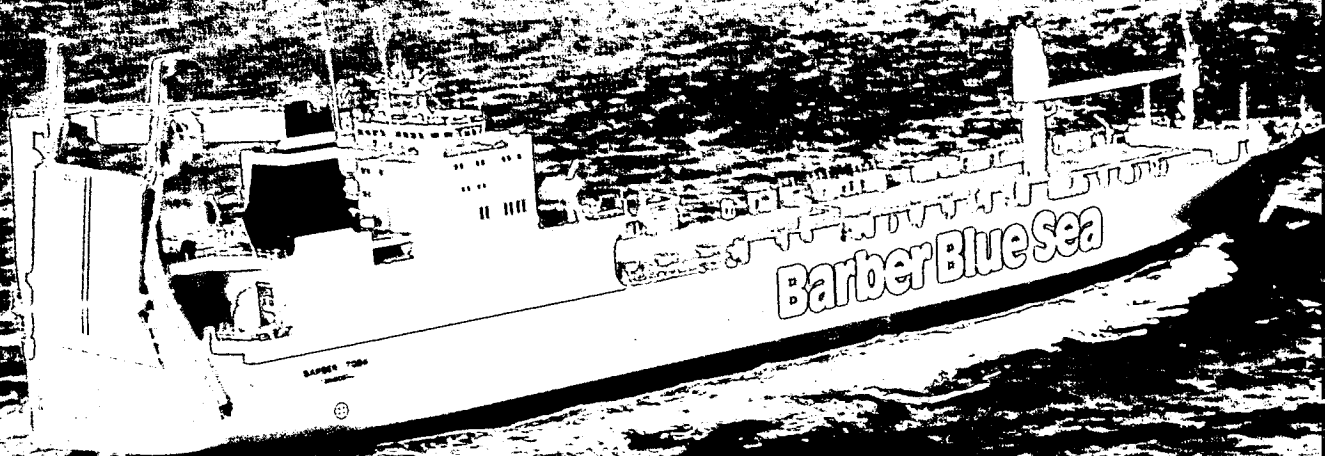


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 1/79



INNHold:

NR. 1 — MARS 1979

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

Hans Chr. Bangsmoen, John Bartolf,
Aksel Håkonsen, Nils Wetlesen



Hvorfor gjør noen rederier det godt
og andre det dårlig?

Supercarriers — et nytt steg fremover

SCANMEL samarbeidsselskap

Skipsfarten i Stortinget

Bedriftsdemokrati

Personell-administrasjon
ved hjelp av EDB

Besøk hos AMVER i New York

Nytt skolesystem
for maritim utdanning

Norges Skipsførerforbund 90 år

WW øker sin egenrisiko i forhold til
sine ansvarsassurandører

MINI MAL: Tjøme

«Skal vise dem at også kvinner kan
bli styrmenn!»

Tanker rundt et sølvfat

Tre matroser i en messe —
et 50 års minne

Kryssord maritim

Firmanytt

Skipsidrett

WIL-Nytt

Julefest i Wilhelmsenhallen



Forsidebildet:

Ro-Ro BARBER TOBA —
det første av 6 supercarriers i fart
for Barber Blue Sea.

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

«Nød lærer nøgen Kvinde . . .»

Polyteknisk Forening, — på tross av forstavelsen «poly», virker navnet merkelig ensporet. Intet er mer feilaktig. Foreningen er blitt landets fremste debattforum. Hvor andre fora med rike aner er forstummet, eller har viet seg til vrøvlet, har PF rykket inn.

Det Norske Studentsamfund — gjennom 150 år landets stolteste og frieste talerstol — er befridd for enhver betydning av livsfjerne, «halvstuderte røvere». Vidd, mangfold og innsikt er drept av fanatisme. Det er rart å tenke på at aldri synes denne hederskronede institusjon å ha stått fjernere fra folket enn nå når «Den norske student» — bokstavelig talt — «er en folkets sønn», for å si det med Bjørnstjerne Bjørnson.

I dag er det i Polyteknisk Forening at de viktige temaer behandles av de riktige mennesker. Stadig kommer det betydningsfulle signaler fra denne talerstol. Sist talte Rederforbundets president, Niels Werring jr. der. Hovedlinjen i foredraget og debatten er behørig referert i presse og tidsskrifter. Men foredraget inneholdt i tillegg til meninger og konklusjoner også refleksjoner og randbemerkninger som kan anspore tanken.

