



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERT

nr. 4/74

INNHold

NR. 4 - 13. ÅRG. - DESEMBER 1974

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Firmaets nye organisasjonsform vellykket

Vårt oljeengasjement

På oljeleting i Nordsjøen

Rigg-organisasjon

Oljeaktiviteter og personellpolitikk

Rederikonferansen

Barber Lines

Vår personellpolitikk

TV-kassetter ombord

Flyvetanker under en flyreise

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt

Løst og Fast



Forsidebildet:

Som innledning på vårt «oljenummer» har vi gjengitt et motiv fra Nordsjøen, slik fotografen ser det fra TENDER TURBOT.

«SKIB - REDERI»

«Skib - Rederi» er denne gang nærmest et spesialnummer om olje. Både for samfunnet som helhet og for næringsliv og enkeltfirmaer som Wilh. Wilhelmsen har oljen skapt en ny dimensjon.

Oljevirksomheten er under full utvikling til å bli vårt firmas fjerde ben. Som det fremgår av andre artikler i dette nummer investeres store beløp.

Vi har derfor i dette nummer villet gi en inngående presentasjon av de forskjellige sider av firmaets engasjement i oljesektoren. Det som skjer i vårt firma og i mange andre er ikke mindre fengslende enn det som skjedde i norsk skipsfarts og norsk hvalfangsts gjennombruddsperioder. Rytmen er rask og mulighetene store.

«Skib - Rederi» vil i sin stoffbehandling søke å holde tritt med denne utvikling.

— 0 —

Vi har ellers til dette nummer kunnet glede oss over en øket mengde av ikke-bestilte artikler og leserbrev. Det lover godt for tiden fremover.

En leserundersøkelse som «Skib - Rederi» foretok i 1971 viste at 4 av 5 leste bladet med stor interesse. Undersøkelsen ga også klar beskjed om hvilke typer stoff som faller i smak. Artikler om rasjonalisering lå på topp i popularitet blant de spurte, mens «Innlegg fra andre seilende», «Artikler om firmaet», «Intervjuer med firmaets ledere», «Vernestoff», «Artikler om karrieremuligheter», «Firmaets årsberetning» og «Idrettsstoff» fulgte derefter.

Vi vil i kommende numre kombinere disse ønsker med de krav til aktuell stoffbehandling som alltid vil være til stede.

Ved årsskiftet

Vi står igjen ved et årsskifte. Det forgangne års begivenheter har vært mer urovekkende enn vi har vært vant til på noen år. Fremtidsutsiktene er også uvisse.

Vi vil ikke utdype disse forhold. Vi vet at de fleste av oss er innstillet på å gjøre det best mulig i de farvann vi måtte seile inn i, og litt til hvis det er nødvendig.

Vi samler oss i ønsket om en gledelig jul og et godt nytt år.

TOM WILHELMSSEN:

Firmaets nye organisasjonsform vellykket

Norsk oljepolitikk på kollisjonskurs med skipsfartsinteresser

Olje, skipsfart og sentrale WW-forhold er temaer for dette intervju med Tom Wilhelmsen.

De store oljefunn har gjort Norge mer interessant. Både ute og hjemme drøftes og kommenteres norsk oljepolitikk. Kommentarene er tildels beske og påpeker ofte en stigende nasjonalistisk holdning.

Er denne holdning en realitet? «Skib - Rederi» har tatt dette spørsmål opp med Tom Wilhelmsen og starter spørsmålsrekken med å henvise til en av de vanlige oppfatninger:

Hvordan ser De på beskrivelsen av oljealderens nordmenn som «blue-eyed Arabs»?

Med «blue-eyed Arabs» mener vel folk flest at de som stiller med oljepolitikken her i Norge, m.a.o. våre myndigheter, har vært altfor grådige i sine økonomiske krav overfor samarbeidspartnerne når det gjelder oljeutvinning i Nordsjøen. Dette har nok kostet Norge adskillig prestisje i verdens omdømme, også fordi myndighetenes målsetting stadig har forandret seg i retning av større og større forlangender. Nå er det jo et lettvint resonnement det at man får klemme ut av kunden det man kan greie, men svært ofte er dette en kortsiktig og uklok politikk som i det lange løp vil straffe seg. I så måte kan det hevdes at de norske myndigheter er blåøyde, de klemmer sitronen mer enn hva klokt er.

Er norsk oljepolitikk og norsk utenrikspolitikk gradvis blitt mer nasjonalistisk, eller kanskje det er riktigere å si: «Har oljerikdommen bidratt til å forsterke de nasjonalistiske strømninger i vår utenrikspolitiske holdning? Har vi nå fått det økonomiske grunnlag for å «være oss selv nok»?»

Ja, jeg mener at den oljerikdom som vi mener å få, har bidratt til å forsterke de nasjonalistiske strømninger i vår utenrikske holdning. Myndighetene har offisielt gitt uttrykk for at det skal gis preferanse



Skipsreder Tom Wilhelmsen.

til norsk industri og norske interesser når det gjelder operasjonene i Nordsjøen. Dette er etter min mening uheldig, for det antyder at vi gir avkall på det som jeg mener åpenbart er Norges største interesse i internasjonal målestokk, nemlig friest mulig konkurranse i handel og skipsfart osv. Vi kan ikke godta nasjonalistiske hensyn på en sektor når vi skriker etter fri konkurranse på andre sektorer. Uheldig synes jeg det også er at vi har stilt oss på siden av energisamarbeidet med de land som vi er nærmest knyttet til.

De spør om vi har fått det økonomiske grunnlag for å være «oss selv nok»? Noen kan vel kanskje være blåøyet nok til å tro det, men de som tenker

litt mer over saken, må vel erkjenne at Norge ikke kan sitte på berget og være seg selv nok og ikke bry seg om de nasjoner som vi naturlig er knyttet sammen med både på det handelspolitiske og andre områder.

Kan det med noen rett hevdes at vi gjennom vår oljepolitikk og utenrikspolitiske holdning kan komme på kollisjonskurs med norske skipsfartsinteresser?

Ja, utvilsomt. Norske skipsfartsinteresser kan i høy grad bli skadelidende ved den oljepolitikk og utenrikspolitiske holdning som har gitt seg til kjenne her i Norge i den senere tid. Vi lever i dag i et klima hvor nasjonal lastepreferanse gjør seg mer og mer gjeldende til skade for norske skipsfartsinteresser hvor norsk skipsfart er avhengig av friest mulig konkurranse på havene. Vi kan ikke vente at lastepreferansens forkjempere skal ha noen sympati for oss i våre diskusjoner med dem, når de vet at våre myndigheter ikke er det spor bedre enn dem selv.

Har De noen kommentarer til den politikk som har vært fulgt når det gjelder tildeling av blokker på den norske kontinentalsokkel?

Ja, det er jo høyst eiendommelig at myndighetene har begrenset tildelingen av blokker til noen ganske få, og at man har utelukket store, norske selskaper som det ville være naturlig å ta med.

Det er nå i alt kontrahert 54 borerigger med norske eierinteresser. Det er et kolossalt antall.

Også Wilh. Wilhelmsen har engasjert seg sterkt, med hele tre rigger. Kan De si noe om motivene for dette engasjementet? Hvordan vurderer De den fremtidige beskjeftigelse, både når det gjelder de norske rigger i alminnelighet og firmaets rigger i særdeleshet?

Det synes som om behovet for borerigger i de nærmeste år fremover i tiden vil være stort. Oljekrisen i fjor satte voldsom fart i nasjonenes interesse for å bore i områder hvor man ikke blir utsatt for boikott o.l. Det viser seg da også at man regner med å finne olje en rekke steder rundt omkring i verden. Ved utvikling av disse funn vil den internasjonale belastning ved oljeboikott kunne reduseres.

Vi ser med optimisme på anvendelsen av de borerigger vi har bestilt, i alt tre H3-rigger. Det er imidlertid som vel de fleste kjenner til, en kjensgjerning at det er ikke bare å kjøpe seg en borerigg og sette i gang med å bore. Det kreves utstrakt ekspertise for å drive slike rigger. Den ekspertise kan man leie, og mange gjør det, men vi har funnet at det å leie ekspertise for det første er meget kostbart, og for det annet ikke alltid like effektivt. Vi har derfor her i firmaet satt i gang en utstrakt opplæringsvirksomhet for det personell som vi vil benytte på våre rigger. Dette tror vi vil skape bedre effektivitet, og vi tror og håper også at dette vil være en interessant utfordring for de mange av våre gode medarbeidere som er villig til å gå inn for slik virksomhet.

Det er nå et drøyt år siden firmaets organisasjonsoppbygging ble omlagt. Har omleggingen svart til forventningene?

Ja, så absolutt. Gjennom årene har vårt firma vokst seg så stort at den organisasjonsform vi opprinnelig startet ut med, hadde overlevet seg selv. Nå har vi fått en organisasjonsoppbygging som følger bestemte gjennomtenkte retningslinjer og som jeg synes har mer enn svart til de forventninger jeg opprinnelig hadde til det hele. Jeg gleder meg over den hver eneste dag. Det har for meg vært en stor inspirasjon, og jeg håper og tror at våre mange medarbeidere deler dette syn.

Vil De tenke litt høyt omkring rederiets utvikling i årene fremover? Hva med forholdet mellom linje, tank, bulk og olje?

Jeg tror vi fortsatt kommer til å spille på flere hester slik som linje, tank, bulk, olje og andre virksomheter som måtte komme til. Vi har snakket om vår interesse for borerigger, vi er også engasjert i forskjellige supplytjenester til oljevirksomheten i Nordsjøen, og flere ting kan komme opp etter hvert som tiden går. Jeg har i dette intervju gitt uttrykk for min bekymring over flaggpreferansens uheldige innvirkninger på norske skipsfartsinteresser. Kanskje må vi satse mer på ting som ikke berøres så sterkt av flaggpreferanseinnstillingen.

Hva gleder Dem mest innen firmaet for tiden?

Det å være på kontoret og høste gleden av hyggelig samarbeid med alle de som er knyttet til vår virksomhet både på kontoret, Filipstad og i flåten. Men husk — hobbyer må også pleies. De gir avlastning for arbeidsstress og er til stor nytte når man trekker seg tilbake fra arbeidslivet.



— Det er iallfall godt å vite at velstand venter like rundt hjørnet. (Punch)

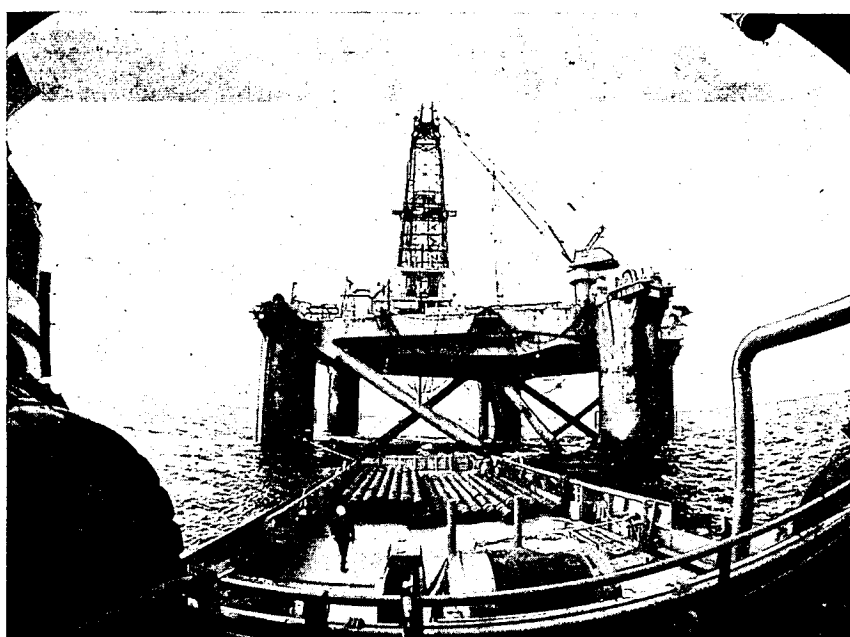
TORE FJELBERG:

Vårt oljeengasjement

Investeringer på 850 mill. kroner

Wilh. Wilhelmsen er direkte engasjert i to av sektorene innen offshore-aktivitetene — borerigger og supplyskip. I tillegg er firmaet deltaker i Saga Petroleum A/S & Co. og Amoco/Noco-gruppen som begge driver oljeleting og utvinning.

Overing. Tore Fjelberg er knyttet til Operativ Seksjon og leder firmaets oljeavdeling og prosjektavdeling. Oljeavdelingen er ansvarlig for og koordinerer firmaets virksomhet knyttet til oljeaktiviteter, mens nye shipping- og oljeprosjekter utvikles og bearbejdes i prosjektavdelingen. Befraktnng av våre oljerigger ligger under hans ansvarsområde.



TENDER TURBOT i ferd med å losse forsyningsutstyr til en av de mange rigger under operasjon i Nordsjøen.

Før vi nærmere beskriver utstyr og omfang av vårt engasjement, er det interessant å se litt på bakgrunnen for den økende offshore-aktivitet.

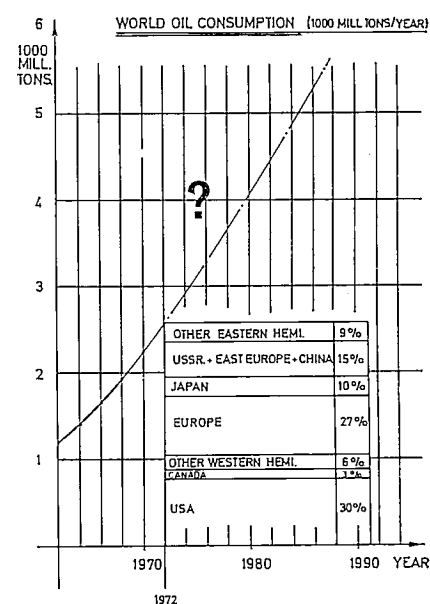


Fig. 1

Verdens oljekonsum har som vist i figur I steget kraftig over det siste tiår. For å møte det stigende behov er det nødvendig at stadig nye oljekilder blir funnet.

Hvor finnes oljen?

Petroleum er utledet av latin. «Petra» — fjell eller stein, «oleum» — olje. Dette viser til at verdens oljeforekomster vesentlig er å finne i såkalte sedimentære bergarter dannet blant annet av organisk materiale fra planter og dyrerester.

Fig. II viser de typiske bergartsssekvenser i Nordsjøen hvor de sedimentære lagene er fra 10—20.000' tykke, noe det har tatt naturen ca. 300 mill. år å bygge opp.

Det er alminnelig antatt at oljen er dannet i de sedimentære bergarter ved at organisk materiale over lange tidsperioder er blitt forandret til olje gjennom påvirkning av trykk, varme og bakterievirksomhet.

Oljen stiger opp gjennom porøse lag for så å fanges i **feller** hvor det overliggende skikt består av ugjennomtrengelige lag som f. eks. skifer.

Det er i formasjoner eller **feller** som vises i fig. III, at olje eller gass vanligvis finnes.

Grenseområdet mellom kontinentene og de store havdyp kalles **kontinentalsokkelen**. Sokkelens yttergrense er satt ved 200 m havdyp, den dybde hvor vanligvis sjøbunnen bratt forsvinner i dypet.

Verdens totale kontinentalsokkelareal dekker ca. 10 mill. kvadratmiles eller et areal som tilsvarer Europas og Syd-Amerikas samlede flate. Det er i dette grunne havområdet man har de største sjanser til å finne olje «offshore».

Ved hjelp av seismiske undersøkelser påvises mulighetene for at olje/gass finnes.

TYPISKE SEDIMENTÆRE BERGARTS-SEKVENSER I NORDSJØEN

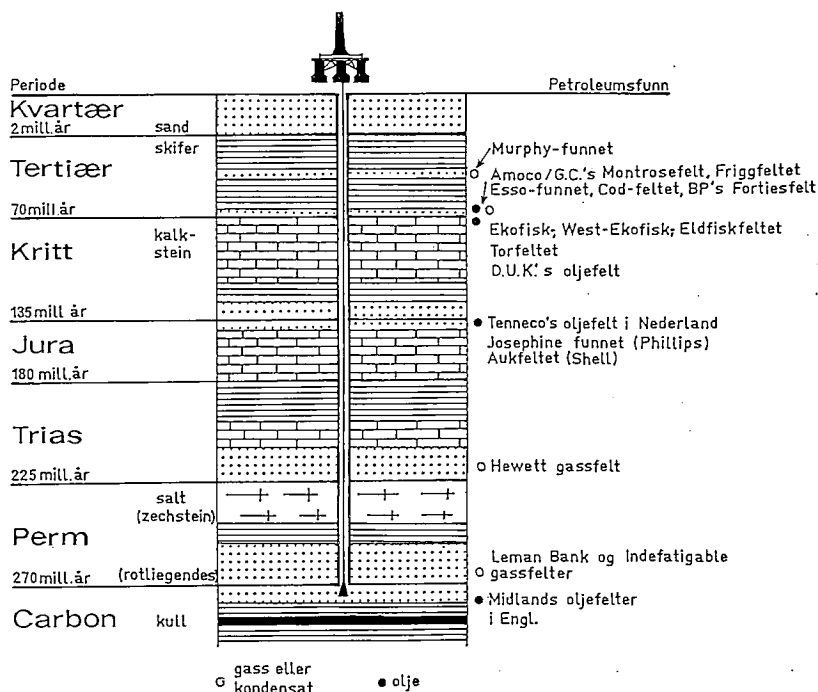


Fig. II

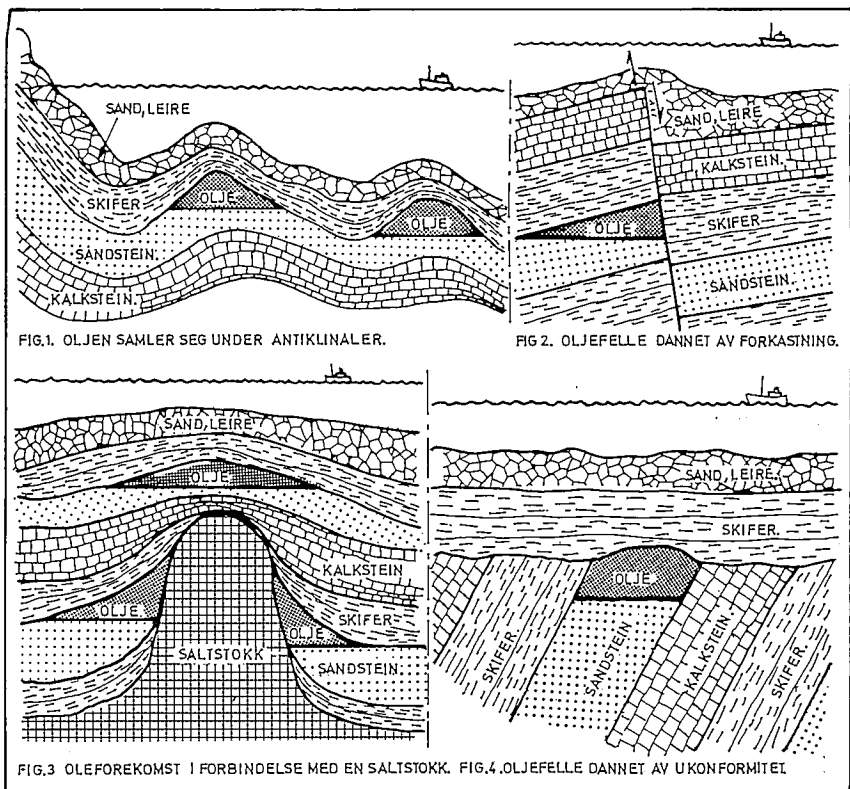


Fig. III

For boring benyttes flere typer borerigger fordelt på tre hovedgrupper.

I farvann ned til 2—300' er den såkalte «jack-up» ofte å foretrekke. Riggeren står på sjøbunnen og som navnet gir uttrykk for kan plattformen «jekkes» opp eller ned langs riggens egne stålben for riktig posisjon i forhold til havbunnen.

En semisubmersible rigg flyter med oppdriftspontongene under havflaten i en dybde hvor riggens bevegelser ikke påvirkes vesentlig av overflatebølgene. Riggeren kan arbeide under tildels dårlige værforhold ned til havdyp på 1.500'.

Boreskipet utgjør den tredje hovedkategori av rigger. Skipet har et vanlig deplasementskrog og bevegelserne påvirkes lett av værforholdene. Den høye dødvekt muliggjør boring på meget store dyp.

Vårt firma har i første rekke satset på rigger av typen semisubmersible Aker H-3. Tre rigger er bestilt, den ene ved Aker for levering i desember 1975, den andre ved Rauma Repola i Finland for levering sent i 1976, den tredje ved Far East Livingston-verftet i Singapore for levering i august 1976.

Riggtypen, Aker-3, er vist i figur IV.

Dimensjoner og kapasiteter:

Lengde	355' (108.2 m)
Bredde	221' (67.4 m)
Dybde fra underside pontong til dekk	120' (36.6 m)
Dekksbredde	200' (61.0 m)
Dekkslengde	227' (69.2 m)
Maksimum operasjonsdyp	1000'
Boredyp (i de sedimentære lag)	25.000'
Dypgående ved boreoperasjon	70' (21.3 m)
Deplasement ved d = 70' —	19.300 tonn.

Riggens fremdrift besørjes av to 2.500 HP motorer. Under boreoperasjonen holdes riggeren i posisjon ved hjelp av 8 ankere.

