i områder som har sikker radioforbindelse med Rogaland Radio.

Hvis man tar for seg det såkalte frekvensvarselet (som utstedes av Televerket en gang i måneden), kan en se at det kun er de fleste posisjoner i Atlanterhavet, Europeiske, Afrikanske og delvis Midt Østen/India områder som har 24 timers sambandsmuligheter det meste av året. Som den annen ytterlighet kan nevnes enkelte områder i Stillehavet som i **beste fall** kan varte opp med samband et par timer i døgnet. Dette bør vel karakteriseres som ikke tilfredsstillende. Med andre ord, kun med bruk av Rogaland Radio er det umulig å opprettholde et samband av ønskelig kvalitet fra ulike posisjoner omkring i verden.

En annen faktor som peker i disfavør for de fleste av rederiets linjeskip, er at de er relativt gamle og følgelig utstyrt med, hva man idag dessverre må kalle svake sendere (ca. 400/500 watt). Som kjent er nybygg de siste 6—7 årene for det meste utstyrt med sendere på 1200—1500 watt og det sier seg selv at f. eks. skipene i «Barber Lines» har fått et temmelig stort handicap når de forsøker samband fra posisjoner i Stillehavet. Forøvrig har aktiviteten i kallebåndene tiltatt ganske utrolig de siste 4—5 år og i det har samband med Rogaland Radio fra Stillehavsposisjoner stadig blitt en mer tidkrevende oppgave og må sies å være den beste tålmodighetsprøve.

Det forekommer meg at den eneste brukbare løsningen på disse problemene er å nytte en utenlandsk kyststasjon.

De fleste radiooffiserer som har hatt noen turer på Stillehavet finner raskt ut at San Francisco Radio

(KPH) er en meget god stasjon. Denne stasjonen høres meget sterkt over hele Stillehavet døgnet rundt, og viktigst, den har en meget god lytterstab. Å opprette samband med denne stasjonen fra hvilken som helst posisjon i Stillehavet er forbausende lett.

Som en følge av ovennevnte tør jeg foreslå at særlig viktige telegrammer som blir liggende ved Rogaland Radio sendes via San Francisco. På den annen side bør særlig viktig trafikk fra skipene gå via San Francisco når Rogaland Radio er vanskelig å «få tak i».

Jeg er ganske sikker på at jeg har de aller fleste radiooffiserer med meg når jeg sier at man med glede vil ta det lille ekstrarbeidet det er å lytte til trafikklistene fra San Francisco. (Trafikklistene sendes ut hver annen time døgnet rundt).

Jeg er selvfølgelig klar over at dette forslaget har den bakdel at radiooffiserene kan bli fristet til å bruke San Francisco mer enn nødvendig og dermed belaste rederiet med ekstra telegramutgifter. (Prisen for et telegram via San Francisco er vesentlig høyere enn via Rogaland, for et 10 ords telegram i retning fra skip er taksten ca. 42 kroner via San Francisco, mens det holder med ca. 11 via Rogaland).

Som nevnt er dette en vesentlig forskjell, men i en gitt situasjon vil denne forskjell ha mikroskopisk betydning. Hvis foreslåtte ordning vinner gehør og blir satt igang, vil den bedre sambandet for en stor del av flåten vesentlig.

Redningsutstyr til sjøs

Jeg har mange ganger lurt på hva som ville skje hvis en var tvunget til å gå i båtene i dårlig vær. Jeg er stygt redd for at det hele kunne ende med en katastrofe. Hvorfor? Ja, la oss se på noen av grunnene. Vi tar først for oss selve livbåtene. På de aller fleste norske skip idag har man åpne glassfiber- eller aluminiumsbåter. Disse er bra i tempererte strøk, men hverken i tropene eller i kalde strøk eigner de seg noe særlig. For å ta de kalde strøk først. Er det noen som har tenkt på hvordan det ville være å sitte i en åpen båt midtvinters i Nord Atlanteren. Jeg tror ikke vi ville overleve lenge i kulden og med sjøsprut over oss hele tiden. Men, kan noen si, vi har jo kalesje til å dekke båten. Ja vel, men er det noen som har prøvd å sette den i mye vind og med valne fingre. Jeg er redd det fort kan skje at kalesjen ville forsvinne på havet. Hadde båten derimot vært av den typen som de fleste russiske skip er utstyrt med, en livbåt med permanent glassfiber deksel, så hadde saken stillet seg annerledes. Jeg tror at hvis «Etnesfjell» hadde vært utstyrt med slike båter, hadde de som gikk med den gangen, levd idag.

Så har vi tropene, vel der skulle ingen fryse ihjel, men hva med den uttærende solen. Der ville også en båt med permanent dekke være på sin plass.

Men før vi i det hele tatt får båten på vannet, så er det problemer som må overvinnes. Jeg tror at allerede ved utsettelsen av båten kunne det ha skjedd så meget at redning var utelukket. Tenk bare på at hvis det er mye sjø når man setter den ut, og bare

den ene av slipphakene løsner og skipet legger seg over til motsatt side, og livbåten er nede i en bølgedal, vil livbåten reise seg på ende, og når skipet ruller tilbake, vil båten forsvinne rett ned. At det kan skje er helt sikkert, for selv om vi holder slippanordningen i best mulig stand, er patenten ikke bra, ihvertfall ikke den som er her ombord, og den er så vidt jeg vet den mest vanlige.

Vel, kanskje begge slipphakene løsner, ja, da skulle vel alt være bra. Å nei, for mens vi venter på at resten skal komme ombord, henger taljene, disse to tunge og farlige monstre og truer med å gjøre ende på oss. Sett nå at en av dem kom feiende ombord i en tettepakket livbåt. Alle kan tenke seg hva som da ville skje. Er det ikke mulig at et lyst hode kan oppfinne en patent som er bedre og sikrere enn den vi har nå?

Det er ting som er blitt bra ombord i livbåtene nå, og det er radioutstyret. Vi har jo en vanlig livbåtsender pluss en V.H.F.-sender og en automatisk V.H.F.-peiler for fly. Men er det noen som vil høre oss? Ikke mange norske i hvert fall. Ikke om dagen, for da er telegrafisten opptatt med sekretærarbeid eller radiotrafikk på høye frekvenser. Hva kan så gjøres for å avhjelpe dette? Jeg skal kort gi et forslag: Altså overdekkede glassfiberbåter, en slippanordning som garantert løsner både forut og akter og at det kan gjøres noe å for å trygge de ombordværende mot taljene. Hvis telegrafist/sekretærordningen skal fortsette, må det installeres en ekstra mottager som er låst på nødfrekvensene, og som gir signal dag og natt. Slik at selv om radiooffiseren er opptatt med annet arbeid, vil han bli varskodd. Altså en autoalarm som står på døgnet rundt.

Alt dette vil koste penger, og jeg vil foreslå at staten bruker noen av våre innbetalte skattepenger til disse ting og ikke bare til goder for landkrabbene.

Ta noen forholdsregler nå og IKKE VENT TIL DET SKJER EN NY STORULYKKE, menneskene ombord er mer verd en noen tusen ekstra.

Med hilsen Pro.
«Tamano»-Vepsen.



Skipsavisen «Tabu» - M/S Tanabata

Redaksjonens leder: VELFERD OMBORD

Når man søker å skape et velferdsmiljø ombord i båtene, henger det nøye sammen med den utvikling som foregår innen skipsfarten. Rederne må stadig ved hjelp av forskjellige virkemidler prøve å redusere liggetiden under lang for å motvirke de stigende havneutgifter og redusere den dødtid et havneopphold er. Særlig er liggetiden for tankskip blitt redusert, og oppholdet i laste- eller lossehavn dreier seg kun om timer.