Vi gjengir noen tankekorn som kanskje flere vil ha glede av.

«Det finnes ikke grunnlag for å angi noen «naturlig» norsk andel av verdenstonnasjen. Man kan like lite hevde at Norge i dag har en «kunstig høy» andel av de internasjonale sjøtransporter som at vi skulle ha en «kunstig lav» andel av verdens flyproduksjon eller bilproduksjon. Det vil til enhver tid være spørsmål om på hvilke innsatsområder man har relative konkurransefortrinn fremfor andre . . .»

«Sammenlignet med nesten ethvert annet konkurranseutsatt innsatsområde gir derfor skipsfarten en høy grad av sikkerhet for fremtiden hva gjelder den internasjonale markedsutvikling. Selv under det omfattende økonomiske tilbakeslag verden har gjennomlevet siden 1974, var det bare i et enkelt år mindre nedgang i den samlede sjøverts handel . . .»

«Det er klart at en krise aldri bare er av det onde. Det fører til en skjerpet selvransakelse, det fører også til en intensivert jakt på nye muligheter. Dette er jo gammel kjent folkevisdom, bl.a. nedfelt i ordtakene om at nød lærer nøken kvinne å spinne. Men forutsetningen er at det finnes noe å spinne av, og at det er mulig å lage noe å spinne med. Sagt på en annen måte: De samlede arbeidsbetingelser må være slik at det ikke bare er de eksepsjonelt dyktige eller de ekstremt heldige — eller de som kombinerer begge egenskaper — som kan drive med fortjeneste på norske vilkår. Norge har i flere årtier vært et høykostland . . . Det er denne risikable situasjon, som verdens dyreste land å produsere varer og tjenester i, som vi må komme oss bort fra . . .»

Dette var noen refleksjoner fra Rederforbundets president. Vi vet at svært mange av våre lesere gjør sine refleksjoner, både om skipsfart, om forhold i skipsfart og om ting vi behandler i Skib-Rederi. Hvorfor ikke benytte nettopp Skib-Rederis spalter til disse refleksjoner?

JPS

Hvorfor gjør noen rederier det godt og andre det dårlig?

Vår administrerende direktør — Leif Terje Løddesøl — har behandlet dette tema i et spesialnummer av tidsskriftet «Internasjonal Politikk». Vi gjengir utdrag av artikkelen.

Spørsmålet er aktuelt og mange stiller det. Man nøler imidlertid med å svare. «Etterpåklokskap» og «Besserwissen» er temmelig usmakelig. Jeg har derfor et visst behov for å presisere at tittelvalget ikke er mitt. Før svaret detaljeres, er det også grunn til å understreke at i shipping er det mange veier til suksess — og til fiasko. Litt misvisende er det forresten å spørre hvorfor noen rederier gjør «det godt og andre det dårlig». Jeg vil våge den påstand at det ikke finnes ett rederi av betydning som er upåvirket, og i nesten 100% av tilfellene negativt, av den 5-års krise vi fortsatt befinner oss i. Det aktuelle spørsmål å stille er derfor hvorfor noen rederier fortsatt klarer seg, mens andre har måttet gå til drastiske innskrenkninger eller til avvikling. Svaret på spørsmålet forutsettes søkt i rederiet selv. Vi skal bare i fremtidsperspektiv drøfte det som ofte kalles «rammebetingelser for norsk skipsfart», og bare de vi selv kan gjøre noe med.

Vi opplever alle at det er våre handlinger av i går som påvirker vår situasjon i dag. Slik er det også for bedrifter. Dagens skipsfartskrise har mange eksempler på det. I shipping er det rederienes handlingsmønstre i perioden 1970—74 som i stor grad påvirker deres stilling i dag.

★

En kort og grov oppsummering av situasjonen for de rederier som fortsatt gjør det brukbart, kan da være at de i større eller mindre grad er preget av følgende:

- Rederiet har sikret sine nybygg (tank/bulk) med lange certepartier eller transportkontrakter med solide befraktere.
- Rederiet har balansert sine risiki ved satsing på flere felter.
- Rederiets tonnasje er spesialsydd for en bestemt trade eller tilpasset spesielle transportbehov, ofte med faste og lange kontrakter med god befrakter.
- Rederiet hadde solid likviditet før krisen og kontraherte ikke ny tonnasje. Det kan nå kjøpe billig second-hand tonnasje.
- Rederiet har hatt solid ekspertise innen egen organisasjon og finansiell styrke til å foreta konverteringer/ombygninger beregnet på nye, interessante markeder.