I tillegg til nevnte kontrakter har WW en 20 % eierandel i en semisubmersible rigg ODIN DRILL som

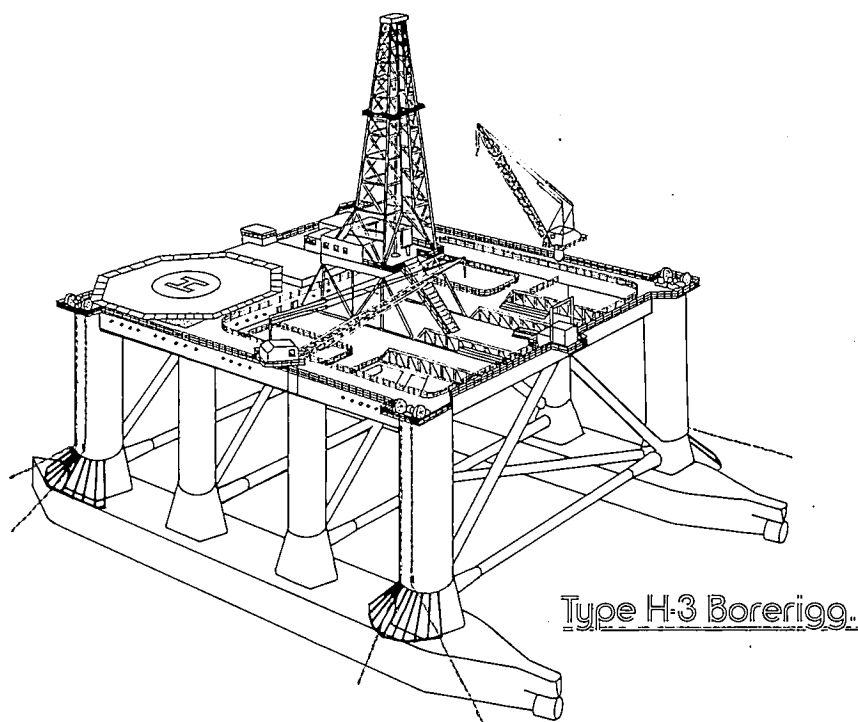


Fig. IV

nå opererer i Nordsjøen på britisk side. Riggeren er tildels bemannet med WW-personell.

Det finnes idag ca. 44 rigger av typen semisubmersible i operasjon verden over. Ytterligere 73 rigger er bestilt for levering i de neste 3—4 år.

Offshoreaktivitetene foregår idag over store deler av kloden. Figur V viser en prosentvis fordeling av boreintensiteten sett i forhold til

geografisk område. Man ser at i U.S. Gulf finnes i dag 31 % av verdens rigger, fulgt av Nordsjøen med ca. 15 %. Det er oppsiktsvekkende at Nordsjøen allerede nå, ca. 10 år etter at vårt «oljeeventyr» startet, har inntatt en så dominerende rolle.

Figur VI viser hvorledes Nordsjøområdet er delt mellom de tilstøtende land avgrenset mot nord ved 62°N.

Det norske området er delt inn i hovedblokker nummerert fra 1 til 36. Én hovedblokk er igjen delt inn i 12 blokker med et flateinnhold på 500 km² pr. blokk.

Hittil er kun ca. 15 % av de norske arealer syd for 62°N undersøkt.

Figuren viser også planlagte rørledninger i området.

Fra 1966 og frem til idag er det boret 102 hull på den norske kontinentalsokkel og hele 550 hull i den britiske sektor. Totalomkostningene for et borehull inkl. leie av rigg, supplytjenester etc., kan settes til 20—30 mill. kroner. I norsk sektor er det derfor til nå brukt ca. 2,5 milliarder kroner til selve letevirksomheten.

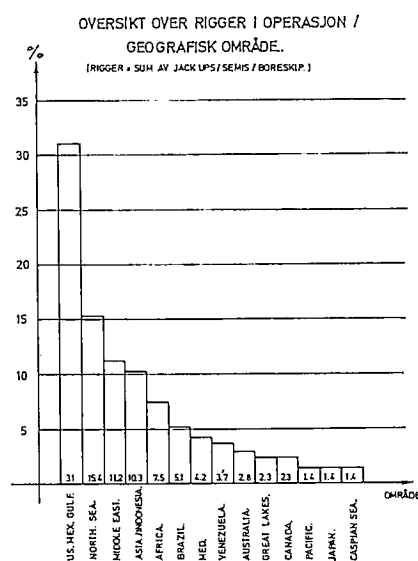


Fig. V

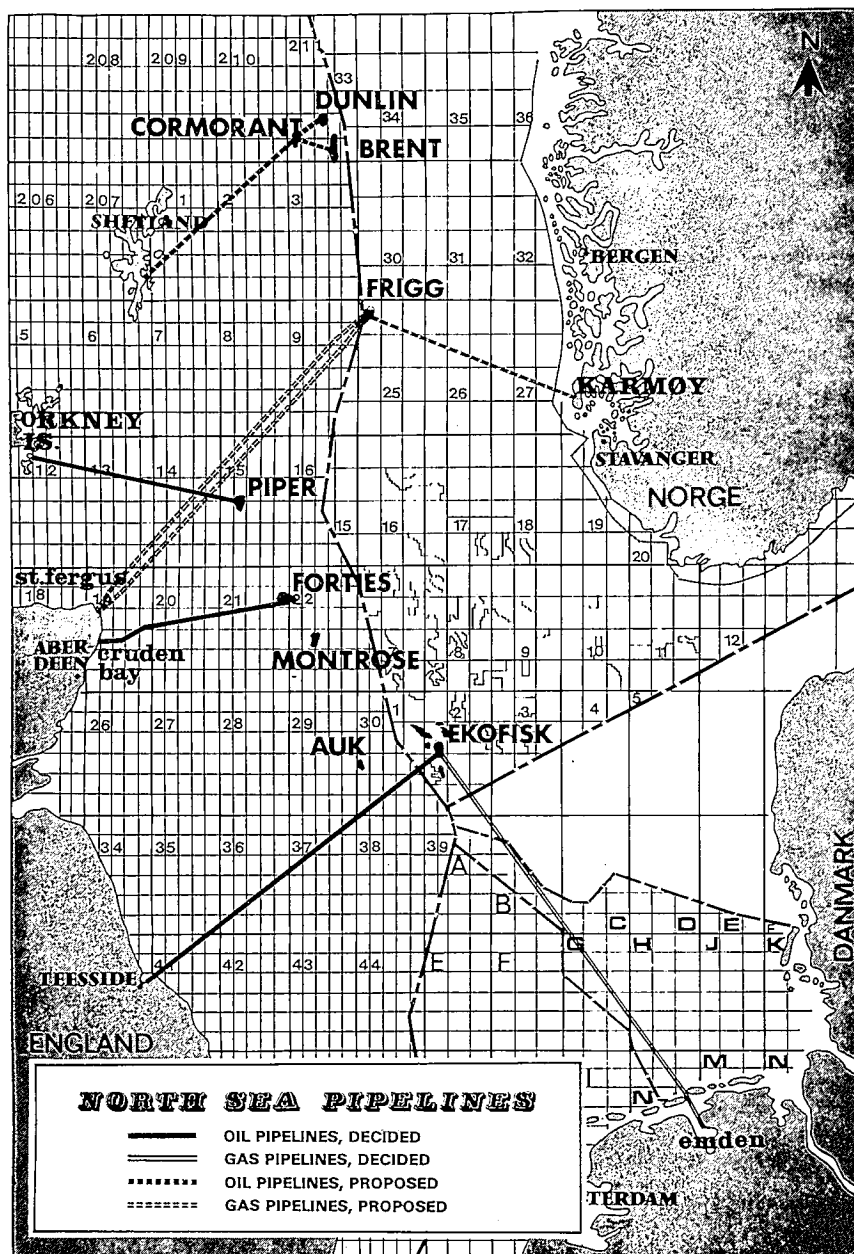


Fig. VI

Supplyskip

I tillegg til riggene er vi sterkt engasjert i supplytjeneste med 7 skip i operasjon og 7 skip i ordre.

Wilhelmsen Offshore Services er ansvarlig for operasjon av supplyflåten under ledelse av M. P. Back.

Våre skip kan deles i tre kategorier:

- I) Rene supplyskip.
- II) Anchorhandling/supplyskip.
- III) Skip spesielt bygget for transport av rør fra landbase til rørleggingslekter.

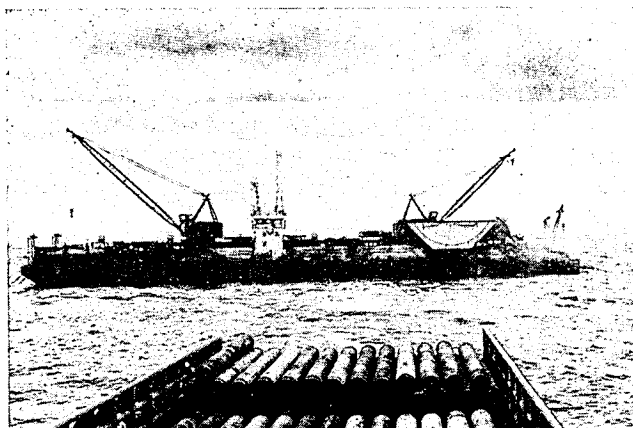
Under gruppe I opererer i dag 5 skip under WW-flagg. Alle er bygget ved Mangone-verftet i Texas.

Fire anchorhandling/supplyskip er under bygging ved Sürkenverftet i Vest-Tyskland og ventes levert i perioden mai 1975 til mai 1976.

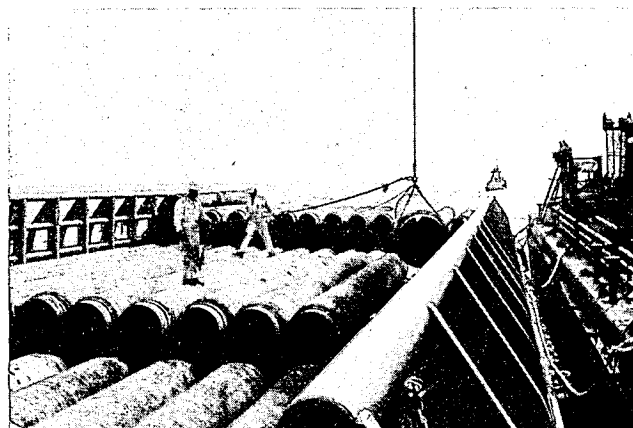
To rørsupplyskip er pr. dato levert rederiet og ytterligere tre skip er under bygging i Ulsteinvik for levering i perioden mars 1975 til mai 1975.

Dimensjoner og kapasiteter:

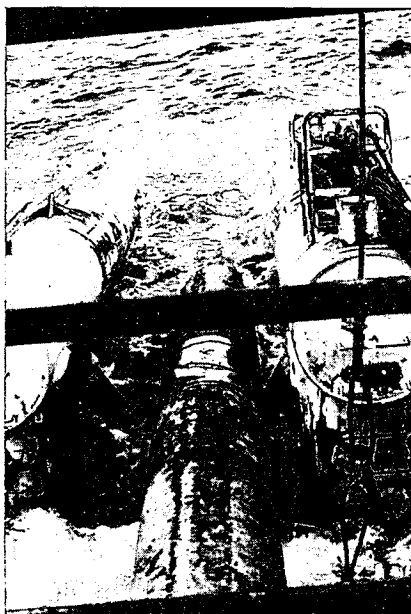
	Supply-skip	Anchor-handling/supply-skip	Rør-skip
Loa	185'	211'	265'
Lpp	170'	185'	250'
B	38'	45'	56'
D	16'	22'	23'
Dypgående ..	13'	15'	15'
Dwts.	850	1000	2600
Gross tonn ..	499	499	1600
BHP		8000	4000



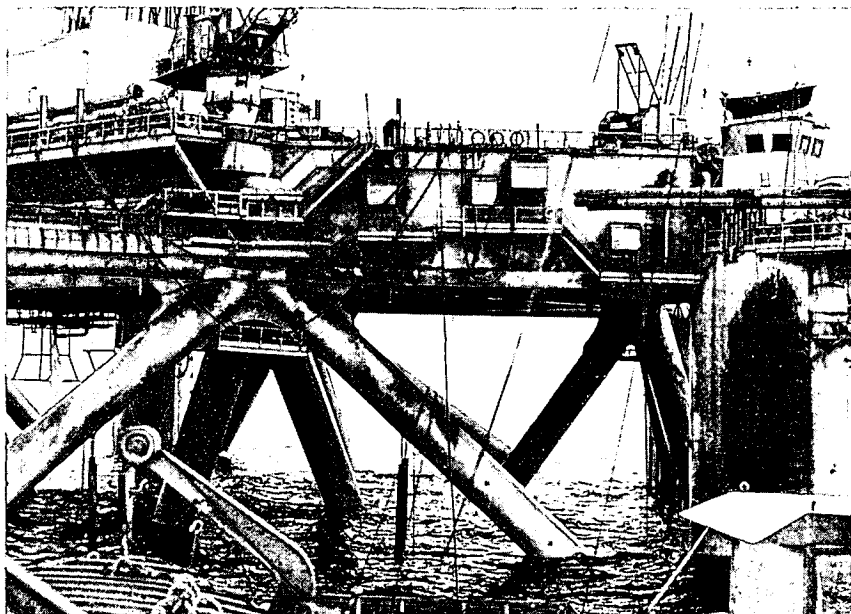
«Lay Barge 28», tilhørende J. Ray McDermott, under arbeid i Nord-sjøen med TENDER CARRIER i forgrunnen.



TENDER CARRIER laster ca. 225 rør, nok til to døgns rørlegging. Rørene veier ca. 10 tonn og blir losset ett pr. løft.



Røret, hvori oljen fra Piper Field til Orknøyene skal renne, forsvinner her i havet fra «Lay Barge 28».



Supplyskipene må ofte gå meget nær riggene for å få losset forsyninger. I dårlig vær stilles ofte mannskapets dyktighet på en alvorlig prøve.

Personell.

WW's rigger og supplyskip representerer en investering på totalt ca. 850 mill. kroner. Det vil settes store krav til bemanning både på den maritime og boretekniske side. Fra vår side har vi valgt å se personell til boreriggene i sammenheng med seilende personell ombord i våre skip.

På offentlig hold arbeides det idag med bemanningsregler og kvalifikasjonskrav for boreriggpersonell. De foreløpige resultater tyder på at man i stor grad vil ha oppmerksomheten henledet på kjent skipsorganisasjon. Således vil det for den maritime besetning bli opprettet deks-, maskin- og byssedepartement.

I tillegg kommer et fjerde departement som tar hånd om de spesielle borefunksjoner.

Vi ser fordeler ved en rekruttering fra flåten til de fleste av disse funksjoner.

I første omgang vil vi sannsynligvis måtte dekke de helt spesielle øvre stillinger i boreseksjonen ved utenlandsk ekspertise. Vårt siktemål er imidlertid så fort som mulig å ha en full besetning bare av eget personell. Før noen av våre borerigger kommer i drift har vi et berettiget håp om å ha utdannet personell til å dekke **samtlige** funksjoner innen den maritime besetning og til og med foreassistenter i borebesetningen. Fra forskjellig hold arbeides det med utdannelsesmuligheter på dette området.

Tilpassingen til et yrke ombord på en rigg ser vi ingen store problemer med, og de erfaringer man har fått på andre norske borerigger bekrefter denne antagelse. Innen firmaet har vi tydelig sett at overgangen til nye tjenestemønster ikke byr på store problemer, men tvertimot virker som en inspirasjonskilde.

Til hver av boreriggene vil det være behov for ca. 45 mann av alle kategorier. Med 2 skift samt reserver bør vi ta sikte på ca. 100 mann pr. rigg. Det vil være behov for personell fra alle kategorier nå ombord i skip, og det er en selvfølge at engasjement på bore-

rigg gir samme muligheter for fast ansettelse som ombord i skip.

Man venter i de nærmeste år et økende behov for rigger, supplyskip og andre enheter som er nødvendige i jakten på og i produksjon av olje og gass. Vår målsetting er å operere våre enheter på en worldwide basis.

Nordsjøen er idag kanskje det mest interessante området. Man regner med på grunnlag av de funn som allerede er gjort at Norge i 1980 minst vil produsere 100 mill. tonn pr. år eller 10 ganger årlig norsk forbruk av olje. De sannsynlige påviste ressurser er konservativt anslått til 2 milliarder tonn.

Nord for 62°N finnes langt flere interessante områder enn hva tilfelle er i syd. Hvor store våre ressurser er kan ingen engang gjette, men at de er av en størrelsesorden som virkelig betyr mye i global sammenheng er allerede fastslått.



- Kjør på, karer - kjør på! (Punch)

CHRISTIAN L'ORANGE:

På oljeleting i Nordsjøen

Crew 1 er på vei til 14 dagers «jobb» ombord i «Odin Drill» etter 14 dagers ferie hjemme.

DC 3-maskinen durer jevnt og trutt over Nordsjøen i ca. 8000 fots høyde på vei fra Stavanger til Shetland. Dette er den nye form for «pendling» som stadig blir mer vanlig, ikke minst blant sjøfolk, også innen vårt rederi. Som kjent er vi medeiere i «Odin Drill» og har i den forbindelse supplert de ledende stillinger innen deks- og maskindepartementet ombord, samt en del stillinger innen boredepartementet.

Vi startet fra Torp flyplass tirsdag ettermiddag, overnattet i Stavanger og fløy videre onsdag morgen. Tilsammen er vi nå 18 nordmenn ombord som dekker følgende stillinger: Captain, Controllroom-operator, Watchstander, radiooffiser, Chief-rigmechanic, Rigmechanic, Electrician, Driller, Assistant Driller, Derrickman, Roughnecks, Crane Operator, Rustabouts. Jeg skal senere beskrive hva de forskjellige gjør ombord.

Shetland dukker opp rett forut, grønn og frodig, ser faktisk ut som en golfbane, med steingjerder og spredt bebyggelse og naturligvis mengder av sauer. Snart lander vi trygt på Sunbrough Head flyplass, helt på sydspissen av Shetland.

Flykapteinen forteller at for et par år siden var dette et stille og fredelig sted. I dag har vi faktisk problemer med å få parkert flyet. Spesielt merket vi oss alle helikoptrene som går og kommer i en jevn strøm.

Inne i ventehallen er det et yrende liv, spesielt er det riggmannskap som dominerer, men en del turister og forretningsfolk ser vi også.

Høytaleren annonserer helikopter-avgang for «Odin Drill», og snart etter går vi rett til værs med 20 mann ombord.

Vårt helikopter var forøvrig på vei fra Dyce luft-havn utenfor Aberdeen med ca. 10 amerikanere og canadiere. Disse må vente til vårt helikopter kommer tilbake fra riggen med avløste nordmenn som skal tilbake til Norge med DC 3-maskinen.

Vi «rister» oss nordøstover i ca. 1000 fots høyde. Sjøen under oss er så klar at vi faktisk kan ane sand og tare på bunnen. En og annen supplybåt stamper seg frem mot sin rigg.

Shetland forsvinner akter og etter tilsammen 1 times tur dukker «Odin Drill» opp forut.

Den ser ikke særlig stor ut ved første øyekast der den ligger gråmalt med rødt tårn og et helikopterdekk merket O.D.

Typen betegnes som Voyager Design. Lengden er 320 fot, bredden 266 fot, mens dybden til hoveddekk er 128 fot. Med et dypgående på 75 fot rager toppen av boretårnet 248 fot over havflaten. Deplasement er 18 500 tons og dødvekt ca. 6 900 tons under normalt boredypgående.

Riggen holdes på plass ved hjelp av 8 stk. 15 tons ankere med hver 3 600 fot kjetting. Kjettingen trekkes av 4 stk. doble ankerspill med trekk-kraft på 220 tons.

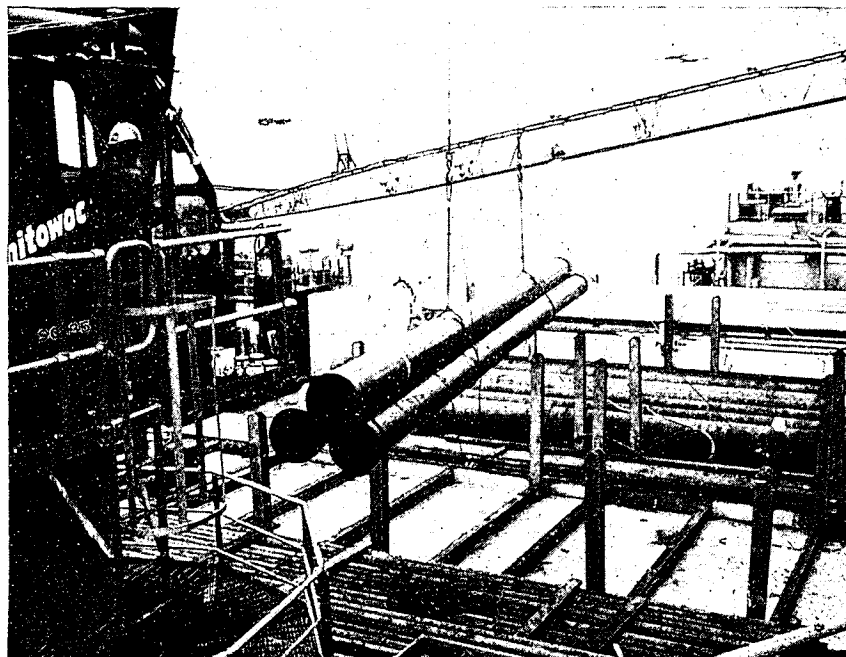
Riggen kommer nærmere og snart etter har vi landet. Dimensjonene kommer nå til sin rett.

Den maritime del av besetningen tar imot helikopteret og sørger for bunkringen fra bunkerstasjonen ombord.

Lossing av casing fra supplyskip.



Mannskapsskifte på helikopterdekket ombord.



Gasturbinene stoppes ikke under landingen, det haster med å komme avgårde igjen. Kun en kort prat med de som skal hjem etter endte 14 dager. De viktigste beskjeder er på forhånd notert ned.

Snart etter er «Chopperet» igjen på vei til Surrough Head for å hente resten av Crew 1.

Klokken er nå 1130 og vi rekker å spise lunch før tiltørning. Maten ombord er forresten meget bra, lagt opp etter amerikansk mønster med «T-bone steak» og is som gjengangere. Frokost serveres fra kl. 0500—0700, lunch fra kl. 1100—1300, middag fra kl. 1700—1900 og nattmat fra kl. 2300—0100.

Samtlige ombord spiser i samme messe og ingen har faste plasser. Usedvanlig hyggelige og kjekke folk treffer en. Mesteparten av den faste besetningen er nordmenn og flere av disse har allerede lang erfaring fra andre rigger og er villig til å dele sine kunnskaper med oss nybegynnere. Crew 1 har forøvrig kun 10 % utlendinger, bysse — lugar-personalet ikke medregnet.

Bysse- og lugarpersonellet består forøvrig av 9 personer i alt, vesentlig skotter. Disse tar seg dessuten av vaskeriet og har også en utdannet «medic» — førstehjelpsmann.

Film kjøres 3 ganger i døgnet og det er nye filmer hver dag — dersom intet klikker.

Lugarene ombord er 2- og 4-manns. Da det arbeides i 12 timers skift vil det kun være 1 eller 2 mann i lugarene av gangen.