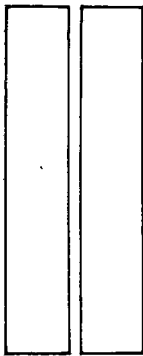
Dette fører til at besetningen ombord i båtene får liten eller ingen anledning til å gå i land for å slappe av, og for en stund bryte ut av det heller «inneslengte» miljøet man finner ombord i båtene. At sjøfolkene er i ferd med å miste denne anledningen til å avreagere vil uten tvil virke inn på miljø og trivsel ombord. Det tærer psykisk på et menneske å ha 30-40 dager i sjøen, se de samme mennesker, holde på med det nødvendige men lite varierte vedlikeholdsarbeidet, gå de samme vakter, for så å komme til en havn hvor et opphold på noen få timer gjør det umulig å gå på land.

Man sitter igjen med den samme følelse som et barn som blir snytt på julekvelden. En naturlig reaksjon er at man begynner å synes synd på seg selv, og opparbeider en misnøye med tilværelsen, som man ofte helt ubegrunnet overfører til forholdet ombord i skipet. Dette vil da undergrave arbeidet, miljøet og trivselen ombord.

Både Staten, rederiene og de seilendes organisasjoner er klar over problemet nevnt ovenfor, og gitt dem meget høy prioritet. Å komme nærmere inn på de tiltak som er gjort i denne forbindelse, vil være for omfattende. Men det kan nevnes slikt som forkortelse av kontraktstiden til 9 mndr., utvidelse og forbedring av velferdstjenesten utenriks, og sist men ikke minst at rederiene innreder sine skip med henblikk på at sjøfolkene, grunnet årsaker forklart tidligere, må tilbringe mesteparten av fritiden ombord.

Man har fått spesielle hobby- og velferdsrom, bibliotek, gymnastikkrom og svømmebasseng. Dessuten forsyner rederiene skipene med utstyr som hobbyverktøy, treningsutstyr, filmfremviser etc. som kommer i tillegg til det Statens Velferdskontor for Handelsflåten sender ombord i sine kasser. Og dette er ikke penger som rederiene satser på måfå. Man er klar over at miljø og trivsel ombord også henger nøye sammen med den enkelte sjømanns innsats i arbeidet, altså en investering som både kommer rederiet og sjømannen til gode. Det bør understrekes her at ikke alle rederier har satset like meget og prioritert like høyt på dette området.

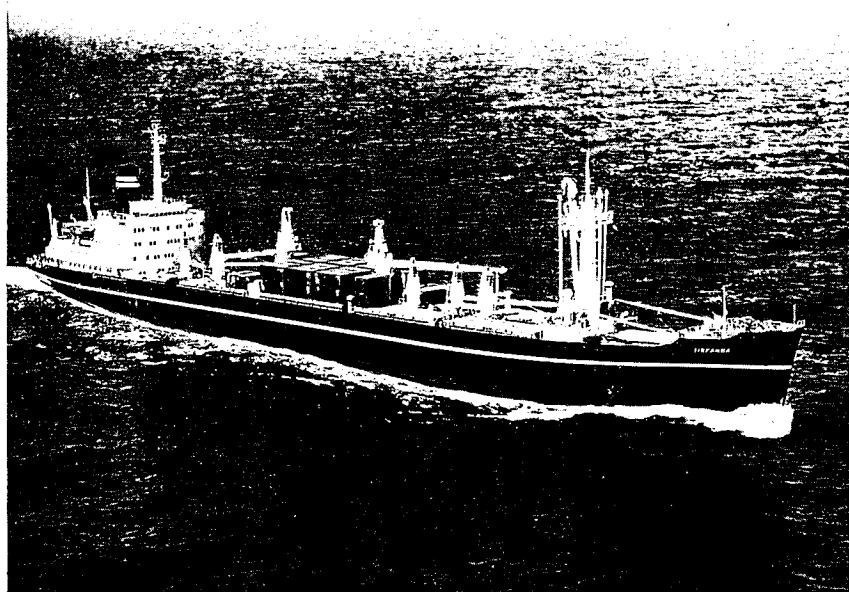
Så er det da opp til folk ombord i hvilken grad man skal benytte seg av de muligheter man har til å fylle ut fritiden. Det velges vanligvis en komité som skal organisere og tilrettelegge velferdsarbeidet. Dette er en vanskelig oppgave da de fleste har ulike interesser, eller som følge av den ensformige og rutinepregede tilværelse ombord har mistet interessen for noen som helst aktivisering i fritiden. Man har sunket hen i en passiv dvaletilstand som gjør at en



barbernews

SEMI-CONTAINER-BÅTER

Omfattende utskiftningsprogram tok til i august.



Skandiaskipet TIRANNA som ble bygget ved Uddevallavarvet 1965—66, ble forlenget med en containerseksjon på 22,4 meter ved Nylands Verksted og levert Wilh. Wilhelmsen 9. februar 1971. Skipet vil tidlig på høsten bli satt inn i sin service fra Fjerne Østen til Øst-Canada og USA's Atlanterhavskyst, men først vil akterstevnen bli kuttet 7—10 fot, slik at det får en over-all lengde på 564' 11" og følgelig kan anløpe Bangkok.

Barber Lines, driftsselskapet som i 1969 ble startet av Wilh. Wilhelmsen, Fearnley & Eger og A. F. Klaveness & Co. A/S, er iferd med å innlede et større moderniseringsprogram. Fra august måned av vil de suksessivt sette i fart i alt åtte 15 000 dwt. 19—21 knops semi-containerbåter.

Barber Lines er allerede en av verdens største linjeoperatører og beskjeftiger vanligvis ca. 36 skip i linjefart fra USA og Canada til Fjerne Østen, Mellom-Østen, Vest-Afrika og Venezuela og retur. Moderniseringsprogrammet tar først og fremst sikte på å erstatte eldre og konvensjonell tonnasje med større og mer moderne skip, som alle vil være teknisk velegnet for å kunne føre et større antall containere, slik utviklingen i disse trades nå tilsier. Antall skip beskjeftiget vil således

forbli omtrent det samme, men selskapets linjer vil få en vesentlig øket kapasitet og fleksibilitet.

I løpet av et halvt års tid vil Barber Lines med dette få i alt 18 moderne semi-containerbåter til disposisjon, og dette vil, såvidt vi vet, representere den største flåte av slike skip som i dag blir operert av et enkelt selskap.

For ca. et år siden satte Barber Lines inn utelukkende semi-containerbåter i sin service fra Stillehavskysten av USA og Canada til det Fjerne Østen og retur, og turen er nu kommet til linjen fra Fjerne Østen til Øst-Canada og USA's Atlanterhavskyst. Denne linje vil derved få en fullt ut ensartet tonnasje, bestående av i alt 12 hurtige og moderne semi-containerskip som hver for seg vil kunne ta ca. 240 standard 20' ISO-containere.

Barber Lines' ledelse har ved flere anledninger uttalt at de bestemt tror at de rene containerselskaperne, som det nå dukker opp stadig flere av, ikke vil kunne ta vare på all tradisjonell linjelast i fremtiden, og at det derfor fortsatt vil eksistere et marked for tradisjonell linjefart som det vil være verdt å betjene. Ikke minst i linjen fra Hong Kong og Japan til Stillehavskysten av USA og Canada, hvor man nå i mer enn et år har hatt full konkurranse med rene containerflåter, har man høstet positive erfaringer som gir grunnlag for de nye tiltak. Med sin nye flåte vil Barber Lines være i enda bedre stand til å i vareta skipninger av all slags last; ikke bare containere, men også unit loads, vanlig stykkgodslast, tungløft, kjøle- og flytende last.