— Rederiet har organisert seg slik at det besitter de nødvendige styringssystemer og har en ledelse som er sterk nok til å gjennomføre de beslutninger som må tas i tide og selv om de er ubehagelige.

De forhold som her er nevnt, forklarer litt av dagens situasjon. Men hva skal til for fortsatt «å gjøre det godt», eller snarere å overleve i dagens harde kommersielle klima?

★

Det synes realistisk å basere seg på at dramatiske forandringer i de ytre rammebetingelser for en bedrift vil opptre oftere enn før. Verdensøkonomien er ustabil.

Det blir vesentlig for en bedrift å ha antenner mot omverdenen for å registrere endrede signaler, analyseapparat for å vurdere betydningen for bedriften av nye forhold, og ikke minst evne til å trekke nødvendige konsekvenser av disse forhold gjennom beslutninger i bedriften.

Problemene knyttet til innsamling, lagring og behandling av informasjon er imidlertid enorme, og få rederibedrifter vil ha kapasitet til selvstendig analyse av verdenen omkring seg i en dybde som gjør svarene til meget mer enn «guesstimates». De fleste bedrifter må nok derfor i større grad konsentrere seg om risikobalanse som svar på problemet «strategisk overraskelse». Bedriften må innrette seg slik at **konsekvensene av endringer blir håndterbare**, gjennom **risikobalansering** og «buffertankegang» i alle sammenhenger.

En god buffer for alle bedrifter er tilstrekkelig likviditet. Meget taler for at hver enkelt bedrift burde stille opp et minimumskrav til størrelsen av sin likviditetsbeholdning, avpasset firmaets omfang og karakter, i shipping også til ens befraktningspolitikk.

Det er oppdragende å vurdere egne prosjekter, med de usikkerheter disse innebærer, mot den renteavkastning på 10—14% som likviditeten kan gi. Egenverdien av likviditet er vesentlig høyere enn en slik bankrente.

I shipping, er finansiering en vesentlig ting. Best mulig finansieringsbetingelser kan være av avgjørende betydning for et prosjekt. Når dette er sagt, skal det også tilføyes at for «gode finansieringsbetingelser» kan lede til at kravene til prosjektets avkastning settes for lavt. Kort finansiering er oppdragende, både ved prosjektvurdering og gjennomføring. I en urolig tid er det også farlig å la tidsperspektivet for en investering bli for langt. «Inflasjonsteorien» gående ut på at driftsmidler, selv de som ikke gir avkastning, vil være mer verd i morgen enn i dag, har fått et grunnkudd gjennom den siste skipsfartskrise.

Valutaproblematikken er vesentlig for skipsfart. Størst mulig valutarisk balanse mellom utgifter og inntekter kan være meget nyttig.

Om bedriftsorganisasjon og markedsføring har det vært sagt meget. Selv om budsjettering og kontroll, analyser og systematikk er vesentlig, så må slike styringsmidler ikke utvikles i en grad som leder til byråkratisering. Shipping stiller krav til oppfinnsomhet og skaperevne. **Har** ikke systemet rom for dette, må vi **skape rom** for det. Skaperevne trenges i mange ledd, og ikke bare det **inntektsskapende**, men også det **utgiftssparende**.

★

Hva gjør man så for å komme ut av dagens uføre?

Rederiene arbeider med sin organisasjon, sine styringssystemer og sin markedsføring. Effekten av disse tiltak kommer imidlertid senere. La oss håpe at nødvendige endringer vil bli gjennomført, og at man ikke bare passivt avventer en bedring i markedet. Rederiene må være opptatt av hvordan næringsstrukturen bør være for å møte den forbedring i markedet som utvilsomt vil komme, men som like sikkert en gang i fremtiden igjen vil bli fulgt av vanskelige perioder. Personlig synes jeg det er skuffende å se i hvor liten grad samarbeidstanker er fulgt opp. Samarbeid kan gi store gevinster. Besparelser kan oppnås, markedsposisjoner forbedres, risikospredning gjennomføres samtidig som arbeidssituasjonen for ansatte kan trygges.