La oss se litt nærmere på organisasjonen ombord i «Odin Drill». Stort sett kjenner en seg igjen fra et vanlig skip. Her har man dekk-, maskin- og stuertdepartementet og så det viktigste — boredepartementet. Boreoperasjonen er riggens hovedoppgave og samtlige ombord har sin spesielle oppgave i den forbindelse. Foreløpig opererer man med en organisasjon som noe forenklet ser ut som følger:

Dagskift (tilgjengelig hele døgnet):

Kaptein
Drilling Superintendent/
Boreinspektør
Chief Rigmechanic/
Maskinsjef
Watchstander/Overstyrermann
Storekeeper/
Materialforvalter

12 timers skift

1 Toolpusher/Boresjef
1 Driller/Borer
1 Driller ass./Boreassistent
1 Derrickman/Tårnmann
3 Roughnecks/Borearbeidere

1 Controllroom operator/
Styrermann
1 Radioofficer
1 Craneoperator/Kranfører
4 Roustaboats/Matroser —
Motormenn

1 Rigmechanic/Makinist
1 Electrician/Elektriker
2 Welders/Sveisere

Hvert skift, utenom dagmenn = 18 personer.

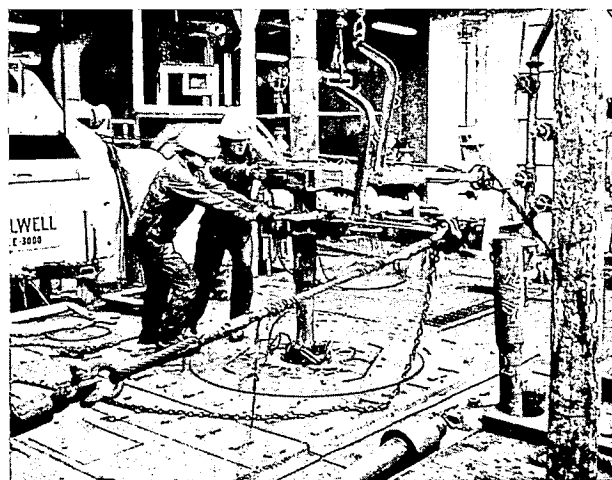
Total ombord blir således:

Dagmenn	4 personer
På skift	36 »
Storekeeper	1 »
Catering/Stuert dep.	9 »
Vanlig bemanning	50 »

Ekstra folk ombord:

Fra operatøren	2 personer
Dykkere	7 »
Geologer	4 »
Servicefolk (Mudingeniør)	3 »
Total	66 »

DEKKSDEPARTEMENTET



Arbeid på boredekket (Drillfloor).

Vi tar oss en tur rundt på riggen og det er da naturlig å først se på noe kjent, nemlig styrehuset eller «Pilot House» som det heter ombord. Stort sett ser styrehuset innvendig ut som ombord i et vanlig skip, med de samme instrumenter, radar, ekkolodd, gyrokompass etc. Kontrollpulten ser noe annerledes ut, man savner det vanlige roret. Fremdriftsmaskineriet er diesel/electric og driver 2 stk. «Short Nozzles» propellere med maks. effekt 8 000 S.H.P.

Styringen foregår enten med 2 spaker eller små brytere. Begge propell-dyser kan svinges hver for seg eller parallelt. Maskin-telegrafene er kun små knotter som dreies for å oppnå ønsket omdreiningstall — maks. 325 omdreininger. Farten ved 25 fots dypgående vil da ligge i overkant av 6 knop.

Det er meget viktig at riggen til en hver tid ligger så rett som mulig. Ved normalt boredyppgående på ca. 70 fot skal det kun ca. 9 tons til for å senke riggen tomme. Det sier seg derfor selv at det ikke skal mye til før riggen legger seg over.

Alt dette kontrolleres fra «ballast kontroll rommet», og her finner vi en av styrmennene eller ballast controll room operator som han benevnes her. Rommet virker imponerende med kontrollpaneler, brytere, spaker etc. Det finnes fjernavlesning for nivåer i samtlige tanker for ballast, drillvann, fuel etc. Pumper og ventiler fjernstyres fra panelet og små lamper indikerer hva som er gjort. Stabiliteten regnes ut 2 ganger i døgnet. Det føres også rapporter om vær- og vindforhold, bølgehøyde — periode etc. At leses av på instrumenter. Anker-tention leses også av i

kontrollrommet. Samtidig har man også kontinuerlig V.H.F. vakt og det er stadig noen på «lufta» enten det er supplybåter eller andre rigger. Det er forresten forbausende mange norske rigger i nærheten.

Når vi er inne på radarutstyret, er det naturlig også å se nærmere på radiostasjonen ombord. Alt utstyret er omtrent det samme som ombord i et skip, men i tillegg har man 2 stk. Telex med direkte linje til operatørens kontor i land. Dessuten finnes det eget radioutstyr for direkte kommunikasjon med helikoptere. I radiostasjonen arbeider det en engelsk og en norsk radiooffiser, begge med erfaring fra handelsflåten og i tillegg opplæring i bruk av telex.

Vi fortsetter rundt dekk og stopper opp ved piperack, hvor «drillpipes» (borerør), casing (foringsrør) etc. ligger lagret. Mot selve boretårnet finner man «catwalk» en slags rampe hvorfra drillpipe o.s.v. trekkes opp i tårnet via drillfloor.

Dekksdepartementet sørger for all håndtering av boreutstyr etc. til «catwalk». Herfra overtar «boredepartementet» den videre håndtering.

Arbeidet på dekk består dessuten av lasting/lossing av boreutstyr, bulkmateriell, diesel, drillvann, stores og proviant fra/til supplyskip. Arbeidet ledes av watchstander og han har som «båtmann» craneoperator/kranfører, og dessuten 4 roustabouts som gjerne er tidligere dekk- eller maskinfolk.

Stort sett er arbeidet slik man kjenner det fra et skip. Selv følte jeg med forholdsvis raskt på hjemmebane. Watchstander skal dessuten ha kontroll med forbruk og beholdninger, noe som omfatter boreutstyr, drillvann, betonite, barite, cement, ferskvann, diesel, lub.oil etc. Han har også ansvar for smøring av ankerspill og annet utstyr på dekk.

MASKINDEPARTEMENTET

På babord side finner vi maskinrommet hvor 4 dieselmotorer som tilsammen yter ca. 8000 HK, dominerer både når det gjelder volum og støy. 7200 k.w. yter generatorene og spenningen fordeles via et meget avansert kontrollpanel til de forskjellige motorer og kraftforbrukende enheter ombord.

I maskinrommet finnes videre ferskvannsgeneratører, pumper, separatorer etc.

Inne i selve kontrollrommet finner en som nevnt kontrollpanelene for kraftforsyninger ombord og dette er imponerende saker både når det gjelder størrelse og instrumentering. Også fjernstyring og kontroll av dieselmotorene foretas fra dette rommet.

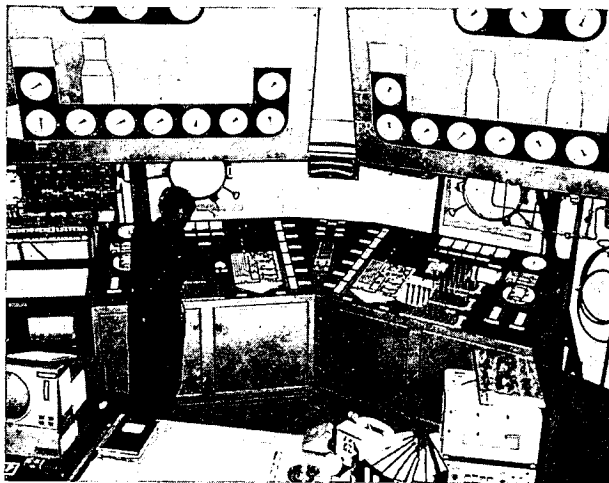
Chief/rigmech/maskinsjef har ansvar for alt teknisk utstyr ombord unntatt en del helt spesielt boreutstyr.

Det er også to rigmech/maskinister og to elektriskere ombord som har sitt arbeidsområde over hele riggen og også her er arbeidet mye likt det man har i et skip.

Til hjelp under vedlikeholdsarbeider etc. benyttes rustaboats. Dessuten har maskinsjefen til rådighet 4 sveisere, som utfører alle former for reparasjonsarbeider og spesielle sveisearbeider. Det kreves spesielt sveisesertifikat.

Videre finner man et kjelerom og et nødgeneratorrom.

Sentralstores er det også ombord og den har et meget variert og omfattende innhold. Her er det Storekeeperen som holder orden.



Kontrollromsoperatøren i arbeid i riggens kontrollrom.

BOREDEPARTEMENTET

På «drillfloor» finner man selve kontrollorganene for boreutstyret. Det fysiske arbeidet ledes av Drilleren som kjører selve blokken som holder borestrengen. Vinsjen (Drawwork) har 3000 H.P. og drives av 3 motorer. Selve blokken (travelling block) har 500 tons kapasitet, noe som trengs når man borer på f. eks. 20.000 fots dyp.

Selve boret roterer ved hjelp av et rotasjonsbord (Rotary table) som drives av en 1000 H.P. motor. Statisk belastning er 650 tons. Drilleren kontrollerer også Mud-pumpene som pumper mud (borevæske) ned gjennom borestrengen og videre tilbake til riggen for separering og analyse. De to pumpene har hver 1700 H.P. Drilleren har en rekke instrumenter til rådighet under boreoperasjonen. Til assistanse har han ass.-driller, som leder arbeidet på drillfloor, hvor arbeidet vesentlig består av sammensetting av borerør etc., noe som utføres av Roughnecks (borearbeidere). Et meget tungt arbeide, spesielt under såkalte «tripper», d.v.s. at borekronen skal opp fra f. eks. 9000 fot. Borestrengen deles da i ca. 90 fots lengder som skrues fra hverandre og settes til side. D.v.s. 100 lengder.

Oppe i selve tårnet (Derrick) finner man «derrickmannen». Han arbeider på en plattform som kalles «monkeyboard» og denne betegnelsen er slående. Under såkalte «trips» må han være litt av en akrobat. Rørlengder skal stables på spesiell måte i et såkalt «finger board», etter at lengden er på koblet blokken. Dette går så fort at man har den største vanskelighet med å skille håndgrepene. Under normal boring er det ikke behov for «derrickmannen» oppe i tårnet og han er da beskjeftiget i «mud house». Her finner man pumpene som tidligere nevnt, 3 stk. åpne mudtanker, et anseelig lager av sekker med diverse tilsetningsstoffer, kjemikalier etc. Mudingeniøren (han er ansatt av operatøren) leder her derrickmannen.

Vanligvis vil rekrutteringen til boredepartementet foregå fra «rustaboats», i alle fall har dette vært den tradisjonelle vei. Allerede nå har en foretatt «opp-rykk» og de som har begynt på «drillfloor» finner seg til rette.

Selv tror jeg at nettopp innen boredepartementet ligger den største utfordringen. Det er ny og «upløyd» mark for de fleste, men mulighetene er desto bedre. Drilleren f. eks. har en ansvarsfull og meget godt

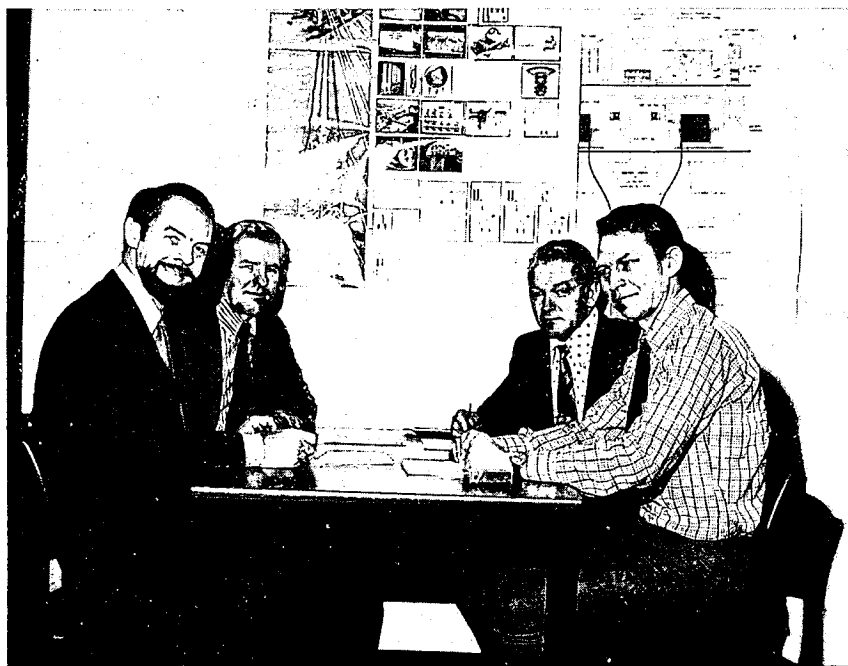
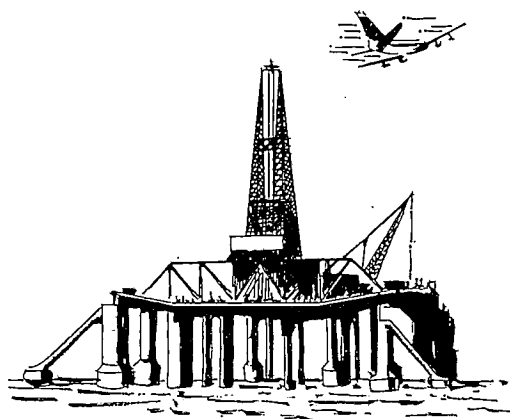
betalt stilling. «Odin Drill» har 4 drillere og 2 av disse er norske.

Som det fremgår av artikkelen har arbeidet ombord i en boreplattform en rekke likhetspunkter med arbeidet i et vanlig skip.

Man har også her en kaptein og hans evne til å samarbeide og få tingene til å gli er av største betydning. Ombord i riggen har han et ekstra departement — «boredepartementet» og her ligger en ny utfordring.

Det å lete etter olje er i seg selv fascinerende på mange måter, det skjer stadig noe og det er spennende.

Samtlige ombord har et felles mål — «To make a hole and make it fast».



Oljerigg-gruppen

Ansvar for driften og forberedelse til drift av de kontraherte oljeboringsplattformer er tillagt oljerigg-gruppen, som er opprettet i tillegg til øvrige driftsgrupper for linjeskip, tank/bulkskip og supplyskip under Driftsavdelingen i Maritim Seksjon.

Oljerigg-gruppen:

Fra venstre Lindsay J. Franklin, Christian L'orange, Franz Kirchhoff og Oluf J. Hovland.

OLJERIGG-GRUPPEN:

Som gruppesjef fungerer Lindsay J. Franklin, som er vår konsulent i oppbyggingsfasen av vår organisasjon på oljeområdet. Franklin, 45 år, er kanadier med universitetsutdannelse i anvendt geologi (Applied Geology). Franklin har 22 års erfaring i oljeleting og -boring. Før han kom til oss var han sjef for Burmah Oil Company's oljeleting på kontinentalsokkelen utenfor Marocco. Tidligere var han operasjonssjef i 6 år for Burmah's oljeletingsaktiviteter på Australias nord-vestre kontinentalsokkel.

Assisterende gruppesjef: Oluf J. Hovland, 39 år, siv.ing. (Naval Architect), ansatt i rederiet siden 1966 (4 år i Utviklings/nybyggingsavdelingen, 4 år i Driftsavdelingen).

Teknisk inspektør: Franz Kirchhoff, 43 år, maskinsjef, ansatt i rederiet siden 1949. Teknisk inspektør fra 1966. F. Kirchhoff deltok i nybyggingsoppfølgingen av «Odin Drill» ved Nyland, og var siden maskinsjef ombord til oktober i år.

Maritim inspektør: Christian L'orange, 42 år, kaptein, ansatt i rederiet siden 1950. Inspektør fra 1966. Chr. L'orange var watchstander (overstyrmann) ombord i «Odin Drill» fra juli til oktober i år.

I tillegg disponerer gruppen på vegne av fire redere en boreteknisk ekspert, Robert Sears, i Houston, Texas, for oppfølging av US-produsert boreteknisk utstyr.

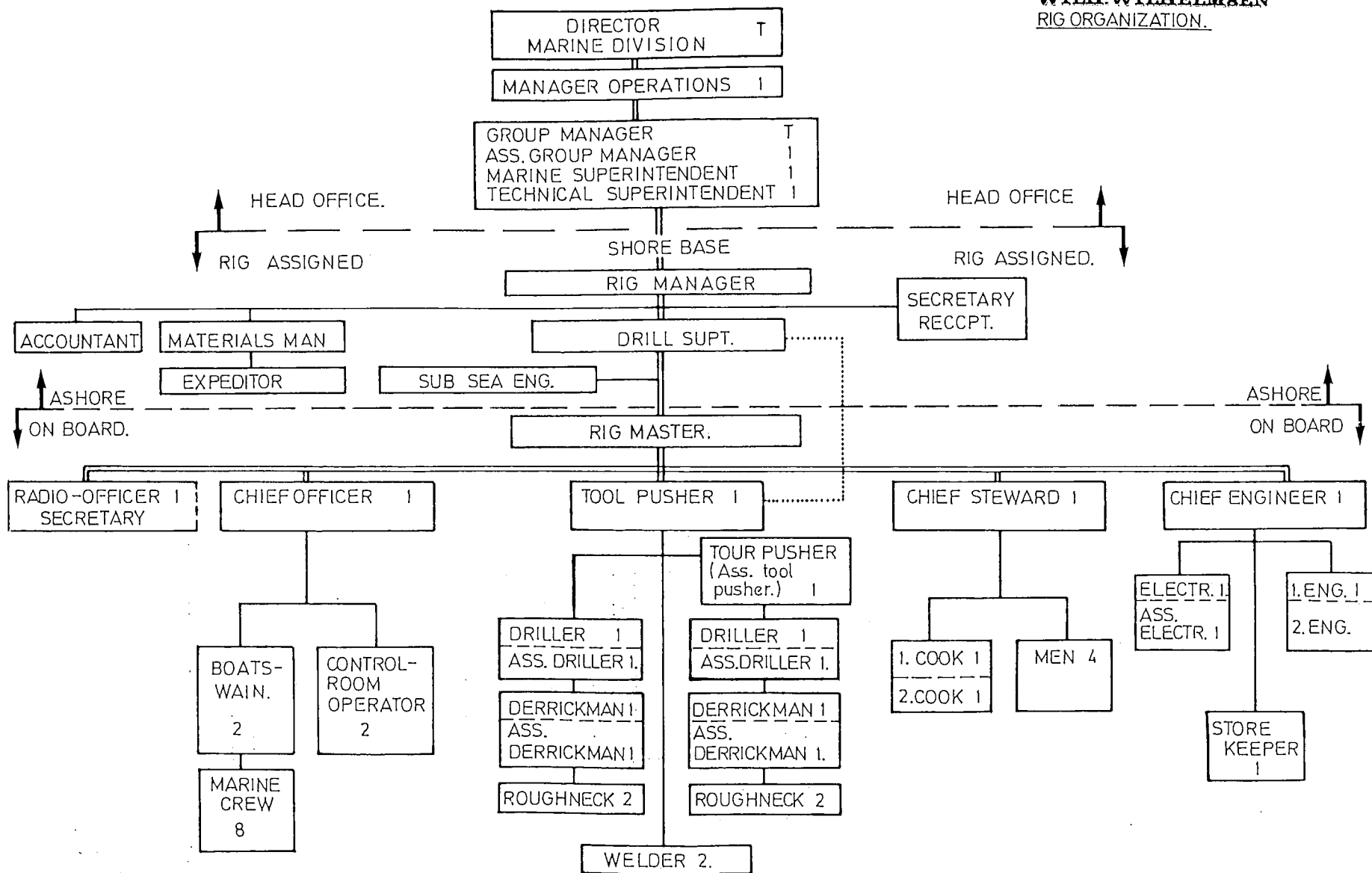
På lengre sikt, over en 5-års periode, er det rederiets målsetting å bygge opp kvalifisert personell og know-how, slik at vi kan gjøre oss helt uavhengig av utenlandsk ekspertise. Dette er en ambisiøs målsetting som setter store krav til personellet og som må tas hensyn til i alle gruppens aktiviteter.

Gruppens arbeidsoppgaver/aktivitetsområder kan kort sammenfattes slik:

- «Befraktning»/kontrakter.
- Rigg-arrangement/utrustning/utstyr.
- Utvikling/utvelgelse av kvalifisert personell ombord og i land.
- Analyse/utvikling av administrasjonssystem (Management System).
- Bygge opp kontaktnett — oljeselskaper/riggeiere/myndigheter/leverandører/verksteder/servicefirmaer.

Disse aktiviteter skjer alle i samarbeid med rederiets øvrige organisasjon, og vi vil i senere numre av «Skib-Rederi» forsøke å belyse disse aktivitetsområdene med mer detaljerte artikler.

WILH. WILHELMSEN
RIG ORGANIZATION.



KÅRE SKARREBO:

Oljeaktiviteter og personellpolitikk

Mer enn 100 års virksomhet innenfor tradisjonell skipsfart har bl. a. utviklet et verdifullt skipsfartsmiljø innen Wilh. Wilhelmsen. De viktigste komponentene er store ressurser av velutdannet, kvalifisert, fast ansatt og stabilt personell ombord, samt verdifulle ressurser i form av kommersielle, administrative, tekniske og nautiske staber i land. — Dette grunnlag er et aktivum i seg selv, særlig innenfor virksomheter som har med skipsfart eller beslektede næringer å gjøre.



FORSYNINGSTJENESTE

I tillit til ovenstående tok vi opp konkurransen i forsyningstjenesten til oljefeltene i Nordsjøområdet. Dette var for oss en helt ny form for skipsdrift, skipstyper og operasjonsmønster som ble lært og mestret etter forbausende kort tid. Nå har vi allerede 14 forsyningsskip i drift og i ordre. Disse krever alene ca. 200 mann med nødvendige reserver, og det er mulig flere skip vil bli kontrahert.

En helt spesiell driftsform krevet også spesielle organisasjonsmønstre ombord. 2-vaktsystem var nødvendig. Dette betyr 12 timers arbeidsdag 7 dager i uken når tjenesten krever det. På den annen side betyr det tilsvarende mer fritid hjemme. Vi har tre komplette mannskaper til hvert annet skip. Hvert mannskap har $\frac{2}{3}$ av årets dager i tjeneste og $\frac{1}{3}$ hjemme.

Det var naturlig å vurdere forskjellige rekrutteringskilder for personell til forsyningsskipene. Mange innen virksomheten mente at denne krevet helt spesielt personell som ikke uten videre kunne rekrutteres fra utenriksflåten. Etter grundige undersøkelser og vurderinger valgte vi allikevel å satse på egne ressurser. Dette har senere vist seg å bli en suksess. Det er ingen overdrivelse å si at de «to blå ringene» har opparbeidet et meget godt renommé på oljefeltene i Nordsjøområdet.