Lest og Hørt •

AUSTRALIAN WHEAT CARCO RECORD BEATEN



KAPTEINER, MASKINSJEFER OG STUERTER PÅ BÅTTUR TIL MASLØ

Wilh. Wilhelmsens rederi arrangerte fredag 31. juli båtturen til Maslø for 45 pensjonerte sjøfolk fra hele Østlandet. Kapteiner, stuerter og maskinsjefer fikk atter sjø under bena da to skøyter og fem snekker la ut fra Knarberg fredag formiddag, med kurs for Bolærne hvor man prøvde fiskelykken. Resultatet var slett ikke dårlig til å være midt på formiddagen.

Senere gikk turen til Maslø hvor deltagerne gikk i land og stekte den nytrukne fisk samt medbrakt «nødproviant» i form av pølser, øl og dram. Skipsreder Tom Wilhelmsen kom på besøk fra Oslo, og deltok i selskapet.

Eldstemann på turen var 84 år, og deltagerne stortrivdes på sjøen — selv om ett og annet regndrypp kom på hjemturen.

The largest cargo of wheat ever shipped from Australia is being loaded aboard the Norwegian bulk carrier «Tanabata» in Newcastle.

Some 48.400 tons of grain from Australian silos for Hamburg, Germany, will leave tomorrow.

The previous record was held by the Japanese «Tokyo Maru» which carried 47.384 tons of wheat from Sydney.

«Tanabata» of 56.768 tons deadweight is operated on a long term charter by the American Kaiser Group from Wilh. Wilhelmsen, whose tankers and bulk carriers are often in Australian ports.

The vessel which is 700 feet long and 105 feet wide, has a speed of 15 knots powered by a 13.800 Sulzer diesel engine.

Last month the latest addition to the Wilhelmsen fleet, the 63.050 ton bulk carrier «Takasago», was launched from Mitsubishi Heavy Industries in Kobe.

Current building program of the company totals 771.940 tons deadweight.

Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd. who represent Wilhelmsen's interests in Australia, handle a wide variety of shipping and travel activities - ScanAustral TO Europe, Australia-West Pacific Line, East Farrell Lines to U.S.A., SAS and Thai International - cruise vessels such as «Sagafjord» and the new Royal Viking Line - tramp vessels of all kinds.

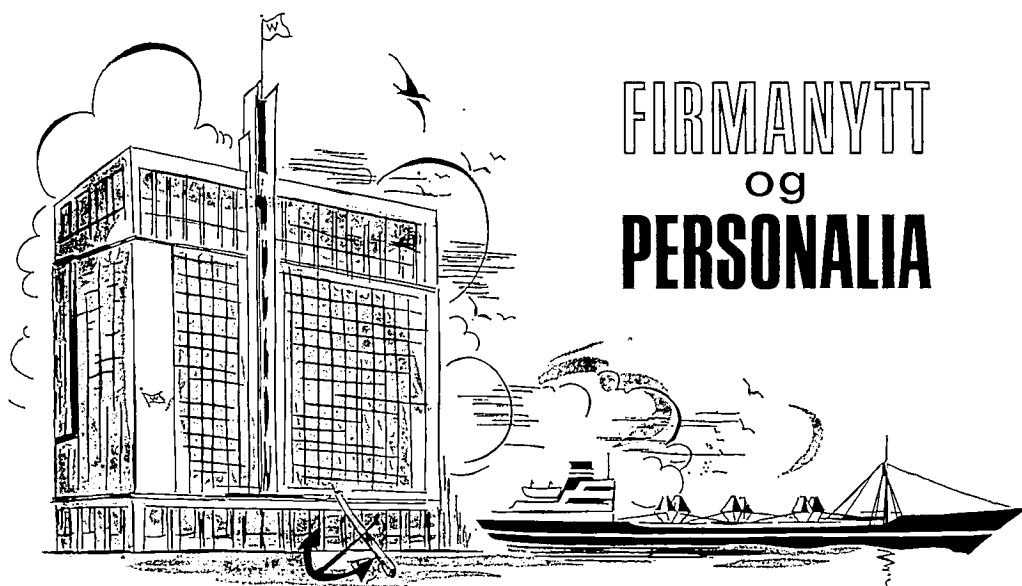
Daily Commercial News..
and Shipping List, Sydney.



STATISTIKK

En oversikt over Europas største rederier viser at Sig. Bergesen d.y. & Co. innehar tredjeplassen etter det engelske P&O og Onassis. Blant de 10 største rederier i Europa finner vi også to andre norske, Wilh. Wilhelmsen og Anders Jahre (Kosmos) som innehar henholdsvis 9. og 10. plass. I verdensmålestokk kommer Sig. Bergesen d.y. & Co. på 8. plass etter 5 japanske rederier, P&O og Onassis. Wilh. Wilhelmsen og Anders Jahre kommer på henholdsvis 18. og 19. plass i verdensstatistikken.





FRATREDEN MED PENSJON

Kaptein Ragnar Horsfjord ble pensjonert pr. 1/7 etter nådd aldersgrense. Han begynte i rederiet i 1948 som 2. styrmann og ble fører i 1961.

Kaptein Jon Lindheim pensjonert pr. 1/7 etter nådd aldersgrense. Han begynte i rederiet i 1930, ble 4. styrmann i 1936 og fører i 1960.

Radio-offiser Otto Kvisvik ble pensjonert pr. 1/8 etter 14 års tjeneste i rederiet.

Vi takker dem for godt samarbeide gjennom mange år, og ønsker dem mange og gode år fremover.

Kaptein Bjørn Chirstiansen ble etter oppnådd aldersgrense pensjonert som fører pr. 1/9. Kaptein Christiansen fortsetter imidlertid i tjeneste ved vårt bryggekontor i Filipstad. Vi takker ham for hans lange og gode tjeneste ombord og ser frem til fortsatt godt samarbeide i årene fremover.

VI GRATULERER

50 års fødselsdag:

Herr Einar Østerhaug, Filipstad — 1. september.



Hovedbokholder Ottar Haugsrud er gått bort i en alder av 67½ år. Den 15. september fikk vi den triste melding om at han var avgått ved døden etter lengre tids sykdom.

Da Haugsrud i juni i år gikk av med pensjon, kunne han se tilbake på hele 48 års arbeid i firmaets tjeneste.

Venner og kolleger som har hatt nær kontakt med Haugsrud i årenes løp, vil i takknemlighet bevare et lyst minne om sangeren og natur-elskeren som hadde en spesiell evne til å spre lys og hygge rundt seg.

KURSVIRKSOMHET JULI/AUGUST 1972

Brannvernkurs:

Overstyrmenn	....	1
Maskinsjefer	.....	1
1. maskinister	....	1
Sum	.....	3

Rederikonferanse:

Kapteiner	.....	2
Overstyrmenn	....	4
1. styrmenn	.....	3
Radiooffiserer	....	3
Maskinsjefer	.....	1
1. maskinister	....	2
2. maskinister	....	1
Stuerter	.....	1
Sum	.....	17

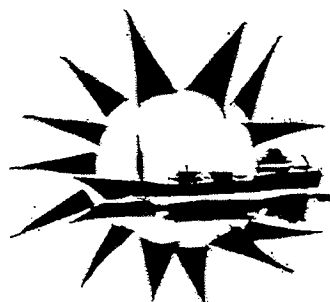
Hägglund krankurs:

Elektrikere	.....	1
Sum	.....	1

Lindholmen, maskinkurs:

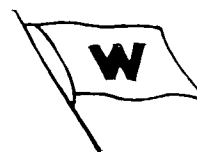
2. maskinister	....	3
Sum	.....	3

TOTAL: 24 kursdeltagere.



PER NORMANN JOHANSEN

SKIPSIDRETT



FORSTERKNING TIL SKIPSLAGET

Åge Johansen, Sarpsborgs fremragende angrepsspiss, har tatt farvel med norsk 1. divisjonsfotball. I midten av juli mønstret han på M/S TIRANNA med kurs for Australia. I hele vårsesongen har han vært i landslagsdiskusjonen, men fobrunderkaptein George Curtis har ikke vist synlig interesse for sarpe-spissen, noe han ikke får anledning til å bøte på med det første.

Åge Johansen var lei fotball og jobb, trengte litt avveksling. Han har også tidligere seilt til sjøs i 13 måneder. Han regner selv med å melde seg til tilbake hos Per Mosgaard til våren, og han tok fotball-tøvlene med ombord for å innta en inspirerende rolle på skipslaget.

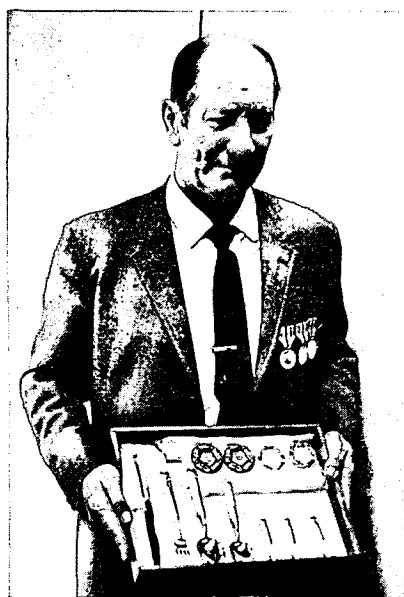
Efter forholdene påstås det at TIRANNA har et godt skipslag, og



Sarpsborgs og TIRANNA's Åge Johansen på vei mot Australia.

med apparater ombord og med deltagelse i sjømannsserien skulle formen bli holdt noenlunde vedlike. Joda, TIRANNA har fått en god

forsterkning på sitt lag i Åge Johansen. Maken til fotballspiller har vel knapt vært ombord på noen norsk båt tidligere.



Premiehøsten 1971 for kaptein K. Røeggen

VELFERD OG IDRETT

Vi vil minne samtlige skip om mottoet for denne spalten: Det er ikke bare toppresultater som teller, men at flest mulig er med. Med denne appellen får vi håpe resultatene fra velferd og idrett strømmer inn til redaksjonen.

Beste prestasjon siden sist er Kaptein Kristian Kristoffersens innsats i idrettsuken i Hong Kong hvor han la beslag på topplasseringer. De oppnådde resultater var så bra at han gikk inn på en 1. plass i kulestøt, 2. plass i høyde og 5. plass i 4-kamp i den individuelle friidrettskonkurransen til sjøs. Det gledelige er også at i den nystartede svømmekonkurransen beslaglegger WW-skipene 1-3-13-16 og 17 plass (fem av de nitten første plassene) i lagkonkurransen og med meget bra individuelle resultater.



Lindstøl i skuddet, mens Eidem ser på.
(Foto: Leif Kagge.)

Pierre Barrique:

„Eg tarrrr ham!“

«Då'li' lite tåffe, de kara der!» var kommentaren fra jungen da de 11 håpefulle fra fotballbåten NORSE CARRIER entret gressmatten på Norge Stadion i Rotterdam for å møte TORONTO's ikke fullt så optimistiske lag. Vi hadde 30 dager i Indiske Hav og Middelhavet bak oss, mens Godager-gutta var gått fra seier til seier. Hittil notert syv seire på rad — og når de nå kom helt fra Antwerpen med solid gjeng av supportere, var det for å hente ytterligere to poeng.

I beste Bobby Fischer-stil ankom NC en time forsinket, men vi fikk såmenn ikke noen Spasskij-nerver av den grunn. Ventetiden ble benyttet til kulestøt, idrettsmerkeprøver

og oppvarming av forskjellig slag, så da dommerfløyten satte spillet igang, var vi varme i trøya.

Åpningen av kampen skulle da også ble sterkt WW-preget. I løperrekken valset Felix opp med NC-forsvaret som den rene «Dutte» Berg — og i forsvaret var Arne Bøe så klippefast sikker at vi må tilbake til «hvalfanger'n»s dager for å finne en forsvarskjempe som så til de grader bragte tanken hen på en kombinasjon av Gibraltar og Dovrefjell. Kampen var snaut et par minutter gammel da Arne med sine vel ??? kilo tacklet NC's senterløper så kontant at denne, etter å være kommet sånn noenlunde (gjentar: noenlunde) til sans og samling igjen, gav uttrykk for undring over hvor dampveivalsen var kommet fra. Han haltet senere rundt på banen til skrekk og advarsel, og har han ikke

holdt opp å halte nu, så halter han vel fortsatt, som det heter i eventyret.

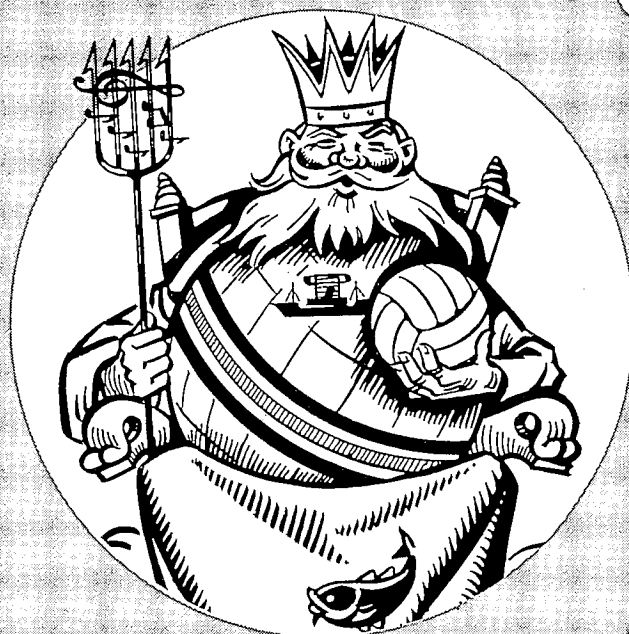
Efter denne bergenske demonstrasjon av innsats og pågangsmot — vi velger denne formulering i forhåpning om at ingen fra Godager leser Skib-Rederi — var det tilstrekkelig at vår solide midtstopper utstøtte brølet «Eg tarrrr han!» på kraftig bergensk. Dermed skvatt såvel medspillere som motspillere unna av frykt for en skjebne verre enn døden.

Vi ledet 2—0 og var millimeter fra 3—0 da et skudd traff stolpen. Istedet ble det 2—1 til NC på straffespark. Lærkula spratt opp i hånden på en forsvarsspiller, og dommeren pekte på det stygge lille merket innenfor 16-meteren. Han syntes vel synd på karene som var kommet helt opp fra Antwerpen og som ikke fikk lov til å ha ballen så mye som de pleide.

I 2. omgang var det tydelig at resultatet av den lange sjøreisen meldte seg — idet kampen tok mer form av stillingskrig. Sluttresultatet ble 3—3, men en halv seier skal vi være fornøyd med mot et slikt lag. Med en kortere tur bak oss (eller om ergometersykkelen hadde vært i jorden) ville nok kondisjonen vært adskillig bedre. Kanskje så bra at vi ikke hadde fått NC-løperne opp i straffefeltet engang!

Men morro var det, lell!

DEN 6 NEPTUN- IADEN 1972



Med Sommerolympiaden i München i friskt minne vil vi henstille til våre skip om å ta del i den 6. Neptuniaden som arrangeres i tidsrommet 1. september til og med 31. desember 1972. «Det viktigste er ikke å vinne, men å delta» — og 18 arrangementer teller med i poengberegningen.