Samspillet mellom tradisjonell skipsdrift og forsyningstjeneste har også vist seg fordelaktig rekrutteringsmessig. I forsyningstjenesten er det ingen praktiske muligheter for opplæring av førstegangsutmønstrede. Med en besetning på totalt 8 til 11 må hver mann være kvalifisert for sin stilling. Opplæringen må skje ombord i skip med større personellmessige reserver.

Vi har ingen erfaring når det gjelder nødvendige retrettmuligheter fra denne spesielle tjenesten. Det er imidlertid naturlig å tenke at mange bør over i annen fart og andre skipstyper før de når pensjonsalderen. Vi ser derfor for oss en naturlig og harmonisk alternans mellom linje/tank/bulk/forsyningskip og boreplattformer.

Personellmessig synes forsyningstjenesten å være attraktiv. Erfaringene hittil viser en usedvanlig stor grad av stabilitet.

BOREPLATTFORMER

Vi har i dag nye og enda større utfordringer foran oss innen oljesektoren. Tre halvt nedsenkbare boreplattformer er allerede i ordre og blir levert i 1976/1977. De blir bygget av henholdsvis Akergruppen, Rauma Repola, Finland, og Far East Levingston, Singapore. Samtlige er av Akergruppens såkalte H3 type.

I forbindelse med undersøkelse, utvikling og produksjon av et oljefelt, har man tre hovedinteressenter:

- a) Operatør, dvs. selskapet som er ansvarlig for hele operasjonen, som oftest også konsesjonsholder.
- b) «Contractor», dvs. den som utfører boringer for operatøren.
- c) Plattformeier.

Vårt rederi har besluttet å være både plattformeier og «Contractor».

Dette representerer en helt ny næring, ny teknologi og ny industri for Norge og for vår organisasjon. Det var derfor helt naturlig å spørre om dette ikke også krevet en helt ny personellpolitisk tenkning.

Amerikanerne har hittil dominert denne næringen og utviklet sin teknologi på land. Deres bore-, utviklings- og produksjonsteknologi er uten sammenligning den mest avanserte i verden.

Det er først gjennom de sist 20—30 år boring på grunt vann også ble aktuelt. Dette blir løst med den samme teknologi ved å gi plattformene «lenger ben», slik at de kunne stå på sjøbunn og havbunn i stedet for på landjorden.

Gjennom de siste 10—15 år ble også boring på større havdyp aktuelt. Boreskip og flytende plattformer måtte utvikles. Selve boreutstyret bygget fortsatt på tradisjonell teknologi, men i tillegg kom behovet for avansert maritim teknologi og skipsbyggererfaring inn i bildet.

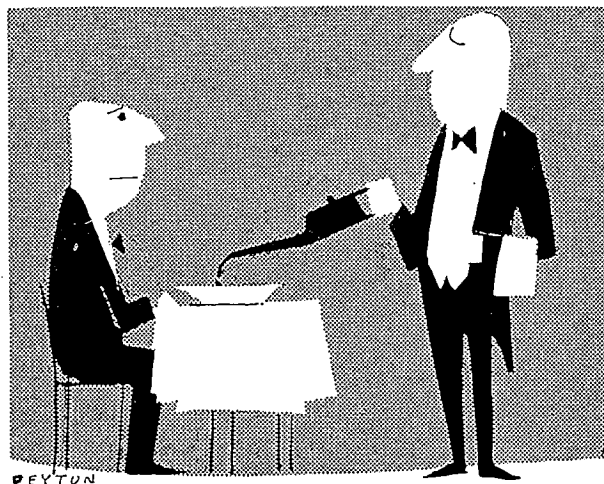
Norge kom inn i denne næringen for få år siden, og møtte sterkt med sine kunnskaper og erfaring innen maritim teknologi og skipsbyggerkunst. Våre lange skipsfartstradisjoner hadde også skapt uvurderlige ressurser i form av maritimt miljø og velutdannet, erfarent og på alle måter høyt kvalifisert personell innen denne sektor.

En helt ny næring måtte finne sin plass i det norske samfunnssystem. Det ville vært urasjonelt å ukritisk kopiere de amerikanske mønstre. Disse var utviklet under helt andre forhold enn våre. Dette gjaldt også organisasjonsmønstrene ombord i boreplattformene og følgelig driftsmønstre, personellplanlegging, opplærings- og utdannelsemønstre, samt karrieremønstre.

Det er forholdsvis kort tid til vi får disse første tre plattformene i drift, og det er en anseelig organisasjon som må bygges opp. Det mest rasjonelle var derfor å planlegge med sikte på optimal utnyttelse av de ressurser vi allerede hadde. I tillegg til kapitalressurser tenker jeg her først og fremst på høyt kvalifisert personell ombord og i land, samt et godt utbygget administrasjonsapparat.

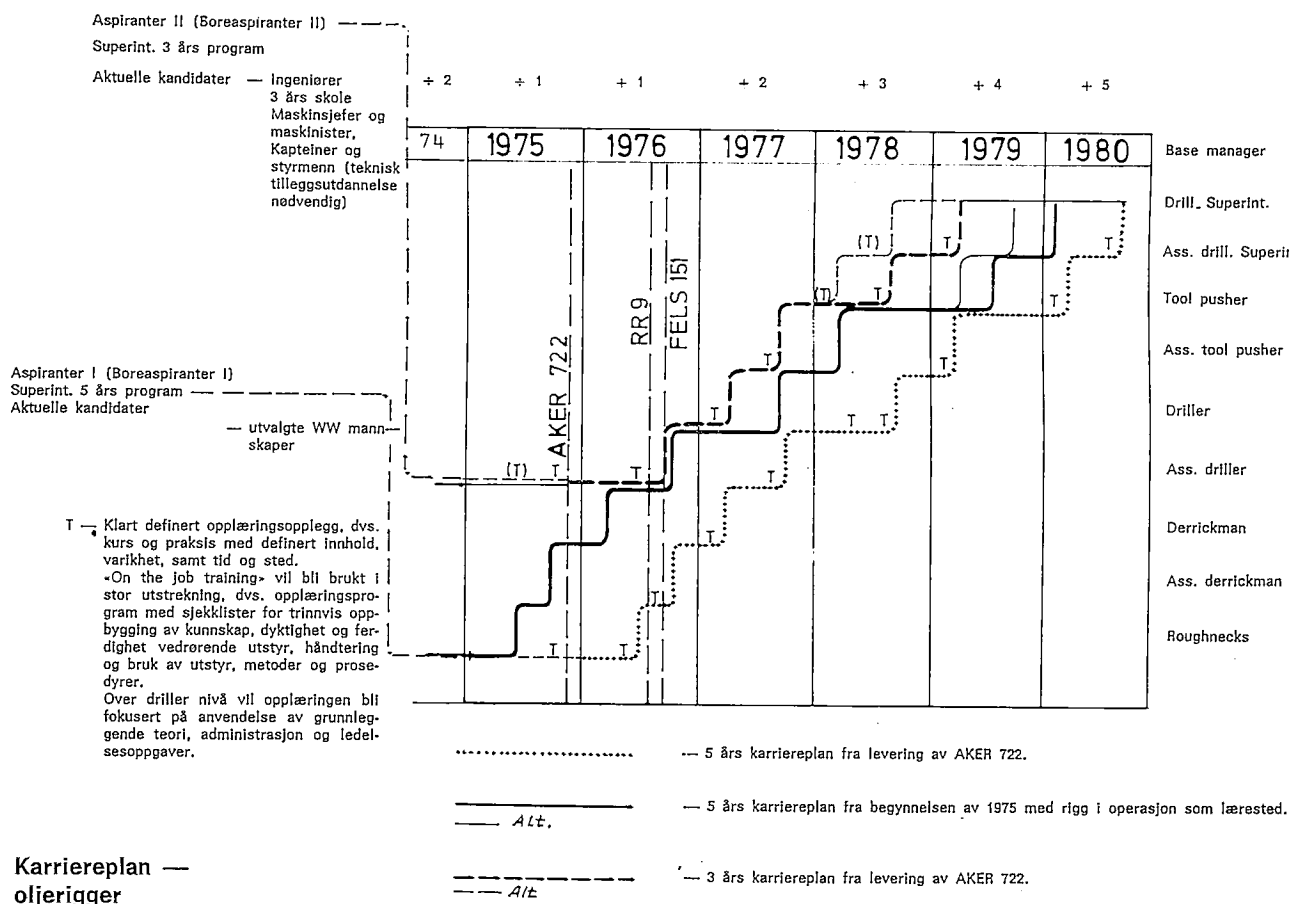
Med dette som utgangspunkt og etter nødvendige forberedelser av kommersiell og teknisk natur, måtte organisasjonsmønstre utformes innen Maritim seksjon, for landstasjonene og for den enkelte plattform. Det neste var å kartlegge hva vi videre kunne utvikle av egne personellressurser før boreplattformene og landstasjonene kom i drift. Dermed fikk vi oversikt over hva vi i en overgangsperiode måtte leie av utenlandsk ekspertise.

Heldigvis eier rederiet som kjent en andel i «Odin Drill», som allerede er i drift. Vi lærte meget under



byggingen og utrustningen av denne. Videre er «Odin Drill» for en vesentlig del bemannet med WW-personell. Vi får derfor stadig lærdom og erfaring inn i vårt system.

Vår nybyggingsavdeling har nødvendige kunnskaper og erfaring til å administrere byggingen, samt foreta ettersyn ved verkstedene. Vår egen ekspertise dekker også alt skipsutstyret til plattformene. Når det gjelder bestilling og boreutstyret og ettersyn hos de



Karriereplan — oljerigger

Assistentstillinger må sees på som «kandidater» for overordnede stillinger som er tillagt ansvaret. Fordelene med assistentstillinger på alle nivåer menes å være kortere trinn eller mer rettlinjet karriere med «innebygget» ansporing og «glattere» lønningsskala.

forskjellige produsenter, må vi foreløpig benytte utenlandsk ekspertise til en viss grad.

Den senere drift av plattformene som «Contractor», byr foreløpig på større vanskeligheter grunnet manglende kunnskaper innen boreteknologi. Organisasjonsmønstret måtte derfor formes slik at vi nøytraliserte virkningene av denne mangel mest mulig. Funksjonene måtte legges opp slik at de administrative, tekniske og maritime kunnskaper vi allerede hadde kunne utnyttes maksimalt (se organisasjonsplan).

Vi opprettet nok en gruppe innen driftsavdelingen «Olje-Rigg Gruppe». Som gruppesjef ble ansatt en erfaren utenlandsk olje/boreekspert. Assisterende gruppesjef samt tekniske og maritime inspektører er overført fra egne ingeniør/inspektørrekker. Bak gruppen står vårt totale administrasjonsapparat.

Landstasjonene må foreløpig bemannes med utenlandsk ekspertise i stillingene «Rig Manager» og «Drill Supt.». Disse krever flere års opplæring og erfaring. Stillingene «Materials Man» og «Sub Sea Eng.» har vi som mål å utvikle egne folk til. De øvrige stillingene vil ikke by på vanskeligheter for eget personell.

Ombord i plattformene vil vi allerede fra starten fylle stillingene som plattformssjefer fra egne rekker. Det samme gjelder stillingene som radiooffiserer, alle stillingene innen maritim seksjon, teknisk seksjon og forpleiningsseksjonen.

Innen boreseksjonen kan vi fra egne rekker utvikle «Roughnecks», «Derrickman» og forhåpentlig «Ass. Drillers» innen vi får plattformene i drift. Stillingene som «Drillers» og «Tool Pushers» må vi foreløpig besette med utenlandsk ekspertise. Men vi har som mål å dekke også disse funksjonene, samt toppstillingene på landstasjonene fra egne rekker innen 4—6 år.

Vi trenger ca. 300 mann bare til disse plattformene og deres landstasjoner, og flere vil bli kontrahert.

Det gjelder personell av alle kategorier — navigatører, maskinister, elektrikere, radiooffiserer, stuerter og forpleiningspersonell for øvrig, aspiranter under systematisk opplæring og offisersaspiranter.

Vi har lagt opp detaljerte opplærings- og utdannelsesprogram, samt detaljerte karrieremønstre for de forskjellige kategorier personell (se oversiktskisse). — I de etterfølgende nr. av «Skib-Rederi» skal vi informere nærmere om disse mange mulighetene. Vi skal også informere om de forskjellige stillingenes betydning og innhold, den kompetanse de forskjellige utdannelses- og opplæringsmodeller vil gi, samt den tid de forskjellige karrieremønstre krever. Videre skal vi bestrebe oss på å gi aktuell informasjon av teknisk, kommersiell og generell art.

Som konklusjon vil jeg si vi har som mål:

- a) Å utvikle administrasjons- og organisasjonsmønstre som harmonerer med de vi har for flåten for øvrig.
- b) Å utvikle rekrutterings-, opplærings-, utdannelses- og karrieremønstre som harmonerer med de vi har for flåten.
- c) Å utvikle en harmonisk alternering av personell mellom flåten og våre eksisterende og fremtidige oljeaktiviteter.
- d) At vi alle skal ha klart for oss at det er skipsfart vi egentlig driver. De nye virksomhetene må derfor aldri skje på bekostning av, men i tillegg til denne.

Vi har allerede registrert mange som er interessert i disse våre nye virksomheter, men da vi primært vil utvikle personell fra egne rekker, er vi stadig åpne for henvendelser fra interesserte av alle kategorier.

AUTOMATED MUTUAL-ASSISTANCE VESSEL RESCUE SYSTEM — AMVER

**Spørsmålet om norsk deltakelse i formidling av
AMVER-meldinger.**

I tilknytning til innlegg i «Skib-Rederi» nr. 3, 1974, fra Kr. Kristoffersen og Stig Emjellem, opplyser statsråd Einar Magnussen i Handels- og skipsfartsdepartementet at man i prinsippet er enig i at Norge tilknyttes AMVER-systemet gjennom Rogaland Radio. Det er imidlertid ikke klarlagt ennå hvordan omkostningene skal dekkes. «Skib-Rederi» vil komme tilbake til dette så snart det er klarlagt.



— Ikke noe av det gamle sludderet om «Kvinner og barn først» — her er det likestilling! (Punch)

REDERIKONFERANSEN

Det er i tidligere numre av «Skib - Rederi» gitt enkelte glimt fra og kommentarer til den «nye» rederikonferansen. Konferansen har i det store og hele blitt vel mottatt både blant de seilende og de ansatte ved kontoret, og det synes som om man har funnet et vel-egnet forum for kontakt sjø/land og for utveksling av erfaringer, samtidig som den personellmessige side av lederfunksjonen blir satt i fokus.

Konferanseledelsen sitter allikevel igjen med en følelse av at en del av de tanker og idéer som kommer frem i løpet av konferansen ikke i tilstrekkelig grad kommer videre, slik at flest mulig kan bli kjent med hva andre oppfatter som interessant å ta opp til diskusjon. Vi har hatt dette problemet oppe både under september- og oktober-konferansen, og det synes å være stor enighet om å bruke «Skib - Rederi»s spalter til å ta opp disse tanker og idéer.

Vi vil i det følgende nevne noen av temaene som ble diskutert på de to siste konferansene — og vi ber samtidig om å få kommentarer til de forslag det her gjelder:

1. SKOLESKIP

- Et større antall aspiranter samles på ett skip for opplæring.
- En del av disse påmønstres i tillegg til den ordinære bemanningen.
- Tidsrammen for en slik samlet opplæring kan være en rundtur (3—4 måneder).
- Opplæringen fortsetter ombord på andre skip etter denne første opplærings- og «akklimatiserings»-perioden.
- Det må velges en skipstype som gir de beste muligheter for slik opplæring, f.eks. et konvensjonelt linjeskip.
- En av offiserene fungerer som opplæringsoffiser/lærer for denne gruppen.



Rederikonferanse nr. 11.

Fra venstre: Maskinsjef Oskar Øverås, 1. maskinist Roger O. Johannessen, informasjonssekretær Astri Howells, kaptein Kai Samuelsen og stuert Werner Mellbye.

Aktuelle temaer —

Vi ber om kommentarer til forslag

2. ETTERUTDANNELSE

- a) De seilende må i sterkere grad få være med å planlegge sin etterutdannelse. Det kan skje ved at samtlige skip får tilsendt en katalog over aktuelle kurs og konferanser samt tidspunktet for disse.
- b) Førstehjelpskurs for flest mulig er nødvendig.

3. SIKKERHET/VERN

- a) Brannvernkurs anses nødvendig også for matroser/motormenn.
- b) Det er behov for mer realistiske brannøvelser, f.eks. i samarbeid med det stedlige brannvesen.

4. AVISER/TIDSSKRIFTER

Det anbefales at det går ut et spørreskjema til skipene, slik at hver enkelt får anledning til å komme med ønsker når det gjelder hvilke aviser og tidsskrifter det er aktuelt å distribuere.

Vi finner disse temaene interessante og vil komme tilbake med våre synspunkter og kommentarer i et senere nummer.

Imidlertid vil vi gjerne før det skjer motta kommentarer fra andre — og vi gjentar oppfordringen om å bruke «Skib - Rederi»s spalter til en meningsutveksling.

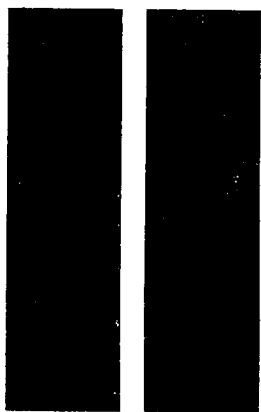
Fra Rederikonferanse nr. 11 og 12.

De to gruppene er i full sving med å løse en oppgave om lederadferd.



Rederikonferanse nr. 12.

Gruppe I (fra venstre rundt bordet): Maskinsjef Frank Eriksen, driftsinspektør Finn-Aage Kristoffersen, stuert Kjell Pedersen, kaptein Ingolf Fjelle, 1. maskinist Arne Vindheim, Kjell Thorvaldsen fra Assuransedekning og claimsavdelingen og overstyrmann Tor Henrik Karlsen.



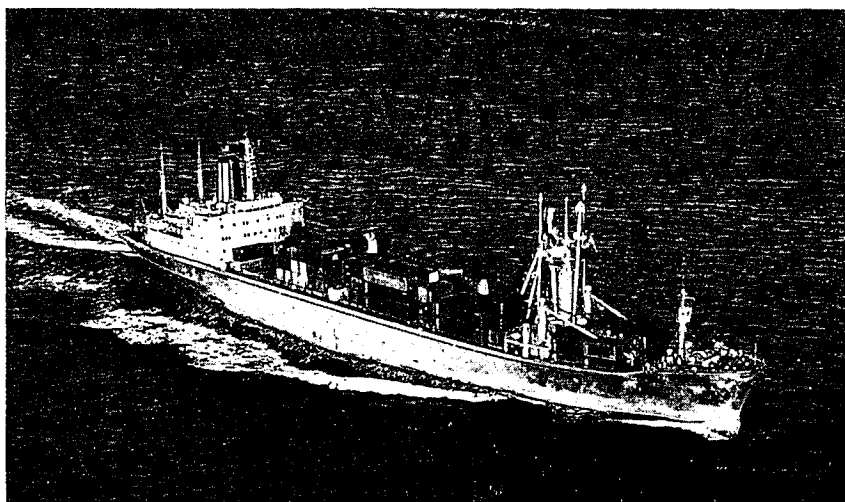
barberlines

Samarbeid en styrke

Rederiene Wilh. Wilhelmsen, Fearnley & Eger og A. F. Klavens & Co. A/S har fra 1920-årene drevet linjefart mellom USA og Det Fjerne Østen, tildels konkurrert, men med økende konkurranse i disse områder utviklet det seg opp gjennom årene et stadig nærmere samarbeid. De enkelte rederienes operasjonsområder var i stor grad sammenfallende, og for å styrke sin stilling, med fremtiden for øyet, ble et utvalg fra de tre rederiene nedsatt i 1968 for å undersøke hva som kunne gjennomføres av effektiviserings- og rasjonaliseringstiltak.

Som et resultat ble Barber Lines A/S opprettet i september 1969 som et selvstendig selskap eiet av de tre rederiene, med formål å drive rederienes linjer mellom USA/Canada og Det Fjerne Østen. I tillegg ble også linjene mellom USA/Midt-Østen og USA/Vest-Afrika inkludert i samarbeidet. Barber Lines startet opp i 1969 med 34 skip (15 fra WW, 11 fra FE og 8 fra AFK).

Som følge av at Fearnley & Eger og A. F. Klavens for fremtiden i økende grad vil konsentrere seg om områder utenom linjefarten, vil disse rederier tre ut av Barber Lines A/S fra 1. januar 1975. Firmaet vil imidlertid fortsette som et selvstendig aksjeselskap, men fra samme dato med Wilh. Wilhelmsen som eiere.



M/S TALABOT i full fart for Barber Lines.



BBS barber blue sea

I januar 1974 ble det innledet forhandlinger mellom Barber Lines A/S og Blue Sea Line om samarbeid på Østen-farten. Blue Sea Line var samsellingslinje mellom SEACO (Brostrøm), Gøteborg og Blue Funnel Line (Ocean Group), Liverpool. Forhandlingene resulterte i et nytt samseilingsopplegg som vil bli markedsført under navnet Barber Blue Sea, og Barber Lines A/S vil ha ansvaret for linjefarten for disse linjer fra 1. november i år. Barbers linjer til Midt-Østen og Vest-Afrika vil bli holdt utenfor denne nye pool, men fortsetter under Barber Lines A/S' administrasjon.

ORGANISASJON

Som aksjeselskap har Barber Lines A/S et eget styre som vil bestå av skipsreder Niels Werring jr., skipsreder Wilhelm Wilhelmsen og adm. direktør Hakon Østberg, mens for Barber Blue Sea er det nedsett en Executive Committee som blir samseilings øverste myndighet. I Executive Committee finner vi representanter for hvert av de deltakende rederiene: Blue Funnel Line Ltd. med C. D. Lenox-Conyngham, SEACO med C. L. Ugglå, Wilh. Wilhelmsen med Nils Werring jr. og Barber Lines A/S med Hakon Østberg.