Red.: NILS WETLESEN

W.I.L. NYTT

Formannen har ordet:

Ved innledningen av årets fotballsesong gav jeg uttrykk for at situasjonen langt fra var lys for fotballfolket. Vi hadde mistet Heuch i mål — en spiller som i flere av fjorårets kamper var «mer enn halve laget», for å sitere hans egne lagkamerater — og samtidig var gjennombruddsmannen Peter Nees innkalt til militærtjeneste. Det gikk da også som fryktet — etter å ha vært i faresonen i en rekke sesonger (med 1971 som hederlig unntak), måtte A-laget vandre den tunge gang ned i 2. divisjon. Med litt flaks kunne vi klart oss også i år — bare på «straffer» tapte vi fire verdifulle poeng. En trøst får det være at A-laget har hevdet seg godt i shippingserien — som vi i skrivende øyeblikk leder (men med våre to argeste konkurrenter Veritas og Fearnsport igjen). Allerede ifjor reiste jeg spørsmålet om ikke såvel bedriftsserien som dobbelt shippingserie medfører et for hardt program for et bedriftslag — så om nå A-laget vinner shippingmesterskapet for 1972 skal meget være tilgitt!

I shippingmesterskapet i friidrett klarte vi å score noen få poeng mer enn ifjor — selv med flere betydningsfulle forfall. En gjennomlesning av premielisten gjør det imidlertid klinkende klart at WIL — ved å hente frem skjulte reserver — måtte kunne score adskillig flere poeng i en rekke øvelser. Nok en gang var innsatsen sterkes i årsklassen 35—42 år — i denne gruppen var vi blant de aller beste rederiene. Når vi nå får trim-rom i kjelleren — slik vi håper å kunne fortelle mer om i neste nummer av Skib-Rederi, burde sjansene øke.

Forhåndstreningen til skisesongen er i full gang. Vi mener å ha gitt et differensiert tilbud til de forskjellige grupper av ski-interesserte, fra «Birkebeiner-slitterne» og ned til dem som bare ønsker å lære seg noe mer skiteknikk, for å ha bedre utbytte av søndagsturen. Målsetningen for skigruppen er imidlertid klar — å by Platous Idrettslag jevnbyrdig motstand i årets shippingmesterskap. Vi knappet inn på

avstanden ifjor — i år skal vi mønstre et enda sterkere lag.

For å møte best mulig forberedt er det imidlertid ikke nok å trene. Vi må også skaffe oss konkurranse-trening ved deltagelse i bedriftsrenn i ukene frem til Fearnleyrennet. Ifjor stilte vi med WIL-løpere i krets-mesterskapet og i en 3 x 10 km stafett — hvilket gav mersmak.

Vel møtt i trimrom og skispor!

S.K.

Nå TRIMMER vi også i WIL!

Ikke riktig ennå, men i slutten av oktober skulle vårt trimrom i kjelleren stå klart, med ribbevegg og apparater. Håper vi. Dette med apparater er nemlig avhengig av en solid oppslutning om vårt «trim-lotteri» som går av stabelen med det aller første. Loddprisen vil ligge på fem kroner, men trim-sjef Finn Tønnesen lover eksklusive gevinster. En spore til lotteri-innsats ligger vel også i dette at det er opp til alle mer eller mindre aktive WIL-medlemmer å sørge for best mulig utstyr i trimrommet!

Samtidig vil trim-sjefen også komme i kontakt med ca. 15 medlemmer som er interessert i å vise vei for andre på trim-banen. Det vi vil ha tak i, er ikke de aller sprekeste, snarere ikke-aktive medlemmer som føler behov for å gå ned i vekt (og hvem gjør ikke det?), øke kondisjonen, bli kvitt slapphet og forhindre dårlig rygg, kort sagt: Få på seg den dressen eller kjolen som ikke passer lenger. Det er billigere å kjøpe den nye WIL-overallen enn å fornye resten av garderoben! Trim-utvalget vil ha et morsomt og interessant opplegg og lover snarlig formstigning for dem som melder seg. Påmelding til Finn Tønnesen, tlf. 721.

Vårt nye trim-rom fortjener også et navn — og vi imøteser forslag. Vinneren vil bli premiert. Juryen forbeholder seg også retten til innkjøp av ikke-premiererte forslag. Henvendelse til WIL-formannen eller trim-formannen.

FOTBALL



A-laget

I bedriftsseriens 1. divisjon er det bare å se det sørgelige faktum i øynene at vi nok må vandre den tunge gang ned i 2. divisjon. En trist melding for de fotballinteresserte, for WIL's fotballgutter har jo vært blant «aristokratene» i denne serien i alle år.

Vi står igjen med 3 poeng etter ferdigspilt serie og endte nest sist. Med rett skal sies at vi hadde hverken dommer, medvind eller hell med oss i kampene i år, og en tre, fire fatale straffespark kommer også på minussiden.

SHIPPINGSERIEN

Her topper vi tabellen (medio september) etter 8 seire og ett tap, og 16 poeng. Tapet i årets serie fikk vi mot Veritas som stilte med den fryktede VIF-duo Åge Sørensen og Leif Eriksen på midtbanen. Vi ledet lenge 1—0, men sprakk litt mot slutten. Resultat 3—1 til motstanderne.

1. Wilhelmsen	9	8-0-1	26- 7	16
2. Veritas	8	7-0-1	27- 8	14
3. Fearnsport	7	5-0-2	17-11	10
4. Klavenes/Gill Johannessen	8	3-0-5	20-15	6
5. Platou	8	2-2-4	10-13	6
6. Fred Olsen	8	3-0-5	12-20	6
7. Rederforbundet/P. Meyer ..	9	1-2-6	15-34	4
8. Sigdysport	7	0-2-5	5-23	2



«B-GJENGEN»

I skrivende stund har B-laget en kamp igjen å spille i 6. divisjon, og vi kommer sannsynligvis til å havne omtrent midt på tabellen.

Dette må sies å være tilfredsstillende, tatt i betraktning av at minst syv av våre motstandere er kommet fra høyere divisjoner p.g.a. diskvalifisering etc.

Lagånden har i år blitt bedre enn ifjor, og det har meldt seg såpass mange spillere til laget at vi har måttet opprette en U.K. Besittelse av en bil er ikke lenger noen garanti for å komme med på laget!!

Foran A—B kampen hersker de en forsiktig optimisme. For å misbruke et gammelt ordtak «det er det samme hvordan det går, bare vi slår A-laget!» Og det har vi tenkt å gjøre.

Oppmannen.

HÅNDBALL



Innendørs sesongen 1972/73

På spillermøtet på Kantinen 7. sept. tok vi for oss opplegget for inneværende sesong. Vi appellerte her til gamle og nye spillere om å være med og skape et håndballmiljø — noe som er meget viktig for denne form for lagidrett.

Treningsmessig vil vi få et godt utgangspunkt, da vi i år vil få trening hver tirsdag i KG-hallen — både for herrene og damene. Det er å håpe at et konstruktivt treningsopplegg sammen med et godt miljø vil gjøre sitt til at WIL's håndball-lag i år rykker opp i tabelltoppen.

DAMER

Damelaget spiller i 1. divisjon, avd. A. Avdelingen består av 14 lag og kampprogrammet er fra 24. sept. til og med 20. februar. Oppmann er Helge Selmer med Kirsten Haune som reserveoppmann.

HERRER

1. laget spiller i 2. divisjon, avd. B. Det er i år 14 lag i avdelingen, og de fleste av dem kjenner vi fra før. Kampprogrammet er fra 17. sept. til og med 23. mars. Oppmann er Hans Chr. Bangsmoen.

2. laget spiller i 4. divisjon, avd. A. Det er 13 lag med i avdelingen. Kampprogrammet er fra 15. sept. til og med 20. mars. Oppmann er Jan Bratli.

FRIIDRETT



Shippingmesterskapet i friidrett med Platous Idrettslag som arrangør, ble arrangert på Idrettshøyskolen på Sogn i begynnelsen av september.

Dette er et stevne hvor folk tilknyttet shipping, årlig møtes til kappestrid om plasseringer og poeng.

W.I.L. deltok med bare 7 mann, men disse gjorde seg godt bemerket på premielistene. Arnt Salvesen fikk en fin 2. plass høyde i med 1,70 m i klassen under 35 år. Fridthjof de Lemos fikk flere gode plasseringer, med 3. plass på 100 m, 12,5 sek. som beste resultat i klassen 35—42 år. I samme klassen plasserte Per Bryn seg på 3. plass i lengde. I klassen 43—50 fightet Aksel Håkonsen godt, og var nest beste poengsamler for W.I.L. Han fikk bl a. 4. plass på 400 m og 5. plass på 100 m.

Sammenlagt endte W.I.L. på 5. plass i kampen om R. S. Platous vandrepokal til beste lag.

Oppmannen.

Fotballtur til Gøteborg



Bak fra venstre: Leif Basberg, Karl Kjeldsen, Lars Eiding, Thorleif Johnsen, Helge Selmer, Bjørn Kristiansen. Foran: Hans Olav Nordby, Per Tronsen, Tormod Lunden, Gunnar Tharaldsen, Bjarne Mathisen, Kjell Edmann, Arnt Aamodt.

Lørdag 17. juni dro 13 fotballfeststemte gutter pluss to feststemte ledere Stein Kagge og Finn Tønnesen avgårde til Gøteborg til den årlige matchen mellom TRANS og WIL. Etter en flytur uten særlige utskeielser inntok vi hotell Heden hvor den store oppladningen begynte. Oppladningen besto i en rekognoseringstur på byen med en efterfølgende lunsj på hotellet. Humøret var derfor på topp da vi suste gjennom byens mange trafikkmaskiner med kvinnelige privatsjåfører.

Ankommet til Rosenhill entret vi raskt banen med rødt, hvitt og blått i blikket. Kampen startet bra for vårt vedkommende og vi hadde nær fått uttelling på to kjempesjanser i løpet av de første fem minutter. Men svenskedødaren Kjeldsen ble

etterhvert tatt godt vare på og kampen jevnet seg ut. Midtveis i omgangen scoret så plutselig svenskerne da åttereren fikk stå alene. Like etter kvitterte WIL da Kjeldsen gikk gjennom alene og scoret hardt i høyre hjørne. Nå var vi straks med på notene og ble hisset opp av fire norske røster på Store Stå. 1. omgang var over og laget inntok mine-ralvann og gode råd fra supporterne.

I 2. omgang kom et nytt norsk lag på banen, dessverre. Det er jo alltid pent å være høflige mot gjestene, men de tre svenske målene som fulgte ble nærmest bukket inn av våre gutter. Selv ikke Eidings «den går inn» eller Nobby Stiles Nordbys tacklinger hjalp, vi hadde tydelig gjort vårt i denne landskampen.

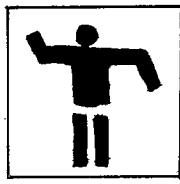
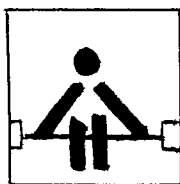
Med 4—1 til våre svenske verter ebbet kampen ut, og vi gikk til garderoben til forbrødring med øl, dusj og badstu.

Efter middag med taler og skoj, inntok vi dansegulvet hvor vi helt ut behersket midtbanen — ihvertfall til litt over midnatt. Etter sigende kom vi oss hjem for egen maskin og var alle sammen oppegående neste morgen.

Søndagen forløp med litt rekreasjon ute ved sjøen og en solid lunsj ute på «Herregårdskroen». Utpå eftermiddagen tok vi farvel med Stig Anderson og hans fine gjeng, og vi kunne lene oss tilbake i flysetene og la minnene om en fin fotballtur strømme innover oss.

HeS

Trening i KG-hallen



Innendørstrening foregår hver tirsdag i KG-hallen, Kristelig Gymnasiums gymsal, Oscarsgt. 1 A.

Damehåndball kl. 17.15—18.00
Mosjons/grunntrening kl. 18.00—18.45
Herrehåndball kl. 18.45—19.30

Grunntrening ved Hans Olav Nordby.
Håndballtrening ved Helge Selmer.



LØST FAST



TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER

TANKSKIP

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

OBO OG O/O CARRIERS

TARIM — etter utlossing Le Havre 2/5 ballastet skipet til Ras Tanura hvor det lastet olje for Pembroke. Skipet gikk derefter til Kharg Island og Mena hvor det lastet olje for Europoort. Ankomst Europoort er beregnet til 10/9.

TIBETAN — var ferdig utlosset i Leverdon 5/5 og ballastet derefter til Mocamedes hvor det tok en full malmast til Fukuyama og Shiba. Skipet avgikk Chiba 20/6 og gikk til Kharg Island og lastet olje for Milford Haven. Skipet var utlosset i Milford Haven 28/8 og ballastet til Tubarao for å laste malm for Japan.

TURCOMAN — avgikk Ras Tanura 8/5 med full last olje for Rotterdam. Skipet var utlosset Rotterdam 10/6 og lastet så i Ras Tanura og Mena full last olje for lossing i Sao Sebastiao og Rio de Janeiro. Skipet avgikk Rio 10/8 i ballast for Persian Gulf.

TARTAR — ble levert fra Tsu Shipyard 29/8 og gikk den 30/8 inn på et 4 års tidscerteparti til Mobil. Skipet ventes å ankomme Persian Gulf 14/9.

TEHERAN — fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce. Etter utlossing av olje i Rio 27.—29/6 gikk skipet i ballast til PG for å ta en ny oljelast i Ras Tanura for Tramandai hvor det var utlosset 20/8. Skipet går nå igjen for PG for å ta olje og ventet ankomst er 14. september.

BULK CARRIERS

TANABATA — fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter utlossing av korn i Hamburg fra 2.—11/5 gikk skipet til Newport News for å laste kull 21.—25/5 for Wakayama hvor utlossing fant sted 23.—25/6. Derefter gikk skipet til Dampier og lastet malm 4.—6/7 for Bagnoli og Genoa og var ferdig utlosset 12/8. Skipet lastet så kull i Baltimore og Hampton Roads for Japan hvor det ventes å ankomme 28/9.

TAKARA — dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter dokking i Kobe i tiden 8.—14/4 gikk skipet til Dampier for en malmast som ble losset i Baltimore 29/5—2/6. I Hampton Roads tok skipet en kullast for Japan 3—5/6. Skipet ankom lossehavn Kawasaki 3/7 og var ferdig utlosset 5/7. Derefter ballastet skipet til Dampier for å ta en ny malmast for Italia. Videre program er ny kullast fra Baltimore og Hampton Roads til Japan.

TROLL FOREST — fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Skipet losset biler i Los Angeles 17.—20/4

og gikk så i ballast til Nagoya for å ta en ny billast 4—6/5. Denne ble losset i Baltimore 1—3/6. Skipet returnerte så til Japan, denne gang Yokosuka, for å ta enda en billast, 1—2/7. Lossing fant sted i Jacksonville. Skipet lastet korn i New Orleans hvorfra det avgikk 10/8 og er nå på vei til Japan for lossing og ny lasting av biler.

TROLL PARK — som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited og er fortsatt beskjeftiget under Open Bulks papirkontrakter fra Canada og USA til UK/Kontinentet, returbeskjeftigelse består av biler. Skipet lastet biler i Emden for Jacksonville fra 5—7/6 og tok så papir i Savannah, Charleston og St. John for lossing i London og på Kontinentet i tiden 11—21/7. Fra Bremen hvor det var ferdig utlosset gikk skipet i ballast for å ta en ny papirlast i Charleston, Savannah og St. John. Denne last er nå ferdig utlosset og skipet ligger for øyeblikket i Antwerpen for reparasjon hvor det ventes å avgå 6/9.

ARCTIC TROLL — som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited. Det er beskjeftiget under Open Bulks papirkontrakter sammen med Troll Park. Returbeskjeftigelse er også for dette skips vedkommende biler. Skipet lastet i Baie Verte, Savannah og St. John fra 24/6—19/7 og var ferdig utlosset i Antwerpen 12/8. Det ballastet så over til Savannah og går nå med papirlast tilbake til Kontinentet og ventes å ankomme første lossehavn London 8/9.