Hos Barber Lines A/S har Hakon Østberg vært administrerende direktør siden starten i 1969. Østberg hadde 10. oktober i år 25-års jubileum — med 20 år i WW og 5 år i Barber Lines. Administrasjonen for øvrig er dir. Kaare B. Isaksen, ass. dir. Gøthe Gøthesen og ass. dir. Arne Haugmo. Frank Rønning vil tiltre som ny økonomisjef fra 1. januar 1975 etter 10 års tjeneste hos Wilh. Wilhelmsen. Som et resultat av Barber Blue Sea-samarbeidet styrkes Barbers organisasjon med J. C. Hurst som kommer fra Liverpool og knyttes til Marketingavdelingen, samt Sven Hofflander fra Gøteborg som koordinator for Barber Blue Sea-linjene til og fra Fjerne Østen.



Morgenmøte hos administrerende direktør Hakon Østberg. Fra venstre: Sven Hofflander, Gøthe Gøthesen, Hakon Østberg, Guttorm Andersen og Arne Haugmo.

På kontoret i Oslo er det i dag 70 ansatte og i tillegg har Barber 19 uterepresentanter, de fleste lasteinspektører stasjonert i de viktigste lasteområdene. Siden etableringen i 1969 er det opprettet egne firmaer i Hong Kong og Singapore. Foruten å være agent for Barber Blue Sea representerer disse agentkontorer Willine og i Hong Kong også Scindia. I Kuwait er Barber medeier i et agentfirma, som foruten Barber Lines også representerer Scandinavian Middle East Line, Willine og NYK's bilbåter.

Hensikten med å opprette egne firmaer er primært å betjene egne skip og sikre sine interesser i de aktuelle områdene, men det er vesentlig at disse agenturer utvikler sitt funksjonsområde for bl.a. å betjene andre linjer.



Erik Falkenberg i Barbers marketingavdeling har hatt ansvaret for introduksjonsopplegget av Barber Blue Sea. Primært var målet med introduksjonskampanjen å bringe facts frem til den enkelte avskiper og mottaker om hvem som står bak BBS, hva vi kan tilby kundene i form av forbedret service i videste forstand, hvilke områder BBS-linjene dekker etc.

Vi ønsket å benytte hovedelementene i tidligere linjenavn fordi disse var velkjente i traden, men samtidig bygge opp ny identitet for samseilingen som vil bli markedsført under navnet Barber Blue Sea. Tema i introduksjonsperioden var «Best of Both Services» hvor vi spiller på samme bokstaver som i forkortelsen av linjenavnet, nemlig BBS.

Vi har utarbeidet et eget «identification program» slik at vi får en ensartet bruk av trade name og farver. For å bygge opp linjens nye identitet inngikk den nye logo/trademark som et vesentlig element.

For å få best mulig dekning for vårt budskap innenfor en rimelig budsjettamme, satset vi primært på direct mail; (a) generell introduksjonsbrosjyre og (b) personlig brev til alle våre viktigere kunder med mer detaljert informasjon.

Parallelt, etter nøye mediavurdering, kjørte vi annonser meget selektivt i dagspresse og fagtidsskrift.

EF

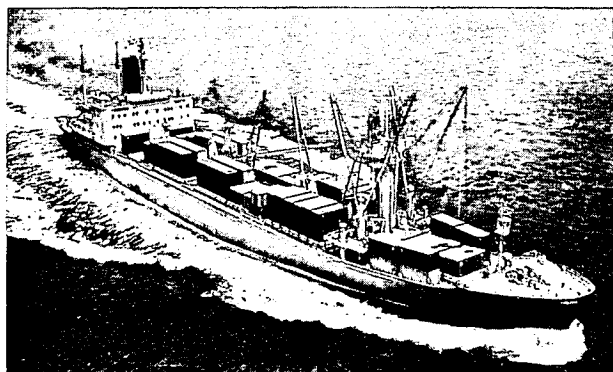
LINJENE

Barber Blue Sea, eller BBS som vi med tiden regner med vil bli linjenes kjennemerke, opererer i dag følgende ruter:

- U.S. Atlantic/East Canada til Far East.
- U.S. Gulf til Far East.
- U.S. Pacific til Far East.
- West Canada/U.S. Pacific til Panama/Venezuela.
- Far East til West Canada/U.S. Pacific.
- Far East til U.S. Gulf/U.S. South Atlantic/U.S. North Atlantic/East Canada.
- Far East til Panama/Venezuela/Jamaica.

Barber Middle East Line og Barber West African Line holdes som nevnt utenfor BBS. Det er verdt å merke seg at Barber Middle East Line i november 1974 kunne feire sitt 10-års jubileum. Utviklingen i områdene omkring den Persiske Gulf ser ut til å kunne gi denne linje meget interessante muligheter i overskuelig fremtid.

SKIPENE



M/S TAIKO

For Ocean Group i Liverpool vil Barber Lines A/S operere åtte såkalte Priam Class skip bygget i 1966/67, hver med en kapasitet på ca. 730 000 cu.ft. bale og fart på 21 knots. Ocean Group er Englands nest største rederi og er bl. a. deltakere i OCL.

Fra Brostrøm i Göteborg, som er Sveriges største rederi, kommer tre såkalte Combo-skip bygget i 1974, som kan ta opp til 1 000 20-fots containere eller en kombinasjon av breakbulk/containere: 540 000 cu.ft./410 TFE, og de har en hastighet på 23 knots. Combo-skipene vil utgående fra USA til Australia bli operert av Atlantic Express Service og bli overtatt av Barber Blue Sea i Østen for hjemgående til USA.

For Wilh. Wilhelmsen vil Barber operere følgende skip:

M/S TARANTEL	M/S TALABOT
M/S TRAVIATA	M/S TAIKO
M/S TAGAYTAY	M/S TRINIDAD
M/S TAI PING	M/S TAIMYR
M/S TAMERLANE	M/S TIJUCA
M/S TIRRAUNA	M/S THEBEN
M/S TARONGA	M/S TUGELA
M/S TEMERAIRE	

Gjennomsnittsalderen på skipene operert av Barber Lines A/S vil som følge av BBS-samarbeidet bli redusert med tre år.

SAMARBEID EN STYRKE

Når man ser tilbake på de fem årene som Barber Lines A/S har operert, synes det ikke å være tvil om at dette «joint operating company» har innfridd de forventningene som ble stillet og bekreftet at større samarbeidsenheter, kanskje spesielt innenfor linjefarten, også vil være riktig for fremtiden.

Som en naturlig konsekvens av dette kan man også si at det nye BBS-samarbeidet ble etablert. I og med BBS-samarbeidet vil Barber Lines A/S øke sine lastekapasitet med ca. 30 %. Containerkapasiteten er nær fordoblet. BBS blir den eneste shipping-linje som kan tilby regelmessige direkte seilinger til og fra alle kyster av USA og Canada og med losse- og lasteanløp i alle de mest betydningsfulle havnene. Dette er i sin natur et godt salgspoeng pluss at det åpner muligheten for stor fleksibilitet ved disponering av tonnasje i spesielle situasjoner som f. eks. ved havnearbeiderstreiker, som man opp gjennom årene har hatt jevnlig i USA.

For shippingnæringen er det som for alle andre industrier skyer på himmelen. Man er avhengig av stabil, helst økende verdenshandel. Som følge av usikker økonomi i mange land og vanskeligheter i verdens valutasystem, kan dette få innflytelse for verdenshandelen iallfall på kort sikt. Et annet poeng er Unctad-koden med sin 40/40/20-regel, som kan stille spesielt såkalte «Third Flag» linjeoperatører i en vanskelig stilling.

Med en moderne flåte og en stadig sterkere organisasjon har imidlertid Barber Lines A/S et godt fundament å bygge videre på for å møte fremtidige utfordringer.



— Statistikk är som en gattlykta —
den lyser upp ett mycket litet område
men är utmärkt att stödjä sig på.
(Salon Gahlin.)

Vår personellpolitikk

Nils Wetlesen er født i 1932. Han begynte i Wilh. Wilhelmsen etter skipsførereksamen i 1956. Høyere Skipsførereksamen 1963 og Dispasjøreksamen 1964. Avanserte til kaptein, og begynte i daværende Maritim avdeling som inspektør 1965 med opprettelsen av offisersaspirantsystemet som hovedoppgave. Ansatt i Utviklingsavdelingen ved etableringen av denne etter omorganiseringen i 1967, og i seksjonens sekretariat ved opprettelsen av dette i 1969. Maritim personellsjef fra 1. mai 1974.

«Skib - Rederi» benytter her anledningen til å konfrontere vår nye maritime personellsjef med noen spørsmål av interesse så vel for seilende som for andre.

Hva legger du i begrepet god personellpolitikk i dagens situasjon?

Et omfattende spørsmål som krever et langt mer omfattende svar enn denne anledningen gir. Skal jeg likevel komprimere det, vil jeg gjøre det helt kort og si sikkerhet og balanse. Med sikkerhet mener jeg et tilbud til de ansatte som gir mening i hverdagssituasjonen, trygghet i et klart ansettelsesforhold og avansementstilbud som gir tro på karrieren og optimisme med tanke på fremtiden helt opp i pensjonisttilværelsen.

Med balanse mener jeg at tilbudet såvel lønnsmessig som sosialt og karrieremessig må være i takt med samfunnet for øvrig. Fordi vårt seilende personell i kraft av sin kvalitet vil bli internasjonalt ettertraktet i enda større grad enn hittil, må den fremtidige politikk gis et videre perspektiv enn det som umiddelbart synes tilstrekkelig lokalt.

Ordet ressurs er blitt et moteord i dagens debatt. Hvor står WW's «personellressurser» i forhold til de økonomiske og teknologiske ressurser?

Her blir jeg fristet til sitater. I Maritim Seksjons langtidsbudsjett både for perioden 1974—78 og 1975—79 står det under avsnittet «Grunnleggende forutsetninger - policy» følgende:

«Firmaets politikk for seilende personell er basert på et grunnsyn som kan sammenfattes i to hovedpunkter:

1. At vi har den oppfatning at våre personellmessige ressurser er en vesentlig konkurransefaktor som sammen med økonomiske og tekniske ressurser inngår i den langsiktige planlegging av firmaets virksomhet.
2. At våre personellmessige tiltak skal baseres på en balansert vurdering av rederiets behov for kvalifisert arbeidskraft, personellens behov for sikkerhet og utvikling og den samfunnsmessige utvikling.»



Nils Wetlesen.

Dette er klar tale, og det blir stadig mer innlysende for enhver etter hvert. La meg gå enda litt videre og si at av disse tre er ihvertfall ikke personellressursene den minst betydelige i dagens konkurransesituasjon. Økonomiske og teknologiske ressurser er det flere som har, mens personellressursene er vårt gode kort fremfor mange.

I hvilken grad er vårt maritime personell med på planleggingen av fremtidens driftsformer for skip?

Du tenker på prosjektskip? Vi har i øyeblikket 54. La meg si at jeg ikke ser den nåværende driftsform som noe riv ruskende galt — heller ikke den som var eller den som kommer. Enhver som er ombord er med på utviklingen fra dag til dag og bidrar med sin innsats til en balansert utvikling. Vi skal ikke glemme at det skjer store forandringer rundt oss — verden blir stadig mindre. Målet må ikke være to separate enheter; skip og land, men én enhet; skip/land. Det er oppgaver nok for begge «avdelinger» uten at de skal behøve å gjøre dobbeltarbeid på bekostning av et felles godt resultat.

Hva gjøres for å skape bedre informasjon/kommunikasjon mellom kontoret og de seilende?

Noe, men ikke nok ennå. Men bare det at vi innser at det nok ikke er nok, må jo være en god start. I mellomtiden skjer ting. Med 6 måneders tjeneste ses vi ihvertfall oftere. Vi trenger mer, og «Skib - Rederi» må være ett middel. Rederikonferansen er et annet. Reiser ombord — og ikke bare havnebesøk — er et tredje, og besøk ved kontoret et fjerde. Alt dette må utnyttes bedre. Videre har vi organisasjonsmessige forandringer i land. Innen Driftsavdelingen har opprettelsen av driftsgrupper vært et riktig tiltak. I Maritim Personellavdeling vil vi gjøre noe lignende. Dette stiller store krav i en overgangsperiode, men målet rettferdiggjør også det. I mellomtiden utvikles tekniske kommunikasjonsmuligheter. Alt i alt synes jeg vi er på god vei, og vi lærer etter hvert.

Kommunikasjon er et nøkkelbegrep, og selv om avstandene blir mindre, løses ikke problemet av seg selv. Geografisk avstand er ofte tillagt større vekt enn berettiget, og det er andre avstander som er av minst like stor betydning. Det ser vi daglig eksempler på. Helt perfekt blir det nok aldri, men vi kan starte med å ville forstå hverandre. Det er til sist en absolutt forutsetning.

Dette var om to-veiskommunikasjon. Når det gjelder ren informasjon vil vi i fremtiden bestrebe oss mer på å benytte «Skib - Rederi». Det er stadig nye ting som skjer, noe dette nummer viser tydelig, f. eks. når det gjelder våre oljeaktiviteter. Dette og annet stoff vil vi følge opp med i tiden som kommer. For å få denne informasjonen så riktig og dekkende som mulig, trenger vi imidlertid også spørsmål om det som er av interesse. Det er et ønske.

SDS — PROSJEKT NR. 26

Utvikling av personelladministrativ kompetanse

Det har i de senere år vært en økende forståelse for betydningen av de menneskelige ressurser i næringen. Dette fremgår av de mange prosjekter og tiltak som er satt i gang og den interesse de er omfattet med fra mange hold. I stikkordsform kan nevnes arbeidet med de nye utdannelsesmønstre, systematisk opplæring, fast ansettelse, forsøk med prosjektskip, nye rekrutteringstiltak, Høegh Mistral og andre forskningsprosjekter osv.

Disse tiltak og prosjekter har imidlertid det til felles at de for å lykkes og for å føre til praktiske resultater er avhengig av personelladministrativ kompetanse i den enkelte rederiorganisasjon.

SDS (System for Drift av Skip) har derfor i samarbeid med Institutt for arbeidspsykologi og personalforvaltning ved Norges Handelshøyskole og Avdeling for lederutvikling og personaladministrasjon i Norges Rederforbund, startet et prosjekt som har en to-sidig målsetting:

- Å tilføre rederiene personelladministrativ kompetanse.
- Å avdekke områder som i fremtiden vil kreve spesiell forskningsinnsats, og som deltakerne i form av utviklingsoppgaver forsøker å løse.

Hovedfasene i prosjektet er:

1. Generell opplæring i personelladministrasjon og organisasjonsutvikling.
(1. halvår 1974 ved Norges Handelshøyskole i Bergen, avsluttet med eksamen i juni.)
2. Innføring i næringens situasjon, opplæringstiltak, prosjekter og forskning.
(2. halvår 1974.)



Vår mann i SDS-prosjekt nr. 26, Hans Chr. Bangsmoen, i midten sammen med prof. Svein M. Kile, Norges Handelshøyskole til venstre og til høyre prosjektleder Arne Aure, Norges Rederforbund.

3. Selvstendige prosjektarbeider med analyse, databehandling, anvendelse og utskrivning av rapporter. Resultatene vil i den grad det er mulig bli tilgjengelige for hele næringen.

Prosjektet er lagt opp slik at de 16 deltakerne med visse mellomrom møtes til seminarer av 1 ukes varighet. Periodene mellom disse samlingene forutsettes brukt til selvstudier og gruppearbeider.

Opplæringskonsulent Hans Chr. Bangsmoen er rederiets deltaker i dette prosjektet, og han vil i et senere nummer av «Skib - Rederi» redegjøre for det prosjekt som vil bli gjennomført innen rederiet 1. halvår 1975.

TV-KASSETTER OMBORD

Et skritt på veien har vi kommet ved at NRK har frigitt et ukentlig 1-times program bestående av nyheter og sport. Programmet blir produsert i regi av Velferden og skulle således med det første være klart for forsendelse til de skip som har installert video-TV ombord.

Video-systemet er enkelt å betjene. TV-kassetten er i vekt og størrelse som en vanlig bok. Denne settes i en video-recorder som er tilsluttet en TV-monitor. Med operasjon som på et vanlig lydbånd kommer bildet på skjermen. Bildet kan «fryses» og suppleres med kommentarer, og kassetten kan switches frem og tilbake evt. for repetisjoner. Kassetten har en spilletid på opp til 60 min., og den har meget lang levetid.



HELGE SELMER:

Video-saken et skritt videre

Video-systemet og anvendelsen av TV-kassetter er et resultat av en teknologisk utvikling som for fremtiden vil føre til et helt nytt kommunikasjons- og informasjonsmiljø, ikke minst på våre skip. Gjennom Velferden og Norges Rederforbund har det derfor i lengre tid vært arbeidet med å legge forholdene til rette for bruken av video på norske skip i utenriksfart. Dette krever et system som ikke lar seg rigge til over natten, og problemene har vært mange og større enn først antatt.

FORSØKSSKIP

Video-systemet har allerede vært prøvet på flere norske skip, og resultatene fra testrapportene har vært meget gode. Selv ikke under sterke klimatiske påkjenninger med store vibrasjoner i skipet, har det oppstått tekniske problemer. Forholdene omkring apparatur og installasjon synes klarlagt, og man anser på de fleste hold et japansk-produsert system som det beste alternativ. Betjening og plassering av TV-monitoren er grundig testet, og man har også fått sjøfolkenes reaksjon på ulike programtyper som er kjørt på forsøksskipene.

OPPHAVSRETT OG JURIDISKE PROBLEMER

Det video-saken foreløpig har strandet på er NRK's innstilling til frigivelse av programmer samt forskjellige kunstnerorganisasjoners særkrav om honorarer for program de har deltatt i. Man er her selvfølgelig redd for en kommersiell utnyttelse av TV-kassettenes,

men det er ikke dette saken dreier seg om. Norsk Rikskringkasting er en monopolbedrift som har til oppgave å skaffe det norske folk fjernsynsprogrammer. Vi har hevdet, og vil stadig hevde, at mannskaper på norske skip er en del av det norske folk, og at NRK har en klar forpliktelse overfor dem. Det har vært meget vanskelig å overbevise folkene på Marienlyst om situasjonen. En klar diskriminering av sjømannsstanden! Norske skip betaler lisensavgift, og de fleste sjøfolk betaler en lisensavgift som de i meget liten utstrekning får valuta for. Nordmenn på Svalbard ser norske fjernsynsprogrammer ved hjelp av kabel-TV og TV-kassetter. Hva er vel mer naturlig enn at våre sjøfolk får nyte de samme goder som oss her hjemme?

En komité som består av representanter fra Handelsdepartementet, Justisdepartementet, Norges Rederforbund, Statens Velferdskontor for Handelsflåten og NRK arbeider med video-sakens formelle og juridiske sider, og vi får bare håpe at komiteen kommer frem til en snarlig og brukbar løsning slik at fjernsynsprogrammer blir tilgjengelige for våre sjøfolk.

PROGRAMTILBUD

Målsettingen for video-saken er forsåvidt klar, og den går ut på at norske skip skal få et representativt utvalg av de programmer vi kan se her hjemme. Dette gjelder i første rekke sendinger fra NRK og de nordiske fjernsynsstasjoner, men også programmer fra utenlandske produsenter.

Programmene kan inndeles i tre kategorier:

- Aktualitetsprogrammer (nyheter og reportasje).
- Underholdningsprogrammer.
- Undervisning og instruksjon.

Spesielt fra utenlandske produsenter foreligger det et utall av programtilbud hvor hovedvekten er lagt på underholdningssiden med kassetinnspilte filmer og shows. Men det varer nok ennå en stund til Fleksnes kommer ombord og man bivåner norsk cup-finale i Persiske Gulf.

Gjennom Velferden og i samarbeid med de enkelte rederier vil man også produsere kassetprogrammer i egen regi, og spesielt med henblikk på undervisning og instruksjon.

— o —

Avspark i video-saken er tatt, og ballen ruller om enn sakte. I påvente av myndighetenes løsning av de juridiske problemer må mye klarlegges, bl. a. et eget programutvalg, produksjon av og mangfoldiggjøring av kassetene, sentraldirigert distribusjonsapparat og prisnivå for utstyr og kassetter. De enkelte rederier må også bidra med sin del av kostnadene for hva dette store apparat vil komme på.

På en henvendelse fra Velferden/Rederforbundet om å være med på dette samarbeidet har de fleste rederier svart positivt. Når tiden er moden, vil vi forhåpentlig lansere TV-kassetter også på våre skip.

SKIPSFARTSMINISTER EINAR MAGNUSSEN:

Videobåndtjeneste

Dette vedrører riktignok ikke Handelsdepartementets budsjett, men vi er selvfølgelig interessert i en løsning.

Det er et spørsmål om å bringe programmer fra norsk fjernsyn ut til sjøfolkene, slik at de relativt snart etter at programmene er sendt, kan få sett programmene på fjernsynsskjermen ombord på skipene. Det er nedlagt et betydelig arbeid i denne saken, og det hovedproblem som nå står igjen å løse, er et krav om avgift fra de grupper som er med i fjernsynets programmer, kunstnere og andre. Fra deres organisasjoners side hevdes det at videobåndfremvisning ikke kan regnes som en naturlig del av kringkastingsvirksomheten, og at derfor særskilt avgift må erlegges.

Vi håper at vi kan komme til en rimelig og fornuftig løsning i samarbeid med de berørte organisasjoner snarest mulig, slik at våre sjøfolk kan få utvidet velferdstilbudet med aktuelle fjernsynsprogram, som i særlig grad burde være et tiltak som kan gi dem en følelse av kontakt med hjemlandet. Det er tatt kontakt med disse organisasjonene, og en rekke møter er avholdt. Vi håper at vi kan få avholdt avsluttende møter i nær fremtid som kan gi positive resultater.

(Fra Stortingets budsjettdebatt.)

Den nye konferanse- trafikken på Sør-Afrika

Etter flere års utredningsarbeid har konferanserederiene, som opprettholder linjefarten fra Europa/UK til Sør- og Øst-Afrika, besluttet å gå over til containerskip. I forståelse med den sør-afrikanske regjering er det blitt bestemt å sette inn 10 større og 4 mindre containerskip av Lift-on/Lift-off typen. Den større typen, som etter planene skal settes inn for Nordkontinentet/UK, får en kapasitet på 2 450 20-fots containere, mot 1 300—1 400 fot den mindre typen, som skal trafikkerer Middelhavsområdet. Fra Nordkontinentet/UK blir det seilinger med 5½ dags intervaller, fra Middelhavet hver fjortende dag.

Man håper å kunne starte den nye servicen i slutten av 1977 eller begynnelsen av 1978, som er det tidligste tidspunkt for levering av de nye skip. Overgangen til den nye transportmetoden kommer naturligvis til å ta sin tid.