TROLL RIVER — som er britisk eiet, ble tilbakelevert fra HBS til WW 8/2 i San Francisco. Det ble samtidig overlevert på t/c til Open Bulk Carriers Limited. Skipet ble så overlevert på t/c til Weyerhaeuser i San Francisco 15/8 etter en ukes ventetid med småreparasjoner. Under dette certeparti lastet skipet trelastprodukter på USA's vestkyst for Middelhavet hvor det ventes ferdig utlosset og tilbakelevert fra Weyerhaeuser ca. 2/10.

TROLL LAKE — som også er britisk eiet, fortsetter under tidscertepartiet mellom Sanko og WW. Etter utlossing av korn i Nagoya 19/7 gikk skipet til Yokohama for å ta en billast til New York hvor det var ferdig utlosset 24/8. Skipet lastet så korn for Japan hvor det ventes å ankomme 27/9.

TAKASAGO — som ble levert til oss fra byggeverkstedet i Kobe 14/6 i år ble levert fra oss videre til Daiichi for 5 års tidscerteparti 15/6 samme sted. Skipet gikk derefter til Vancouver hvor det lastet en full last med hvete for China fra 27/6—11/7. Etter utlossing i Shanghai 21/8 gikk skipet via Moji hvor det bunkret, til Dampier, Australia hvor det fra 1—2/9 løstet en full last med malm for Kontinentet hvor det ventes å ankomme 3/10.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	Gunnar Waage	S. Årvik	Svein Tollefsen	Jan Seth	Tore Carlsen	Finn Antonsen	Odd Aas	K. Kristiansen	A. Flåten	T. Steffensen	Alf Vassbotten
TAGUS	A. Sinkaberg	Johs. Johansen	Nils Kvernes	A. Halvorsen	A. Heggem	Gunnar Johansen	Knut Solliid	Hagen Nyberg	Jan I. Bru	L. Ørjaseter	Johan Nilsen
TAIKO	A. Skjpnos	Svein Ulseth	F. Sandblåst	Jon J. Lund	K. Andersen	Jon Giske	Arne Vathne	B. Rørstad	B. Rørstad	E. Andersen	J. E. Snare
TAIMYR	Bård Valstad	K. Bjåstad	Kjell Greaker	Knut Solsvoll	F. Johannessen	S. Johansen	Per Strandklev	B. Grebstad	E. Andersen	T. Torgersen	A. Jervidal
TAI PING	S. Bryde	Kåre Sandvik	H. Johansen	Egil Aukan	R. Jørgensen	Gerd Bryde	H. Løkestad	Hans Strand	G. Rebbestad	N. Jørgensen	T. Torgersen
TALABOT	Fr. Leyre Olsen	Sverre Jensen	Petter Akseth	K. Grindskar	G. Mikkelsen	Ole Simonsen	Bjørn Nilsen	Finn Holth	Per Blankholm	O. Strømme	N. Jørgensen
TALISMAN	Johan Pedersen	Tor Furrevik	Gunnar Talgø	T. Bang-Olsen	Finn Solem	A. Blindheimsvik	Falkvor Lund	Johs. Ødegård	Bjarne Engen	E. Nilsen	O. Strømme
TAMERLANE	H. F. Tonholm	Rolf Isaksen	E. Mathisen	A. Wrengstad	O. Telgen	Kåre Rydjord	B. Berthelsen	Jens K. Jensen	T. Smordal	Einar Kleppe	E. Madland
TAMPA	Johnny Bye	Olav Klock	U. Gårdso	E. Sovdsnes	Ø. Bjørvig	Janne Øvrom	Svein Gjerde	Svein Miland	Ebbe Øvrom	Tom Klokseth	T. Gjertsen
TARANTEL	H. Horseng	A. Kvinnslund	T. Pettersen	Otto Wikero	K. Mathisen	Kåre E. Røed	Trygve Berve	Birger Fremming	K. Furuheim	Leif Mork	S. Bjelland
TARN	K. Telge	G. Oskarsen	Roger Fossum	Olav Svendsen	Asbjørn Hansen	Karl Nilsen	Arvid Hole	Per Bjerkvik	Harry Bakken	Robert Kolset	Robert Kolset
TARONGA	M. Lausund	Svein Overaa	V. Jacobsen	Einar Fjeld	Reinert Gjuv	Torun Feste	J. Petterød	Amund Berg	P. Andresen	S. Nordang	S. Nordang
TATRA	K. Sandholtbråten	Kåre B. Olsen	Knut Dromsnes	Arne Gltmark	Egil Berg	Jan Gaare	S. Mikkelsen	Engelbreten	Per Øsvik	Jogvan Misa	Jogvan Misa
TEMERAIRE	Th. Hansen	Åge Grubben	Steinar Barken	H. Edvardsen	Sverre Pedersen	Magne Berg	Karsten Frostad	S. Johannessen	L. Ullensvang	Rolf Sirnes	Rolf Sirnes
TENNESSEE	Rolf Karlsen	A. Yttergård	B. Holmlung	Gunnar Hagen	Rolf Jacobsen	Brit Simonsen	Svein Simonsen	Jørgen Nilsen	Leif Lillevik	Leif Ericksen	Leif Ericksen
TERRIER	Ole Abrahamsen	Lauritz Gamlem	Erling Støp	T. Bjølgerud	Arne Bjelde	Tom Kværner	Johan Olsen	Valter Svendsen	A. Slettebakk	Rolf Markmann	Rolf Markmann
TEXAS	Olav Sætre	A. Hansen	Rolf Sandvik	Tore Nervik	K. Øverland	Elise Thøen	Thor Thoresen	Frank Hansen	S. Lorentzen	Helge Hansen	Helge Hansen
THEBEN	A. Thygesen	E. Tørlén	Alf Frøstad	B. Nortgaard	Reidar Selvik	Eva Andersen	Sverre Gurrik	Harald Rogne	Kåre Melby	A. Walderhaug	A. Walderhaug
THEMIS	Rolf Ambjørnsen	T. Eriksen	Odd B. Falk	O. Storsteln	Rolf Jørgensen	Clara M. Holst	L. Bjåstad	Stein Nordby	Nils O. Thuv	Cheung Hung	Cheung Hung
TIBER	Rolf Andersen	Tore Ottesen	T. Kristiansen	Oskar Dahl	Roy Hansen	J. Storsletten	G. Hanslién	H. Haraldsen	B. Langeland	Bjørn Servold	Bjørn Servold
TIJUCA	Leif Øksenvåg	Leif Amundsen	Wiggo Thrane	R. Todai	Bjørn Bay Olsen	Eise Marie Haga	Kr. Larsen	H. Hansen	Rolf Olsen	Leif Bråten	Leif Bråten
TIRIRANNA	Frank Johansen	Elias Kvalheim	Ole M. Knurvik	J. Holgersen	R. Sørensen	Eli Bjaastad	Birger Vilnes	A. Varoy	E. Pettersen	Egil Gissum	Egil Gissum
TOLEDO	R. Brattvang	Hans Dyrli	Tore Hagen	P. Studenko	Alfred Hansen	Inger Slinding	Leif Bjerkvik	H. Jacobsen	T. Rosenberg	Vidar Dahl	Vidar Dahl
TOREADOR	A. Røvik	Per Johansen	O. Kragseth	Chr. Hervig	L. Mellembråten	Odd A. Roald	H. Marthinsen	Jon Rødvik	K. Mortensen	O. Molteberg	Yu Kim
TORO	Ph. Lembourn	Håkon Vik	T. Markussen	Chr. Lindstøl	Odd Karlsen	Reidar Nygård	G. Tallaksen	Leif Aronsen	Øivind Saunes	E. Gjellestad	M. Petrecevic
TORONTO	Kr. Kristoffersen	Terje Mikkelsen	Per Brekke	Pål Myhre	Chu Quan Fah	E. Markusen	O. Schrader	Bjørn Hoff	K. Andersen	Kåre Saua	K. Heggstbro
TORRENS	K. Berthelsen	Just Jørgen	Hugo Møller	G. Halvorstad	Sten E. Opsahl	Solvåg Ihle	T. Akerbæk	K. Andersen	E. Bøgh	Lago Blanco	Neergård
TORTUGAS	Harald Harbak	Tore Larsen	E. Jacobsen	Knut Mehllum	N. Partapoull	Dag Hellerud	R. Christoffersen	Ø. Gornes	T. Trondsen	R. Myklebust	Han Kwak Kuen
TOULOUSE	Harald Harbak	Alf Bentzen	Ulf Snerting	Åge Hansen	G. Stangeland	Kirsti Bakke	Ø. Gornes	T. Erntsen	A. Henriksen	K. Madland	K. Madland
TRAVIATA	S. Aknes	Nic. Berg	Svein Pedersen	H. Nyberg	P. Pettersen	Inger Olsen	K. Godaker	L. Glærum	Jan Klavenes	A. Olsen	A. Olsen
TRIANON	R. Kolderup	Leif Haugen	Per Elde	S. Westheim	Olav Salén	Odd B. Stam	J. Valen	Oddmund Kvam	O. Rødseth	N. Paulsen	O. Sande
TRINIDAD	Thor Johansen	A. Lervik	Kjell Åsvik	T. Hultmann	A. Ruud	Jan Myrstad	D. Brandshaug	E. Karlsen	B. Andreassen	Jerry Griphage	E. Thoresen
TROJA	H. Lovik	D. Thomsen	Alf Vorrén	E. Bakkejord	Egil Skau	Norvald Veel	Knut Nordlién	S. Myrland	A. Knudsen	G. Gundersen	G. Gundersen
TUGELA	T. Nilsen Bua	R. Nilsen	Per Podhorny	Olav Skøten	S. Saure	Einar Thoresen	Svein Haftskjold	Ø. Hestmark	V. Kolbjørnsen	Eau Siu Tin	Eau Siu Tin
TULANE	F. A. Johansen	L. Frøystadvåg	K. Eldheim	R. Christensen	P. Christensen	L. A. Johansen	R. Bjørkhol	J. Netland	Th. Simonsen	Lajos Pupos	Lajos Pupos
TUNGSHA	I. Fjelle	Ove Thomassen	Alf Dale	Olav Skøten	O. Fredriksen	Randi Rivertz	Ole Olsen	Paul Velle	Th. Simonsen	M. Hesjevik	M. Hesjevik
TURANDOT	O. R. Vik	Peder A. Lie	T. Salvesen	Roger Håbeth	Harald Dybå	Magne Dale	Oskar Øveraas	K. Bostad	Finn Kemi	Harry Nilsen	Harry Nilsen
TYR	Ole Hoff	Ove S. Knudsen	O. Lindholm	Roger Håbeth	K. Eldem	Kåre Bjerkkan	K. Øvreliid	Eugen Lunde	Christoffersen	Karl Løkke	Karl Løkke
TYSLA	A. M. Kristiansen	Karl Haddal	Knut Tetlie	B. Bjørnlund	Harry D. Johnsen	Leif Hørvik	S. Vikene	P. Monsen	K. Dahlbakk	O. Gjetsund	Fung Yung Keung
TØNSBERG	Alf Tepstad		Per Gran	Torgeir Byklum	Amund Walle	S. Hatlemark	B. Ystenes	O. Hammervold	E. Andersen	N. Fjogstad	N. Fjogstad
Bulkbåter:											
TAKARA	Jacob Tidemann	H. Thomassen	Svein W. Holbu	Bjørn Brattås	S. Blom-Pettersen	Randi Tidemann	Johan Hagen	G. Andersen	Olav Loe	Thor Helle	Ulf Østvik
TAKASAGO	A. Nesbjørg	T. Ringsøy	Jarl Kristensen	Fred Larsen	Kjell Nydland	Elsa Kvernberg	Alf Endresen	Birger Haug	Per Skotvedt	Øivind Bolstad	T. Stubberud
TANABATA	E. Pettersen	Jan Jakobsen	Paul Harstad	Harald Elde	Harald Elde	Helge Myrseth	O. Ottersen	Erik Hansen	Terje Opsahl	Svein Maie	Ulf Aas
TROLL FOREST	Odd Gjeldnes	Ole Hagen	Bent Hansen	G. Sebuødegården	Stigurd Kure	P. Andreassen	Johnny Andersen	Harry Olsen	Nils Olderød		Kåre Brede
OBObåter:											
TARIM	P. Valldal	T. Gjested	Lars Stokke	A. Kristoffersen	Chou Wai	Hanne Bratland	O. Vassbakk	Egil Røeggen	H. Jonassen	S. Liland	S. Henriksen
TEHERAN	E. Christensen	Sigmund Strand	Per Seter	I. Liknes	K. F. Pettersen	Eggers Larsen	L. Gulliksen	Per Hilstad	Ø. Bergtun	Chu Kwok Wat	Ø. Berntsen
TIBETAN	H. Pedersen	J. Skjærvik	Ulf Arnesen	Kjell Smevåg	Vidar Hansen	T. Arnesen	Nils Leirvik	O. Vikene	O. Ingebrigtsen	Ingvar Holten	S. Jarvoll
TURCOMAN	Finn Melsom	Johs. Skjærvik	F. Eldsæther	Tor Bohn	A. Mathisen	Øivind Dahler	K. Slyngstad	N. Skytøyen	Th. Kristiansen	K. Kristiansen	B. Børresen
Tankbåter:											
TABRIZ	Ove Stag	Harry Dahl	C. Toblassen	Ole Paulsen	Håkon Remme	Åge Sørensen	Arvid Jensen	K. A. Mathisen	H. Midthaug	A. Pedersen	N. Sjøholt
TAMANO	H. Abrahamsen	J. Steinsvåg	I. Haugstulen	Kåre Ramberg	Kjell Olsen	Björg Walton	Leif Hansen	F. Flesseberg	Tor Baade	F. Nicolaisen	J. Sarginson
TARTAR	K. Samuelsen	Erik Kvastad	Kåre Winge	G. Johansen	G. Johansen	Sven Stene	O. Mathisen	Odd Tingvik	Arthur Iversen	J. Pedersen	Chr. Hapworth
TAURUS	M. Madsen	G. Aronsen	K. Pedersen	G. Håkensen	Terje Pluto	P. Svinsås	Einar Jenderå	T. Rokling	P. Engan	E. Bergersen	E. Svinsås
TEMLAR	D. Varholm	Jan Sørensen	Karl S. Stavik	H. Bjørneseth	Bjørn Jøraas	R. Sørensen	Kåre Hole	E. Olsen	J. Johansen	M. Siverio	J. Putz
TIBERIUS	K. Antonsen	Arne Røstad	Gunnar Steen	Ole Hay	T. Abrahamsen	Jon Brøten	Helge Gamlem	Arvid Risan	H. Vennesland	Arvid Strand	Jorge Mateos
TUAREG	Bjørn Havnør	O. Amundsen	Fritz Strand	Max Jensen	Chr. Røed	K. Langballe	Alf Myreng	A. Fredriksen	O. Einstulen	J. Hansen	Santiago oSto
Nybygg:											
RORO 282	A. B. Daviknes										H. Hermansen
MITSUI 900	I. Husum	Knut Helmsen				K. Lian Larshen	Frank Ericksen	Åge Grønvold			S. Simensen
M.BISHI 1035	Finn Østli						P. Hasund	G. Haeselich			