Når det gjelder seilingene fra Skandinavia er ennå intet vedtatt, og vi fortsetter med vår nåværende tonnasje.

For tiden har WW to konvensjonelle skip på Sør-Afrika, mens RABT har fem konvensjonelle skip samt et forlenget Skandiaskip. Den utgå-

ende service fra Skandinavia opprettholdes gjennom samseiling med RABT. I motsetning til RABT er WW for tiden ikke engasjert i den hjemgående konferansetrafikken. Våre seilinger har for det meste tatt fulle bulklaster fra Lourenco Marques til Kontinentet.

MAGNE MADSEN:

Flyvetanker under en flyreise

Rolig avslappet og godt tilbaketrukket i setet, er man kommet i det stadium under en god flyreise hvor man er i harmoni med sine nære omgivelser, som i dette tilfelle er nest akterste kabinseksjon i en Boeing 747-B. Reisen har ikke vart så lenge at man føler stivheten i kroppen og en økende trang til bevegelse, men lenge nok til at det hektiske maset før og under avreisen er kommet på avstand. En velsmakende middag med en ¼ flaske god Burgunder til samt en påfølgende whiskypjølter etter måltidet, gjorde også sitt til at man dømte hen med lydene av flyet og menneskene i det som et svakt akkompagnement til tankene som kretset rundt så mangt, og som jeg her forsøker å gjenmemorere til leserne av vårt ærede husorgan «Skib - Rederi».

Før middagen hadde jeg en inspirerende samtale med min reisefelle i setet ved siden av, som denne gang var en dansk handelsattasjé på vei til ambassaden i New York hvor han skulle tjenestegjøre i tre år. Fra vår samtale husker jeg at danskene er sku lidt misunnelig på oljen vår, at nordmennene er sku bra karer, og at landet vårt er maie vakkert med sine fjorder og høye fjelde. Ja, det siste er jeg så absolutt enig i, men ikke ubetinget enig i at vi nordmenn er så bra karer. Ihvertfall ikke når mulighetene er til stede for å tulle i seg alkohol utover det som må sies å være sublimt måtehold.

Jeg konstaterte med et visst vemod at en hovedårsak til øyeblikkets velvære ikke bare var godt flyvær, godt spise og drikke, for det er det oftest når man er på reise til og fra skipet, men det faktum at dette så ut til å bli en reise hvor man slapp å skamme seg på standens vegne over enkeltes trang til å benytte enhver anledning til beruselse. Ja, ganske riktig, kjære leser, derfor oppta spalteplass for å slå et slag for det å kunne nyte tilværelsen etter forholdene i øyeblikket og for måtehold så vel under tjenestereiser som ombord i skipet. La meg øyeblikkelig ile til med at det ikke var våre folk jeg skammet meg over, men allikevel sjøfolk.

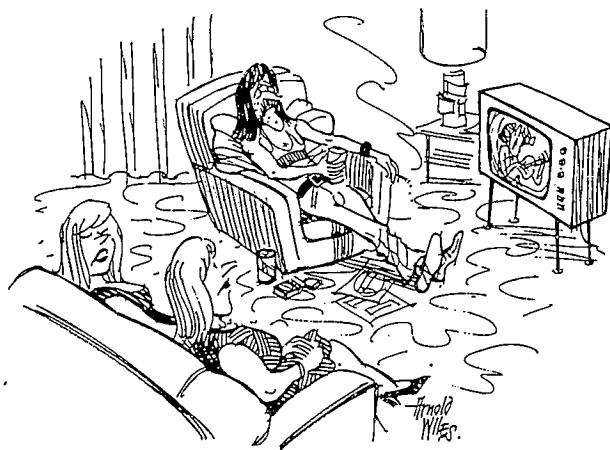
Under mine to forrige reiser til skipet, begge ganger til Yokohama, ble reisen for meg og mine likesinnede reisefeller totalt ødelagt av 2—3 mann på reise til sine skip i Japan. Snøvlende og brautende kranglet de med flyvertinnene om mer å drikke. Selv fem seterader fremover kunne man høre han Ola fra Utaneset legge ut om sine tidligere amorøse opplevelser i Japan til han Nils fra Oppidalen, mens han Nils som ikke hadde det like livlig med jentene, kunne hevde lenger fartstid. Var disse karene like utholdende i arbeidet ombord i skipet som de var under denne reisen til det, måtte de sikkert bli bra karer ombord om de kunne holdes tørre. De holdt det nemlig gående til vi nesten var fremme i Tokyo, og at vi andre var svært trette og lite opplagt ved fremkosten sier seg selv.

Til felles med flyet, er også skipet en enhet under forflytning hvor menneskene behersker de indre funksjoner, mens naturkreftene og de fysiske lover be-

hersker de ytre. Til felles har vi også det tvungne kollektivistiske samvær fra reisen begynnelsen til slutt, hvor den enkeltes velvære er sterkt avhengig av den annen generelle oppførsel. En vesentlig forskjell er det imidlertid — i flyet blir vi bare passivt forflyttet kollektivt sammen, ombord i skipet er hver enkelt en aktiv enhet i selve prosessens primæropp-gave, det å forflytte skipet fra havn til havn. Skipets drift og sikkerhet er derfor avhengig av oss som bemanner det. Derfor er også skipets bemanning bestemt ved lov, som det er en skipsførers lovbestemte plikt å etterkomme til enhver tid.

Personlig anser jeg ikke et beruset besetningsmedlem som en lovmessig del av skipets bemanning, for da er vedkommende gått ut av de aktives rekke og inn i de passives, og er kun en belastning for oss andre. Dertil seiler skipet underbemannet med samme antall som det måtte finnes berusede besetningsmedlemmer. Det jeg vil frem til her, er det syn at man ikke kan påberope seg fritid ombord i et skip i denne sammenheng. Når som helst kan det oppstå krisesituasjoner hvor skipets og dets besetnings sikkerhet er avhengig av den enkeltes være eller ikke være. Kritesituasjoner oppstår uavhengig av helg og fritid.

Når man betrakter seg selv som en liberalist og sosialt interessert, med det for øyet at hver enkelt ombord er en medarbeider som bør inneha maksimal individuell frihet i fritiden, kommer man tilsynelatende lett i konflikt med dette å tillate salg av drikkevarer ombord. Jeg sier tilsynelatende, for selv om dette spørsmålet har vært årsak til meget diskusjon opp gjennom årene, og enkelte har tatt det meget fornærmelig opp, er det for meg en selvfølge at om alkohol ikke kan nytes med måtehold, er det i alles interesse at det ikke selges alkohol i det hele tatt. Dette synspunkt er det imidlertid mange med rette som ikke er enig i, fordi de sier at det er ikke riktig at jeg skal straffes fordi at han Ola og Nils ikke kan bruke måtehold.



— Hans mål er å knuse hele samfunnet — bortsett fra Folketrygden, gratis utdannelse, boligstøtten og ledighetstrygden. (Punch)

Har man valgt sjøen som arbeidsplass, har man også valgt et liv i et kollektivsamfunn hvor vi innen skipet lever og bor sammen 24 timer i døgnet. Han Nils og Ola med flere etter som, er alltid med i dette kollektivet. De er ofte bra karer og gode medarbeidere som kan jobben sin, bare det at de har det litt vanskelig med dette å passe måten. Blir de stillet utenfor fellesskapet, danner man snart et delt samfunn med privilegerte og uprivilegerte. Det blir klikkesvesen med noen utenforstillet, noen som ikke er med i fellesskapet som mister trivselen og arbeidsgleden, og skipet er den tapende part uansett.

Man bør leve og la leve også ombord i skipet. Der som ellers må man kunne ta vare på øyeblikkene i livet, for ellers kan man lett ha kastet bort mange år. Med bare seks måneders tjenestetid og med meget fritid innen disse seks månedene, skulle det ikke være så vanskelig å leve et meningsfylt liv også til sjøs, selv om det er restriksjoner på drikkevarer i forhold til landlivet. Jeg kan heller ikke riktig forstå at den enkeltes vel og et godt skip skal være avhengig av hvor meget drikkevarer det tillates solgt ombord. La oss nyte et glass vin til maten og gjerne en pølster over bridgebordet. La oss også gjerne ta et glass under skipets faste velferdsarrangementer og privat om dette passer. Men ut over godt måthold vil jeg fortsatt bli en «Vestlandsfan» og «Barnepike», bare så du vet det og ikke blir skuffet når du kommer ombord. Ellers hjertelig velkommen, jeg skal gjøre alt som står i min makt for trivsel, god forpleining og fra hjertet gi det jeg kan for en god medarbeider.

PER HALTEN:

Trivsel ombord

Skipssamfunnet er et lite og lukket miljø, hvor medlemmene lever adskilt fra familie og vennekrets. Dette stiller store krav til menneskelige kvaliteter hos alle ombord. Den enkeltes velferd bør komme mer i fokus. Dette gjelder spesielt mannskaper i tankflåten, som i den senere tid har fått lange sjøreiser rundt Sør-Afrika. Tiden under land for disse skip er også blitt redusert — relativt. Dette gjør det nødvendig å øke trivselen ombord.

Sjølivet har utvilsomt sine minusfaktorer. Men vi mener imidlertid at hvis det blir gjort noe virkelig positivt innen boligforholdet ombord, vil dette øke trivselen og virke avstressende på sjømannen. Savnet av et daglig familiesamvær og i det hele tatt av det hjemlige miljø slår kanskje sterkest ut i denne retning. Handikappet er dog betydelig redusert ved lovbestemmelse om fri hjemreise bare etter seks måneders

sjøtjeneste. Da kan man benytte anledningen til å skifte over til et annet skip, hvis man ikke trives i det spesielle «lukkede samfunn» som man mer eller mindre tilfeldig måtte være blitt tilsluttet.

Alkohol har vært kjent og brukt av nesten alle folkeslag ned gjennom tidene. Som nytelsesmiddel har alkohol en stor utbredelse, og den er også gjenstand for omfattende misbruk. Det er viktig å forsøke å redusere drikkepresset til sjøs og likeledes forsøke å hindre at det innarbeides uheldige drikkevaner. Blant mannskapene kan det også være en og annen som strever med sitt alkoholproblem og forsøker å holde det under kontroll. For ham vil tonen og holdningen ombord være avgjørende for hvorvidt dette skal lykkes. Idrett og annen sunn fritidsbeskjeftigelse vil sikker i mange tilfelle kunne bidra til å redusere lysten til eller behovet for å drikke.

Hvorfor Jeppe drikker

*Hvor høflig han var lar seg knapt nok beskrive:
Han bukket så korsryggen formelig brakk.
To ord var hans vokabular her i livet:
Det ene var «unnskyld». Det andre var «takkk».*

*Hans liv var å vise seg veloppdragen.
Han levet — og takket fordi han fikk lov.
Han takket om natten, han takket om dagen,
og mumlet en unnskyldning selv når han sov.*

*Men motet til ikke å være beskjeden
kom over ham bare de ganger han drakk.
Da kunne han si noe annet isteden.
Han slapp å si «unnskyld». Han slapp å si
«takkk».*

*Nu kunne han plutselig snakke en masse;
de dristigste drinkene drev ham til dåd!
Forløst i uhøflighet satt han ved glasset
med lykkelig utvidet ordforråd.*

*Men ble han så edru når tørsten var slukket,
da talte han atter som høflige menn:
«Om unnskyldning ber jeg fordi jeg
har drukket,
men takker fordi jeg skal drikke igjen.»*

André Bjerke.

Og hva angår arbeid ombord i et skip, så kan man vel med god grunn spørre om ikke den samme drawback preger stillesittende kontorarbeid eller passing av en maskin i en fabrikk — ensartet operasjon fra dag til dag.

En karriere i handelsflåten skiller seg for øvrig i visse henseelser sterkt positivt ut fra yrkene på landjorden. Veien til godt betalte stillinger er gjennomgående både kortere og sikrere, utdannelsen billigere, til dels med lønn i skoletiden, enn for virksomheten i land. Så urolig, hektisk og oppstykket som tilværelsen på landjorda i vår tid er blitt, skulle man tro at periodevis relativt avsondret virksomhet ombord i et skip vil få økende tilstreking.

Vi er klar over at det gjøres anstrengelser for å bedre de samfunnsmessige forhold ombord, men vi er ikke helt overbevist om at resultatet av bestrebelsene tilfredsstiller dagens moderne menneskers behov. Utviklingen skjer i akseleerende tempo. La også boligforholdene og trivselen til sjøs få høy prioritet.

Brannhavarier — preventive tiltak

Jeg mottok ovennevnte sirkulære da vi passerte Cape Town i ballast til Persiske Gulf, og vil gjerne fortelle hva vi har foretatt i den anledning.

Det første som ble gjort var at vi stensilerte opp hele sirkulæret i flere eksemplarer, nok til hele besetningen, da jeg mente at jo flere som fikk innblikk i dette, desto bedre. Maskinsjef Vikene og jeg gikk igjennom sirkulæret sammen og ble enige om å ha møte med alle de som kom i direkte befatning med sveising og brenning. På møtet, som ble avholdt 2/9 i salongen, deltok maskinsjef, overstyrmann, begge 1. maskinistene, arbeidsleder, reparatør, to motormenn (begge kan sveise og den ene er tillitsmann ombord), samt de to reisereparatørene som for tiden befinner seg ombord.

Jeg forklarte først årsaken til møtet, leste opp fra sirkulæret, og summerte opp hva vi først og fremst ville oppnå med dette — kort fortalt «Bedre Sikkerhet».

Så overtok maskinsjef Vikene og stilte deltakerne de ti spørsmålene angående «Sveise- og brennerutstyr ombord». På meg virket det som om flesteparten kjente til tingene, mange ting ble diskutert grundig og lenge, men vi ble da stort sett enige om svarene. Vi hadde jo også to «eksperter» ombord, de to reisereparatørene, og vi prøvde å blande dem så mye som mulig inn i diskusjonen med direkte spørsmål.

Alle fikk deretter hvert sitt eksemplar av sirkulæret og litt tid til å lese igjennom det.

Til slutt ble alle spurt om de hadde noe å bemerke eller spørre om, og det eneste som det ble reist spørsmål om var sikkerhetsvakten som skulle være til stede. Her ombord har vi nå en av de to sveisekyndige motormennene med reisereparatørene. Hans jobb består i å sørge for at brannapparat og brannslange med skumkanon og skumbeholdere alltid er ved den tanken de arbeider i, passe på stenging og åpning av kass- og surstoffflaskene, samt være behjelpelig ellers for at arbeidet skal gå sikrere, lettere og fortere. Er det da nødvendig i tillegg å ha en offiser til stede hele tiden?

Ser restriksjonene gjelder linjeskip, og vil gjerne vite om vi uten videre kan overføre disse til tankskip og da ha en offiser til stede i eller ved lastetankene hele tiden mens arbeidet pågår. (De arbeider nå fra kl. 0800 til kl. 2300 hver dag.) Kan tilføye at overstyrmannen hver dag før de setter i gang i tankene foretar gassmåling.

Den 5/9 hadde vi så kombinert kontaktvernemøte, med hele besetningen denne gangen. På dette møtet ble sirkulæret igjen gjennomgått på samme måte, og hver enkelt fikk seg utlevert sitt eksemplar. Alle fikk også et eksemplar av «Tankrensjøringsrutine for TIBERIUS (stensilert opp på forhånd).

Boken «Sikkerhetsveiledning for Tankskip» ble forklart, og den sirkulerer nå blant besetningen — blant de som behersker norsk eller engelsk (vi har dessverre tre—fire spanjoler som bare snakker spansk). I denne må samtlige underskrive, på spesielt vedhengt ark, at de har lest igjennom boken.

Til slutt ble slides fra verneprogram nr. 3 kjørt. Vi begynte på dette programmet samme dag som dette kombinerte kontakt- og vernemøte ble holdt.

Jeg har ellers skrevet en bestilling på en del verneutstyr, som dere vil få samtidig med dette brevet. Håper vi får det ombord så snart som mulig, særlig da sikkerhetsbelte.

Arne Røstad.



Vi vil komplimentere skipsledelsen ombord i TIBERIUS for deres raske og positive reaksjon på vårt rederisirkulære 11/74. Ved å utføre preventive tiltak etter de linjer som de her har gjort, vil man få en sikkerhetsbevisst besetning.

Hva angår spørsmål om de brannvaktutiner som er fastlagt for linjeskip skal overføres til tankskip, så er svaret nei. Ombord i et linjeskip vil brannfaren være til stede så lenge der er last i nærheten, denne form av fare eksisterer ikke ombord i tankskip. Vakholdet kan derfor arrangeres på annen måte, som f. eks. på den utmerkede måte som er nevnt i Deres innlegg.

Bilag og formularer

Jeg skriver noen linjer om forhold som stort sett har gyldighet for R/o's, men som kanskje også kan ha en viss betydning for andre ombord i flåten.

1. Sak: Nødvendige bilag ved inn-sending av månedsoppgjøret.

Forhold: Mens regnskapsrutinen i land er blitt ganske mye forandret i løpet av noen få år, tror jeg at mange av skipene sender inn de samme bilag som før. Jeg har en anelse om at en hel del av disse bilag går rett i regnskapsavdelingens store papirkurv.

Forslag: De berørte avdelinger ved WW/Oslo blir enige om hvilke bilag som virkelig er nødvendige, og sender et rundskriv om dette til alle skipene.

2. Sak: Det er ofte nødvendig å fylle ut en rekke formularer i 5—6 eksemplarer eller flere, noe som skaper problemer ved valg av reproduksjonsmetode.

Forhold: Opplag på mer enn 5 eksemplarer er noe i overkant av hva karbonpapir duger til, på den annen side er det noe for lite til å rettferdiggjøre bruk av spritduplikator. Det blir gjerne til at man bruker fotokopiering på det som karbonpapiret ikke klarer. Fotokopiering er i seg selv en forholdsvis kostbar reproduksjonsmetode, dessuten «stjeler» operasjonen en viss arbeidstid.

Forslag: En rekke av WW's formularer (bl. a. ukeprogram og de månedlige mannskapslister) trykkes opp på luftpostpapir.

Jeg håper disse forslagene blir nøye vurdert og eventuelt tatt til følge.

Stig Emjellem, R/o.

Narvik har noe for alle

Den «Sovende Dronning» ligger majestetisk med snø på nesetippen — fjellet man med litt fantasi ser er en sovende kvinneprofil. Fagernestoppen ruver godt midt imot. Landskapet rundt oss er så grønt, så grønt. Duften av skog og eng er så det nesten river nesen. Ikke vanlig havnelukt, men så er det heller ingen vanlig havn. Det er malmbyen Narvik.

Men dessverre, her er ikke bare idyll. Forsiktig manøvreres skipet inn på havnen, hvor bøyer og sjømerker viser hvor vrakene ligger. 38 skip ble senket her på «skipskirkegården» i april-dagene 1940. Idyll og tragedie hånd i hånd. Skipet vårt er chartret for et tysk selskap, så heldigvis er dette svunnene dager. Det er godt tiden går . . .

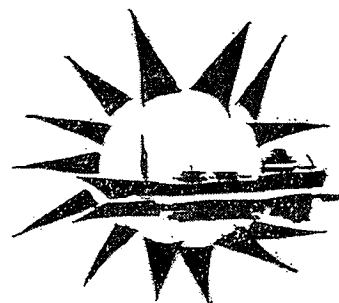
Losen bruker VHF'n, og tyst er det i radiostasjonen, men av erfaring vet jeg hvordan de neste par timene blir. Vi går i fast fart her oppe i Narvik. Vi er på en av «malm-båtan», med anløp opptil tre ganger i måneden. Om en liten stund kommer førstemann og lur på penger og billett til «Fløtten». Ja, Fløtten,

eller fløttmannsbåt som det heter på billetten, er skipets taxi inn til paradís.

Dessverre, agenten har ikke vært her ennå. Men nå kommer han, med bare litt post. Folkene skriver nesten ikke her, telefon er så enkelt i denne farten, men penger har han med. De vanlige papirer fylles ut, så kommer tollerne, å ja, det er de to koselige der. Det blir mye prat om fisk, lite om toll og slike synde. De gjør sin jobb, forsegler og ser over tollpapirene, så forlater de oss. Med vanlig nordlandsk vennlighet er det adjø og velkommen igjen.

Penger og post er kommet, familier og kjæresten venter. Det er mang en «Svarta Bjørn» som har fått livsveien stukket ut via «malm-båtan».

I gamle dager het byen Victoriahavn. Var den oppkalt etter den strenge, puritanske dronning Victoria er det forståelig at den skiftet navn. Narvik er så absolutt ingen streng og puritansk by. Nattelivet i de korte, lyse sommermånedene er overveldende for oss sør fra — døgnville, eller ville hele døgnet?



Så går det slag i slag, penger og billetter går raskt ut, det røde flagget er oppe, Fløtten skal komme, folk skal i land. Dette er rush enda det går ny Fløtt om en time — det går alltid en Fløtt . . .

Så blir alt stille, de fleste har dratt i land, blide fjes smilte opp fra Fløtten. Så er det bare oss «gamle» igjen, men vi har også forventningen i oss — hva er vel koseligere enn en fisketur i kveldingen?

Ekte mann som ringer og sier livbåten er klar, det er bare å kle godt på seg, putte Kvikk Lunsj og kniv i lommene, stuerten har fiskeutstyret klart og så er det vår tur. En liten gjeng sitter og nyter fjellene og liene, speilblank sjø, mens vi taffer bedagelig innover Beisfjorden. Fisketuren er begynt. Jo, det var her svigersønn til tolleren dro 36 sei forrige natt . . .

Narvik har noe for alle.

-fisk.

Pensjonsutbetalinger og lønn til offisersaspiranter på EDB

Etter et forutgående samarbeid mellom Personalavdelingen, Hyre- & Trekkavdelingen og EDB-avdelingen, er nå elektronisk databehandling tatt i bruk i arbeidet med pensjonsutbetalinger og lønn til offisersaspiranter.

Hovedtrekkene i den nye rutinen består i at alle nødvendige opplysninger om den enkelte betalingsmottaker, så som navn, adresse, bruttoløn, eventuelle skattetrekk og skattekommune, er samlet inn og overført til hullkort. Hullkortene er deretter blitt lest inn i en datamaskin som har lagret opplysningene for senere bruk. Løpende vil det så bli innrapportert endringer i de faste opplysninger.

Ved slutten av hver måned vil datamaskinen bl. a. bli benyttet til å skrive ut bankgiroblanketter og postutbetalingskort til den enkelte betalingsmottaker. Hver annen måned vil det på tilsvarende måte bli sendt trukket skatt til de enkelte kommuner, og ved årets slutt skrives lønnsinnberetningene automatisk.

Selve datamaskinen befinner seg et helt annet sted i Oslo, men vi har løpende forbindelse med den over en fast oppkoblet telefonlinje. Alt materiale blir således skrevet ut på vår egen EDB-

terminal i 4. etasje i hovedkontoret, uten tidsforsinkelser.

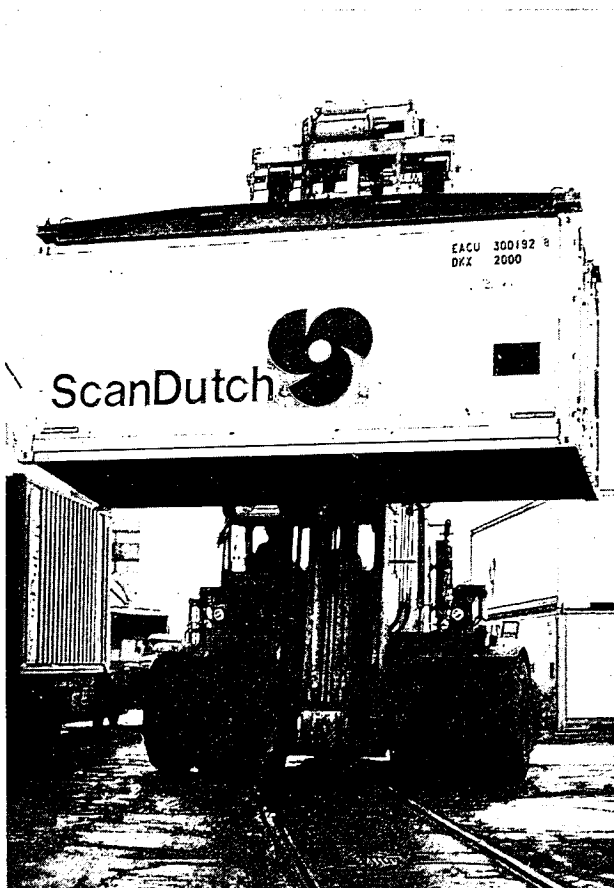
Når det gjelder bruk av elektronisk databehandling generelt, forsøker vi å konsentrere oss om områder der denne teknikken vil bringe konkrete fordeler i løpet av kort tid. I dette tilfelle har vi overført den rutinepregede del av arbeidet til en maskin. Samtidig kan nevnes at vi for tiden vurderer mulighetene for å dra nytte av elektronisk databehandling også når det gjelder hyreoppgjørene for supplyskip og gasjeutbetalingene ved hovedkontoret. Vi regner med at driften av «pensjonsrutinen» vil gi oss erfaringer som kommer til nytte ved disse overveielser.

Til sist vil vi be våre pensjonister og offisersaspiranter vise overbærenhet med oss om det skulle vise seg at den nye rutinen skulle være belemet med enkelte barnesykdommer. Disse vil vi i tilfelle sette alt inn på å eliminere.

Eventuelle forespørsler vedrørende nyordningen kan rettes til personalavdelingen når det gjelder pensjonister fra hovedkontoret. For øvrig kan henvendelser rettes til Hyre- & trekkavdelingen.

Helge Bjørnerud.

Containertog mellom Oslo og Gøteborg



Fem kvelder i uken (mandag—fredag) ruller et eget containertog, også kalt blokktoget, ut fra NSB's skifte-stasjon på Loenga i Oslo. Omtrent samtidig ruller et annet containertog i motsatt retning ut fra Skandia-hamnen i Gøteborg.

Hvert av togene består av fra 10 til 15 fire-akslede vogner, alt etter behovet på den enkelte dag. Alle vognene, som er spesialbygget for containertransport, er 60 fot lange med en lasteevne på 62 tonn. De kan således ta tre 20 fot ekvivalenter hver, hvorved ett blokktoget kan frakte opptil 45 x 20 fots containere eller en kombinasjon av 20- og 40-fotere.

Blokktoget, som ble satt i drift fra 20. mai i år, benyttes i første rekke av de tre største containerrederiene som trafikkerer Norge, dvs. ScanDutch, ACL og Johnson Scan Star. Disse spesialvognene skal kun gå i skytteltrafikk mellom Oslo og Gøteborg og er ikke tenkt å skulle spres rundt i landet. NSB inndeler derfor togene i følgende fire vogngrupper:

- Vogner til/fra Filipstadkaia (ScanDutch)
- Vogner til/fra Loenga (ACL)
- Vogner til/fra Søranga (Johnson Scan Star)
- Vogner til/fra Alnabru (Alle rederiene)

Sistnevnte vogngruppe består av containere for alle tre rederier til/fra stasjoner utenfor Oslo. Da alle containere mellom Oslo og de øvrige jernbanenett må fremføres på ordinære innenlandske to-akslede vogner, foretar NSB den nødvendige omlastning ved sin containerterminal på Alnabru.

Til slutt kan tilføyes at blokktoget i løpet av sine fem første måneder i drift har fraktet totalt 2 907 20 fots ekvivalenter fra Gøteborg til Oslo og 2 895 ekvivalenter i motsatt retning, med andre ord en jevn balanse. Av disse antall har ScanDutch utgjort temmelig nær halvparten i hver retning.

Einar Wettre Bredesen.

Lest og Hørt •

2385 MILL. KR. I HYRE TIL NORSKE SJØFOLK

Besetningen på norske skip som faller inn under sjømannsskatteordningen, fikk i 1973 utbetalt tilsammen nær 2748 mill. kroner i brutto hyre, mot knapt 2465 mill. kroner i 1972. Av bruttohyrene i fjor gikk ca. 2385 mill. kroner til sjøfolk i utenriksfart, og 363 mill. kroner til sjøfolk i innenriksfart.

Sjømennene ble trukket vel 459 mill. kroner i sjømannsskatt, inkludert skatt fra utenlandske sjømenn med 39,5 mill. kroner. 30 prosent av sjømannsskatten fra utlendinger gikk til Statens Velferdskontor for handelsflåten.

Kommunenes andel av sjømannsskatten utgjorde 315,2 mill. kroner, mot 261,7 mill. i 1972.

I folketrygdavgift ble sjømennene i 1973 trukket for 205,9 mill. kroner, og rederne for 439,8 mill. kroner. Dessuten innkasserte pensjonstrygden 34,9 mill. kroner fra sjømennene og 59,7 mill. kroner fra rederne.

REGLEMENT FOR KONTORISTER

Fra bladet «Ingeniør-Nytt» sakser vi dette reglement, som Christiania Spigerverk i 1882 innførte for sine kontorister:

1. Personalet fylder hver Dag Lamperne, pudser Lampeglassene og klipper Vegerne, samt vasker Vinduerne en Gang i Ugen.
2. Hver Kontorist har at paase at der forefindes Ved, Kul og Vand i samtlige Lokaler.
3. Pennespidserne kan tilskjæres efter Behag, men Funktionærene tilholdes at under enhver Omstændighed at holde dem i god Orden.
4. Mandlige Funktionærer kan faa en ugentlig Friaften til Selskabelighed — to om de gaar regelmæssig i Kirken.
5. Efter 12 Arbeidstimer henstilles det til Funktionærene at benytte Fritiden til Læsning af Bibelen samt andre gode Bøger.
6. Det tilholdes de Ansatte jævnlig at lægge en Deel av sin Gage til Side, paa det at de i sin Alderdom ikke skal ligge Samfundet til Byrde.
7. Funktionærer der ryger spanske Cigarer, nyder Spirituosa, vanker paa Varieteer og Beværtninger, samt lader sig barbere i Barber-Saloner, giver de Foresatte Grund til at drage deres Ærlighed og Retskaffenhed alvorlig i Tvivl.
8. En Funktionær der i 5 Aar har arbeidet paa lideligt og feilfrit i Firmaets Tjeneste, kan faa en Lønsforhøjelse paa 35 Øre Dagen, dersom Driften tillader det.

(«Aftenposten» - 17. april 1974.)

FLYKTNING 74

På en rekke av våre skip har det vært innsamling til inntekt for Det norske Flyktningråds aksjon «Flyktning 74». «Skib - Rederi» gir honnør til disse skipene:

TAIKO, TAKASAGO, TAMERLANE, TARTAR, TIBER, TIRRANNA, TOLEDO, TORRENS, TRIANON, TRICOLOR, TRINIDAD og TROJA.

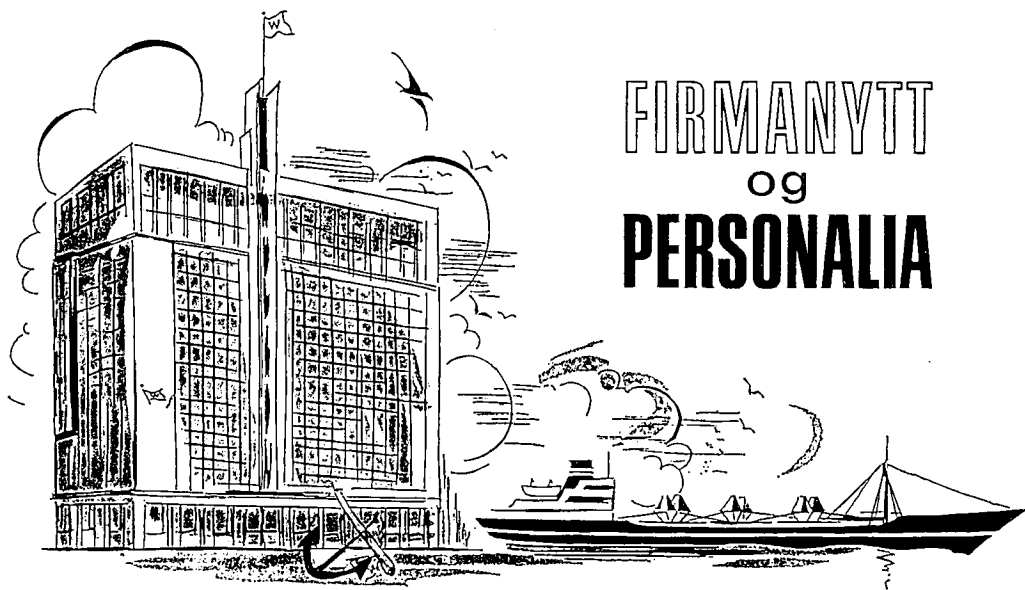
INNSAMLING OMBORD

Besetningen på TARONGA samlet inn ytterligere kr. 2 500,— til førerhunden «Taronga»s konto. Beløpet er sendt til Norges Blindes forbunds Førerhundklubb.

INNSAMLING

På en hyggekveld på TIBERIUS ble det samlet inn kr. 3 270,— til julegaver til barna på Elton off. skole.





FIRMANYTT og PERSONALIA

VI GRATULERER

50 års tjeneste
Kolbjørn Andersen

40 års tjeneste
Rolf Nilsen

25 års tjeneste
Lars Godø
Rolf Krüger Johnsen
Ludvig Klakegg
Bernhard Nilsen
Solveig Petersen, Ørsnes

50 års fødselsdag
Niels Ytterbø

Ved en høytidelighet på redernes lunsjrom den 30. okt. ble disse jublantene hedret med minnegaver for lang og tro tjeneste: Ludvig Klakegg - 25 år, Bernhard Nilsen - 25 år, Rolf Nilsen - 40 år, Lars Godø - 25 år og Rolf Krüger Johnsen - 25 år.



CHRISTIAN HØYER

Christian Høy er gått bort, 51 år gammel.

I vår stress-betonte tilværelse gjør det ekstra vondt å miste et menneske av Høyers type. Han hadde alltid tid til et vennlig ord når man møtte ham, han var alltid rolig og avbalansert. Hans kjærlighet til musikk var dyp og ekte, og selv var han en meget habil pianist. Utallige er de ganger han har spredt lys og hygge rundt seg når han satt ved klaveret. Han var alltid villig og opplagt til å dele sin musikkglede med andre.

Venner og kolleger som har hatt kontakt med Christian Høy gjennom de 23 årene han har arbeidet hos WW, vil i takknemlighet bevare minnet om en trofast venn og en god kollega.

FRATREDEN MED PENSJON

Ved årsskiftet 1974/75 vil en rekke av firmaets fortjente medarbeidere trekk seg tilbake med pensjon etter mangeårig arbeid i rederiets tjeneste.

«Skib - Rederi» ønsker de vordende pensjonister en lykkelig og innholdsrik fremtid og takker på vegne av tallrike venner og kolleger for positivt og inspirerende samarbeid.

Kontorsjef Kolbjørn Andersen fratrer sin stilling 30. november. Han begynte hos WW i november 1974, 17 år gammel, og kan således se tilbake på hele 50 års tjeneste. Kolbjørn Andersen arbeidet i en lang rekke år i Wilhelmsens Linjeagenturer, Ekspedisjonen, og ble i 1965 utnevnt til kontorsjef. Siden 1968 har han vært tilknyttet Havneavdelingen.

Hva kanskje ikke så mange av den yngre generasjon vet, er at Kolbjørn Andersen i sine unge år var en fremragende skøyteløper. Han har deltatt i en rekke harde konkurranser, der han særlig gjorde seg

1974
67
1907

gjeldende som sprinter. I 1929 ble han nr. 5 i VM — med datidens storkanoner Thunberg, Ballangrud, Staksrud og Roald Larsen like foran seg. I 1931 ble han nr. 2 i NM, med seier på 500 og 1 500 m.

Avdelingssjef Olav Hilton fratrer med pensjon 31. desember, etter nær 46 års tjeneste. I 1929, 20 år gammel, startet han sin løpebane hos WW. De første årene arbeidet han i forskjellige avdelinger, bl. a. Bokholderiet, Claims og Inspeksjonen. Fra 1936 og til sin fratrede har han vært tilknyttet Wilhelmssens Linjeagenturer, Ekspedisjonen, dog avbrutt av et par år under krigen da han ble tatt til fange av tyskerne i 1943 og satt først på Bredtvedt og deretter på Grini, inntil han slapp ut igjen ved tyskernes kapitulasjon i mai 1945.

Forhyringssjef Kaare Børke trekker seg tilbake med pensjon 31. desember etter 45 års tjeneste. Bortsett fra de tre første årene da Børke var tilknyttet Ekspedisjonen, har han hele tiden hatt med de seilende å gjøre. Han ble utnevnt til forhyringssjef i 1949.

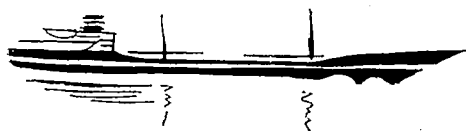
Ved siden av sitt arbeid med de seilende har Børke i alle år innehatt det uoffisielle verv som firmaets levende oppslagsverk. «Er du i tvil, spør Børke,» har vært et godt og nyttig motto når man har manglet eksakte opplysninger og detaljer om begivenheter innen firmaet — uansett hvor langt tilbake i tiden det har vært spørsmål om. Det er sjelden man har gått fra Børke med uforrettet sak.

Avdelingssjef Leif Johansen slutter 31. desember. Da han som 16-åring gikk ombord i daværende TOURCOING som dekksgutt i 1925, begynte innledningen til et livslangt og lojalt samarbeid med rederiet som skulle vare i nær 50 år. Leif Johansen tok styrmannseksamen i 1929 og skippereksamen i 1932. Han seilte ute under hele krigen. I 1949 ble han forfremmet til kaptein. Han begynte ved hovedkontoret i 1950 og var først tilknyttet Revisjonen og deretter Hyre/Trekkavdelingen. Han ble utnevnt til avdelingssjef i 1970.

Maskinsjef Kåre Godaker fratrådte med pensjon i september 1974. Han begynte i rederiet som 2. maskinist i 1952, ble forfremmet til maskinsjef i 1955, hvilken stilling Godaker hadde til han sluttet i år.

Arbeidsleder Bjarne Mikalsen fratrådte med pensjon i november 1974. Han begynte som arbeidsleder i 1952, og seilte i denne stilling ombord i en rekke av våre båter inntil han fratrådte i år.

Stuert Gudmund Ragnar Blaallid fratrådte med pensjon i desember 1974. Han begynte som stuert i 1962 og tjenestegjorde ombord i en rekke av våre skip inntil han fratrådte TURANDOT.



ST. OLAV TIL DR. TENFJORD



Rederilege Ole Wilhelm Tenfjord er av Kongen utnevnt til Ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden. Dr. Tenfjord har fått denne høye utmerkelsen for sitt arbeid for helsetjenesten blant sjøfolk.

Overrekkelsen av St. Olavs-korset fant sted ved en høytidelighet på kontoret den 30. oktober, og «Skib-Rederi» gratulerer herved vår populære lege.

TAKK

Da jeg skal trekke meg tilbake med pensjon fra nyttår, etter vel 45 års tjeneste i rederiet, derav 26 år som forhyringssjef, vil jeg gjennom «Skib-Rederi»s spalter få bringe alle de sjøfolk jeg har hatt kontakt med i disse år, en hjertelig takk for godt og hyggelig samarbeid.

De fleste av mine år i rederiet har jeg hatt med de seilende å gjøre. Jeg ledet nemlig det som i dag heter Sosialavdelingen i nærmere 16 år før jeg ble forhyringssjef.

Mine fleste år i min nåværende stilling har vært preget av en skrikende mannskapsmangel. De resultater Forhyringsavdelingen kunne fremvise en rekke år, sto derfor ikke i forhold til våre anstrengelser for å skaffe bra folk. Men vi klarte da å skaffe folkene, så intet skip ble liggende eller ble forsinket p.g.a. mannskapsmangelen.

Forholdene har heldigvis bedret seg betraktelig i de senere år. Kvaliteten på folkene er nå gjennomgående meget god, tror jeg at jeg tør si. Dette skyldes i første rekke vårt system for fast ansettelse, rasjonalisering, bedre utdanning og etterutdanning, samt planmessig ferieavvikling.

Det blir selvsagt rart, og litt vemodig, å slutte etter så lang tjeneste. Jeg vil utvilsomt komme til å savne

ALAN LIGHT

SKIPSIDRETT



Årets bragd på fotballfronten for WW-skipene er utvilsomt den til M/T TABRIZ. Fotballoppmannen ombord, 3. mask. Sæves, henvendte seg til rederiet for kort tid siden, med ønske om nye fotballdrakter, da de hadde til hensikt å spille kamper mens skipet lå på verksted i Hamburg. På TABRIZ er det bra med plass ombord og guttene hadde trenet en del på reisen fra P.G., og interessen syntes å være på topp.

Flere skip har mottatt nytt utstyr uten at man har merket det i fotballstatistikken, men på TABRIZ ble ikke draktene liggende ubrukt. Som et positivt eksempel på hvordan det kan gjøres når interessen og viljen er til stede, må jeg lå lov å vise frem litt statistikk over TABRIZ's innsats (alle kampene spilt i Hamburg):

alle de kjekke folkene jeg har kommet i forbindelse med i årenes løp. Men en gang må man sette strek, og de mange gode minner fra min tid i rederiet vil bli et verdifullt aktivum for meg når jeg nå trer inn i pensjonistenes rekke fra 1/1 1975.

Atter hjertelig takk alle sammen for forståelse og tillit vist meg gjennom alle år, og god seilas videre.

Med vennlig hilsen
Kaare Børke.



Forhyringssjef Kaare Børke.

5/10	TABRIZ—Blidnes (N)	3—1
11/10	TABRIZ—Asmara (D)	1—0
13/10	TABRIZ—Brunes (N)	4—4
15/10	TABRIZ—Brunes (N)	3—0
20/10	TABRIZ—John Knutsen (N)	8—0
20/10	TABRIZ—Norma (N)	7—0

(NB! Asmara er dansk seriemester!)

En imponerende serie, særlig når man registrerer at de to siste kampene gikk på én og samme dag!

Ifølge velferdssekretæren hadde TABRIZ «et ypperlig lag som spilte utmerket fotball — sannsynligvis det beste som noen gang har vært vist av et sjømannslag i Hamburg!»

Her vil jeg gjerne presisere at det er så absolutt viktigst å være med, men det er jo selvsagt ekstra hyggelig når man lykkes slik som TABRIZ, og interessen blir som regel større. Denne innsatsen i Hamburg har bragt skipet frem til en 19. plass i Norsk-serien og en foreløpig klar 1. plass i WW-serien. Noe avansement i Norsk-serien er lite sannsynlig da serien avsluttes 30/11, og selv om WW-serien ikke avsluttes før 31/12 skal det mye til at man rekke å innkassere nye poeng der heller, men det skip som skal fraviste dem tittelen som WW-mester må henge i.

Selv om TABRIZ's innsats fortjener stor ros er det allikevel betenkelig at et skip kan «risikere» å bli WW-mester i fotball i løpet av en 14-dagers periode. I ikke altfor gamle dager måtte WW-mesteren kjempe gjennom hele året for å sikre tittelen i hard konkurranse med flere skip, men dessverre er den tiden etter alt å dømme forbi.

Jeg vil her benytte anledningen til å minne alle fotballoppmennene at årets fotballresultater skal påføres de dertil egnede skjemaene og sendes rederiet ved årets slutt, og det er kun disse skjemaer som brukes ved kåring av årets WW-mester.

Lite har skjedd på idrettsfronten siden forrige oversikt, og det er selvfølgelig TAIKO's Ingri Berg som igjen danner unntaket. Etter et imponerende privat initiativ i New York klarte hun å ta igjen de få poengene som skilte henne fra 2. plass i 4-kamp samt avansere til en delt 2. plass i høyde. Ikke nok med det — hun har også «gått i vannet», og gjort det så grundig at hun for øyeblikket innehar en pen 3. plass i 25 m fri for kvinner!

Siden dette blir det siste «Skib-Rederi» i år vil jeg gjerne ønske dere alle lykke til med idrettsarbeidet i 1975, med håp om en bredere oppslutning slik at flest mulig blir aktivisert.



Red.: NILS WETLESEN

W.I.L. NYTT

FORMANNEN HAR ORDET:

«Reflekser i et WILt øye» kunne jeg være fristet til å kalle denne spalten. Det er så mange tanker man sysler med og som gjerne skulle være omsatt i praksis. Men døgnets timer har som kjent sin begrensning — også et helt idrettsår.

Få har de imidlertid ikke vært de arrangementer og ikke minst forberedelser som har vært gjort i WIL-regi i løpet av året. Hyggelig var det å få god respons fra festkledde årsfestere og et fåtallig, men entusiastisk skifestival-folk. Artig var det å få til deltakelse i Holmenkollstafetten og å arrangere et nostalgisk jubileumssammentreff med Trans for «gamlegutta», og det er alltid like hyggelig å motta et smilende og tørst dansk håndballag. WIL-mesterskap og Skramstad-fester fletter seg som tidligere år inn i meritlisten for våre mange gjøremål i løpet av året.

Med helt nytt styre i WIL og med mange nye oppmenn skal det kanskje godt gjøres å leve opp til mange års opparbeidet administrasjon. Jeg håper vi har klart det. Miljøvern over seksjonsgrensene er det vi er med på å skape, og det er fantastisk viktig å ha et idrettsmiljø som vårt for et firma av vår størrelse. Mottoet «Gå i dusjen for WIL» og «Vær aktiv» er ment som det er uttalt. Det ligger meget i det, mer enn utenforstående og administrasjonen kanskje er klar over. Samhold og kameratskap er det beste grunnlag å bygge vår arbeidsdag på.

Som sagt, noen refleksjoner i desember-kvelden. Jeg tror de fleste tillitsmenn i WIL med meg er enige i at det er en glede å være med å videreføre og forme det gode miljøet som er skapt. Takk til styre og oppmenn for innsatsen og et godt idrettsår!

VINTER OG SNE

Med håp om at denne vinteren ikke blir så snøfattig som i de senere år, vil vi oppfordre våre skientusiaster til å starte langrennstreningen og ta turer

i marka. For dem som er interessert i skigruppen og f. eks. kurser i skiteknikk, vil skioppmann Jan Simonson stå til rådighet med opplysninger.

Skifestivalen vil vi legge til Skytterkollen, og vi vil denne gang prøve å legge arrangementet på en fredag, avhengig av lysforholdene og at deltakerne får fri et par timer tidligere fra kontoret. Arrangementet er berammet til fredag 7. mars.

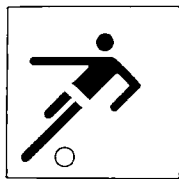
Det synes å være stemning for et nytt opplegg i håp om at deltakerantallet både på rennet og festen får et kraftig oppsving. Kampen om Skihornet må igjen bli av alles interesse.



WIL's ÅRSFEST

**Idrettslagets tradisjonelle årsfest
vil bli arrangert på Grand
fredag 24. januar.**

**Opplegget vil bli det samme
som ifjor.**



SHIPPINGSERIEN — FOTBALL

Som tidligere nevnt ble det bestemt at i år skulle WIL kun stille ett lag i Shipping-serien — et lag sammensatt av både A- og B-lagspillere. Man var jo litt spent for å se hvordan dette ville gå, men nå som sesongen er over må man kunne si at «eksperimentet» var vellykket — iallfall på det menneskelige plan. At vi endte opp som desidert «jumbo» i 1. divisjon har mindre betydning — til neste år er vi kommet ned på et mer passende nivå og vi regner da med å kunne bite fra oss litt bedre. Fire ganger måtte vi stille med rent B-lag da A-laget var opptatt med bedriftskamper, og det sier seg selv at resultatet måtte bli deretter, for selv en slik B-lag patriot som undertegnede må innrømme at de hører egentlig ikke hjemme i 1. divisjon!

Ellers må man si at om ikke samspeillet på det sammensatte laget gikk helt feilfritt, så har samarbeidet vært upåklagelig. Etter dette «prøveår» har jeg tro på at neste sesong vil bli enda bedre, og jeg vil benytte anledningen til å takke samtlige spillere for god innsats.

På det nylig avviklede årsmøtet for Shipping-serien ble et forslag fra WIL om å fastsette datoen for kampene mer presist, ikke godkjent, men man var enige om å følge reglene nøyer, og dette var egentlig hensikten med forslaget. På denne måten håper vi å kunne unngå å spille hengekamper på senhøsten slik som tilfellet var i år.

Tanken om å slå begge divisjonene sammen til ett ble også diskutert, men da det var usikkert med hensyn til antall lag til neste år, ble det bestemt at man skulle vente til vårmøtet før man tok den endelige avgjørelsen.



A—B-KAMPEN

Den stive kuling som ble registrert i Drøbak-sundet den 28/9 var kun et resultat av at samtlige A-spillere pustet lettet ut da A—B-kampen ble avlyst på grunn av baneforholdet. For B-laget var dette en stor skuffelse da vi (som vanlig) var sikre på å vinne, og forbruket av nervetablettene hos A-laget var steget faretruende den siste tiden.

«Det er aldri så galt at det ikke er godt for noe», og A—B-festen kunne avvikles uten de sure miner, som unektelig ville ha vært til stede om kampen hadde vært spilt. Men til neste år er det ikke sikkert at værgudene vil være på A-lagets side!

AL

WIL-MESTERSKAP I TERRENGLØP 1974

Sognsvann rundt 16/10 1974.

Av resultatene kan vi nevne:

Klasse A.

1. Asbjørn Eriksen	12.15 min.
2. Steinar Mikkelsen	12.56 min.
3. Kjell S. Johansen	13.00 min.

Klasse B.

1. H. O. Nordby	14.07 min.
-----------------------	------------

Klasse C.

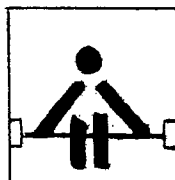
1. Anders Gauslaa	13.55 min.
-------------------------	------------

TRIMROMMET

Trim-komiteén vil tre i aksjon over nyttår. Det er da meningen å sette litt fart i denne allsidige sporten, og det har vi tenkt å gjøre ved å sette i gang et eget trim-program, sette av treningstider for henholdsvis damer og herrer og skaffe litt mer variert utstyr.

Til dette trengs en egen PR-kampanje, som kommer. Hva med f.eks. «Er du unett med spekk — vi trimmer det vekk», eller «Er du tung og trett — trim og bli svelt».

Vi sees i kjeller'n!



TRENING I WIL

Innendørstreningen fortsetter hver tirsdag i KG-hallen, Kristelig Gymnasiums gymsal, Oscarsgt. 1 A.

Håndball — damer	kl. 17.15—18.00
Mosjonsgymnastikk/grunntrening ..	kl. 18.00—19.00
Fotball	kl. 19.00—19.30

— o —

Håndball — herrer har treningstid i Njårdhallen hver fredag kl. 19.00—20.00



LØST FAST



TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER

TANKSKIP:

TEMPLAR sluttet fortsatt i løsmarkedet. Etter at skipet var utlosset i Portland, Me ble det sluttet for en reise fra Kharg Island til Martinez, Cal for tegning Shell. Skipet går nå i ballast mot Persian Gulf hvor vi regner det lasteklart i begynnelsen av desember.

TIBERIUS, TAMANO, TAURUS, TABRIZ og TIGRE fortsetter på sine certepartier i dirty world wide trade.

OBO og O/O CARRIERS:

TURCOMAN og TARTAR fortsetter på sine respektive tidscertepartier. TARTAR har kun blitt benyttet til oljetransport, mens TURCOMAN har gått i kombinert fart med malm og olje.

BULK CARRIERS:

TACHIBANA ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Japan Line i Mizushima 29/9 og gikk samtidig inn på sitt tidscerteparti til Nippo Kisen. For disse befraktere har skipet lastet kull i Port Kembla, som skal losses i Port Eleusis, ETA 22/11.

TAKACHIHO fortsetter på sitt tidscerteparti til Fritzen. Skipet har tatt en malmlast Puerto Ordaz—Ijmuiden, og laster mid. november malm i Luleå for Ijmuiden. Som neste reiser er indikert Luleå—Ijmuiden, Narvik—Emden.

TAKAMINE fortsetter på sitt tidscerteparti til Canadian Transport. Etter lossing av kull i Emden 5/10 gikk skipet til Seven Island, hvor det lastet malm for Philadelphia, med utlossing 4/11. Skipet avventer nå kaiplass Hampton Roads, ventetid til ca. slutten av november før lasting av kull for Japan.

TAKARA fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Skipet losset malm fra Dampier i Baltimore 27/9—9/10. Deretter gikk skipet til H. Roads for lasting av kull, ankomst 10/10, avgang 1/11 p.g.a. ventetid. Kullet skal losses i Japan, beregnet ankomst 3/12. Deretter er indikert lasting av malm i Dampier, lossehavn ikke deklart.

TANABATA ble tilbakelevert fra sitt reisecerteparti til Pittston i Kimitsu 15/9 og gikk samtidig inn på sitt tidscerteparti til Daiichi Chuo KK. For disse befraktere tok skipet en malmlast fra P. Darwin til Kashima. Her ble skipet tilbakelevert 9/10 og gikk inn på sitt tidscerteparti til Showa. Skipet losset nå (mid. november) malm fra Dampier i Kawasaki. Deretter er indikert en reise P. Hedland—Kawasaki.

TAKASAGO fortsetter på sitt tidscerteparti til Daiichi. Skipet lastet kull i Baltimore og Norfolk 23/9—18/10 for Wakayama, ETA 17/11. Neste reise blir en kullast fra P. Kembla til Europa (Antwerp./Rotterdam/Amsterdam).

TROLL FOREST fortsetter på sitt tidscerteparti til N.Y.K. Skipet losset biler fra Japan i Jeddah og Djibouti 8—23/10. Det har igjen lastet biler i Hiroshima og Yokohama (8—16/11) for Jeddah, ETA 4/12.

TROLL PARK er britisk eiet og fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Ltd. Skipet er beskjeftiget i transport av papirprodukter fra havner på Canadas og USA's østkyst med lossing UK/Kontinentet. Returlasten er biler til USA.

ARCTIC TROLL er også britisk eiet og går på tidscerteparti til de samme befraktere som TROLL PARK og i samme trade.

TROLL RIVER, som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til MOSK. Skipet har tatt en kornlast New Orleans—Kobe, med utlossing 9/11. Det laster nå biler i Hiroshima og Nagoya, ETS 18/11 for Europa, indikerte lossehavner Antwerp., Rotterdam og Aarhus.

TROLL LAKE, som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til N.Y.K. Skipet lastet biler i Yokohama og Nagoya 17—21/9 for Dubai og Kuwait, utlosset 27/10. Skipet er igjen på vei til Japan, deretter indikert for Australia.



SKIP TATT PÅ TIMECHARTER:

KLAVDIA ventes tilbakelevert i Persiske Gulf ca. 20/11 etter en reise fra Kontinentet.

EVGENIA ventes tilbakelevert i Sør-Afrika ca. 10/12 etter en reise fra Skandinavia.

KHIAN ISLAND er tatt på timecharter for en reise fra Japan til Persiske Gulf. Tilbakelevering ventes å finne sted ca. 11/12.

JOCELYNE er tatt på timecharter for en reise Kontinentet/Skandinavia til Sør-Afrika og ventes tilbakelevert ca. 24/11.

RUPERT DE LARRINAGA er sluttet inn på timecharter for en trip Skandinavia/Sør-Afrika. Levering ventes å finne sted ca. 19/11 i Antwerpen.

GOWANBANK er sluttet inn på timecharter for en trip Japan—Persiske Gulf. Levering ventes å finne sted end. november i Japan.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	1.—2. styrmann	Stuert	Radiooffiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	Willy Lund	Egil Tørlen	Arne Kleiven	J. Langnes	P. Pettersen	Tom Kværner	Karsten Frostad	H. Berg	K. Furuheim	A. Thoresen	Lam Chung
TAGUS	D. Holtan Nilsen	Th. Pettersen	K. Karlsen	Kjell Eldet	Reinier Baars	Odd A. Roald	Arne Nilsen	K. Nilsen	J. Bjørgum	Odd Gjetsund	M. Petrecevic
TAIKO	G. Waage	Olav Årvik	H. Johansen	B. Torseth	Bengt Arnesen	Ingrl Berg	T. Akerbæk	Amund Berg	Ø. Hole		N. B. Jørgensen
TAIMYR	Ole Hoff	S. Jensen	E. Mathisen	A. Tangen	F. Johannesen	T. Rian	J. Voksø	Arnsen	N. Oldero		H. Fritzvold
TAIPING	F. A. Johansen	R. Sandvik	H. Hilton	John Nelå	A. Skaseth	L. A. Johansen	Sverre Gurrlik	S. Liverud	J. Johansen	Odd Johansen	Hung Cheung
TALABOT	S. Aksnes	T. Bjermeland	O. Svendsen	J. Rindahl	Sten Opsahl	Sverre Olsen	Arne Wathne	S. Miland	J. Klaveness		K. F. Jacobsen
TAMERLANE	L. Øksenvåg	Ole Hagen	K. Johansen	Paul Werring	Egil Skau	Asmund Varoy	Asmund Varoy	J. Hermansen	R. Myklebust	Finn Kemi	E. Rorvik
TARAGO	A. Skipnes	H. Hansen	Per T. Elde	E. Fjeld	O. Fredriksen	T. Aanerud	K. Øvreild	K. Gjøsdaal	J. M. Holstad	G. L. Jensen	N. Skrovseth
TARANTEL	Ph. Lambourn	K. Fagerbakk	Per Gran	J. Sengsvold	Chu Quan Fah	O. Harstrup	Odd Jacobsen	B. Fremming	R. Myklebust	F. Mayer	A. Walderhaug
TARN	J. Jahren	L. Amundsen	S. Støhr	J. Kvamme	J. Engsand	K. Bjerkan	Y. Magnussen	R. Andersen	G. Sund		M. Løken
TARONGA	S. Dimmestøl	Nic. Berg	P. Wetre	A. Garthe	B. Bay Olsen	Kåre E. Røed	Odd E. Aas	Hans Strand	J. Fredheim	Jan M. Hansen	Høyer-Pedersen
TEMERAIRE	A. Tepstad	Rolf Håbu	Frøde Monsen	O. Lid	Kr. Øverland	K. Nilsen	S. Hafskjold	Birger Haug	D. Isaksen	Ø. Bernsten	Ø. Bernsten
THEBON	O. Hornetvedt	G. Oskarsen	E. Kvammen	S. Heggelund	Mellembråten	G. M. Johansen	S. Mikkelson	Johs. Melum	Johs. Melum	B. Mallaug	R. Neergård
THEMIS	T. Nilsen Bua	A. Grubben	S. Nordvik	J. Stabben	Finn Arnesen	Liv Olsen	Reif Nilsen	Falkvor Lund	O. Lervik	A. Hermansen	A. Hermansen
TIBER	I. Fjelle	J. Sonstebj	K. Tuvstein	R. Livendahl	Jan A. Sollie	S. Christoffersen	H. Gamlem	K. Riihimäki	T. Thunvold	J. Nilsen	J. Nilsen
TIJUCA	Sigurd Gustad	J. Henriksen	Egil Aukan	R. Lillebo	B. Joraa	Audhild Moen	K. Larsen	Scot Svendsen	Svein Stattem	U. Bugten	A. Røen
TIRRANNA	B. Valstad	Kåre B. Olsen	B. Ellingsen	R. Austad	Oddvar Olsen	Gunn Adelsten	Hans Garnes	Jan Bru	J. Grønning	Ø. Bolstad	Lajos Pupos
TOLEDO	F. Johansen	A. Lervik	Nils H. Kvernæs	Pål Myhre	O. Karlsen	E. Bjåstad	B. Vilnes	K. Bostad	Finn E. Hoel	P. Elnarsen	E. Thoresen
TOMBARRA	K. Myklebust	Paul Lie	O. Kragseth	H. Åkervik	G. Johansen	Ole Simonsen	O. B. Hansen	H. Jørgensen	K. Hansen	A. Pedersen	A. Nilsund
TORO	R. Kristoffersen	Kjell Dahl	Knut Mehlium	N. Svendsen	O. Longum	G. Kristoffersen	S. Bigseth	B. Andreassen	E. Kvarnes		Tor Rossevik
TORRENS	A. M. Kristiansen	B. Mortensen	H. Helgesen	S. Skjæveland	F. Solem	E. Bergum	J. Thorvaldsen	D. Falmar	Leif Skåne	Ole Vatne	E. Madland
TOYAMA	N. Iversen	Atle Nyheim	Hugo Møller	B. Nordberg	Egil Berg	Karl L. Larsen	Petter Hasund	Kr. Kristiansen	K. Svendsen	Arild Stue	Jan Snare
TRAVIATA	R. Verpelde	J. Larsen	Per Brekke	A. Norgaard	Asbj. Ruud	Jan Skillestad	Ø. Gomnes	J. Leknes	T. Andersen		Torgersen
TRIANON	H. Tonholm	Kolbjørn Voss	K. Gulliksen	Gustav Vig	Arne Bjelde	Bodil Hagen	Louis Skaar	O. Kvalness	Ole Ersvik		NJål Fjogstad
TRICOLOR	R. Kolderup	E. Kvalheim	Th. Bryde	R. Todal	Olav Salen	Bjorn Nilsen	Johan Valen	Kr. Kristensen	H. Bakken	H. Bjørnøy	O. Sande
TRINIDAD	M. Lausund	B. Sakshaug	T. Markussen	H. Elverud	R. Jacobsen	S. Markussen	Bjorn Nilsen	E. Larsen	S. Gleditsch		Rolf Sirnes
TROJA	Kr. Kristoffersen	T. Eriksen	S. Nymoen	Lars Hvam	A. Hellesfjord	Liv Rils	Georg Slinning	T. Gundersen	O. Aronsen	O. Lindvåg	S. Westerlund
TUGELA	H. Blindheim	Johan Ostnes	K. Eldheim	Ådne Storstein	Paul Jensen	Norvald Veel	Georg Slinning	H. Hansen	Eugen Lund	John Bjønnes	Kaj Andersen
TULANE	O. Abrahamson	O. Klock	K. Gjøsdaal	E. Søvdnes	Terje Fluto	Bjorg Fluto	Leif Svendsen	Tor Erntzen	B. Syvertsen	O. Johansen	Magnussen
TURANDOT	Sven Ulseth	Peder A. Lie	Alf Vorren	O. Birbakken	G. Blaallid	William Strand	William Strand	J. Engebretsen	Rolf Olsen		F. Yung Keung
TYR	R. Andersen	Knut Sinnes	A. Giltmark	S. E. Pedersen	O. Teigen	H. Sørensen	O. Hammervold	O. Hammervold	B. Syvertsen		Pedersen
TØNSBERG	Arvid Røvik	H. Williamson	J. Kristensen	S. Sandblåst	K. Fr. Pettersen	H. Johannessen	O. Kongsberg	Ole Bagh	O. Andersen		I. Ingebrigtsen
Bulkbåter:											
TACHIBANA	O. Gjeldnes	T. Ringsøy	Steinar Barken	Rune Teisrud	S. Blom Pettersen	Dag Larsen	Bård Risvold	Nils Antonsen	Per Skotvedt	Rolf Hansen	Ulf Østvik
TAKACHIO	D. Varholm	Nils Linge	K. Solvoll	Tor Bohn	G. Jensen	J. Myrstad	Trygve Børve	Bjorn Hoff	E. Andersen	T. Pedersen	S. Mostad
TAKAMINE	E. Pettersen	S. E. Dahl	Ole Hay	B. Langmoen	Kåre Skothelm	Rune Stavaas	Sverre Aakre	E. Roeggen	G. Haugsand		S. Røtelgen
TAKARA	Bjoen Havørn	Tore Larsen	J. Lindstøl	Tom Edvardsen	Karsten Eldem	Oline Nielsen	S. Simonsen	L. Glærum	Carsten Røed		Jan Fedde
TAKASAGO	K. Berthelsen	E. Christoffersen	W. Storheim	J. Sande	T. Abrahamsen	S. Johansen	Alf Lithun	H. Engeness	H. Engeness		H. Schjervan
TANABATA	K. Roeggen	H. Thomassen	T. Fritzen	F. Larsen	V. Brandsvik	S. Urheim	S. Urheim	J. Corneliussen	J. Kvivsvik		A. Ellansen
TROLL FOREST	M. Madsen	Petter Akseth	Roger Fossum	J. Wangberg	A. Hansen	Ellen Heum	J. Pettersen	J. Pedersen	Leif Lillevik		Arne Sund
OBO-båter:											
TURCOMAN	F. Melsom	T. Olafsen	K. Resandtro	T. Strømsnes	John Nilsen	H. Bingen	Nils Leirvik	H. Hareide	Svein Aase	H. Storli	Ove Weeg
Tankbåter:											
TABRIZ	P. Halten	Rolf Østgård	Håkon Liseth	Kåre Ramberg	Sigurd Kure	A. Sørensen	Olaf Schrader	R. Bakken	E. Pettersen	K. E. Sæves	H. Nilsen
TAMANO	A. Mikalsen	T. Gjæstad	Ole Kr. Paulsen	Harald Elde	W. Melbye	P. Svinsås	Leif Hansen	G. Rabbestad	H. Krydsby	T. Helle	
TARTAR	O. Amundsen	B. Vigelsjø	Roar Engelsen	Per Seter	E. Engelbrethsen	Rune Stavaas	Kjell Hansen	O. Flaaten	O. Undhjem		Rolf Rudl
TAURUS	K. Samuelsen	Svein Jensen	Lars Stokke	Chr. Hervig	Rolf Bævre	Kåre Johnsen	Kåre Hole	Leif Sletta	Trond Karlson	P. Engan	A. Schauffel
TEMPLAR	E. Kvastad	Rolf Nilsen	A. Vørdeide	Alf Gotteberg	Egil Hansen	Anton Pedersen	Kåre Slyngstad	D. Årseth	T. Kristensen	E. Johansen	B. Larsen
TIBERIUS	A. Røstad	G. Aronsen	O. Elksund	P. Højlund	H. Remme	T. Andersen	O. Vassbakk	H. Vennesland	Morten Becker	M. Siveric	E. Gundersen
TIGRE	Ove Stad	Jan Sørensen	Svein Svendsen	Fritz Strand	Kjell Olsen	R. Sørensen	A. Johnsen	K. Mathisen	T. Baade	K. Kringstad	A. Srettilen
Supply-skip:											
TENDER CARRIER	O. Karlsen	S. Holbu	F. Sandblåst		A. Gulbrandsen		G. Olsen	A. Sindling			S. Simensen
TENDER CLIPPER	B. Haaland	A. Yttergård	A. Schei		S. Larsen		K. Vigre	A. Waagen			E. Stokstad
TENDER TARPON	E. Johannessen	S. Westerheim					I. Øystrom	S. Liland			
TENDER TRIGGER	R. Isaksen	Jan Skåre					H. Valen	Ø. Sørensen			
TENDER TROUT	T. Presterd	H. Bjerkell					A. Pedersen	T. Torum			
TENDER TURBOT	K. Pedersen	P. Podhorny					P. Østrem	K. Larsen			
TENDER TRUMPET	H. Dahl	I. Knutsen					P. Folgerø	G. Stor-Re			