Hva gjør myndighetene? De har bl.a. tatt skipsfartspolitiske tiltak for å opprettholde norsk konkurranseadgang. De har opprettet Garantiinstituttet for skip og borerigger. Opprettelsen betraktes vel som det mest omfattende tiltak og det er utvilsomt at Instituttets garantier har brakt en del rederier over en vanskelig situasjon. De styrker imidlertid ikke de sterkere rederier, og de virker negativt på strukturendringer og skaper ihvertfall på kort sikt i liten grad nye arbeidsplasser. En betydelig del av antatt verdistigning vil tilfalle kreditorene.

Hovedoppgaven i dag for våre myndigheter må være å styrke næringsens konkurranseevne generelt.

Lønns- og prisstoppen vil virke positivt for rederienes konkurranseevne som for industriens. En samtidig devaluering ville hatt positiv effekt. Spesielt for skipsfart gjelder at belastninger næringen i dag pålegges kan reduseres. Videre bør reformiveren tøyles. I en internasjonal næring som skipsfart bør reformer argumenteres i internasjonale organer og gjennomføres i samme tempo som andre større skipsfartsnasjoner gjennomfører dem. Særbelastninger har norsk skipsfart liten anledning til.

Offentlige bemanningsregler på skip representerer en spesiell rasjonaliseringsbegrensning som vi har til sjøs. Gjennom endringer i driftsopplegget kan vi i dag drive skipsfart med norske lønninger og med betydelige lavere omkostninger, men begrenses i dette av organisasjoner og myndigheter. Vi håper og tror på en gradvis holdningsendring. Selv om skipsfartsnæringen er internasjonalt orientert, vil vi nemlig slåss for det norske flagg.

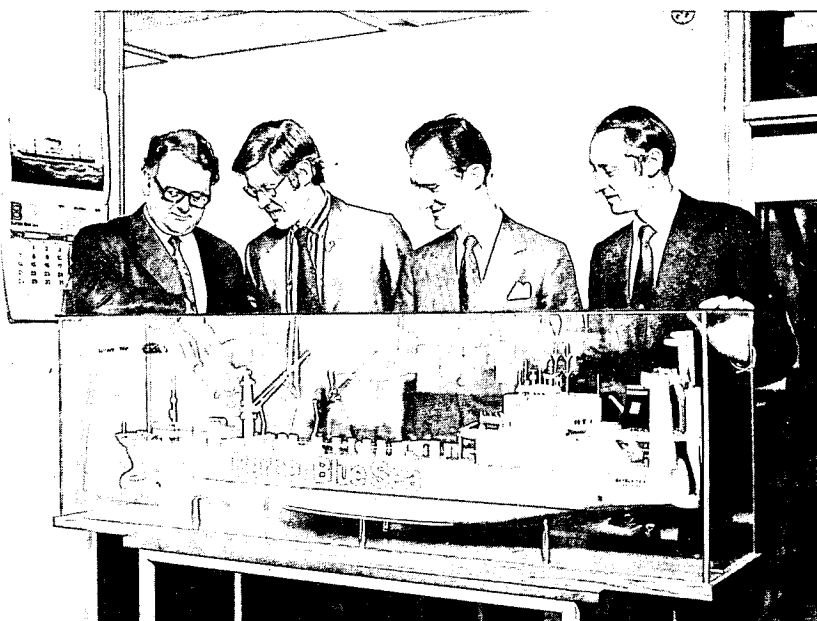
Vi vil, og bør i Norge, alltid ha høy lønn på arbeidstaker. I denne forstand vil vi alltid være et høykostland. Men dette krever tilpasning på andre områder. Vi må kunne utnytte den kompetanse som foreligger og ha anledning til å gjennomføre rasjonaliseringstiltak og driftsomlegning. Norsk skipsfart må i fremtiden ikke bare leve med forandring, men også av forandring.

La oss også gå løs på omkostningsnivået. Poenget her er ikke å redusere folks nettolønn. Det er i dag et misforhold mellom det den enkelte får ut av sin arbeidsinnsats og det man koster sin arbeidsgiver. Stor skattebelastning på den enkelte øker dennes lønnskrav overfor bedriften. Høy brutto arbeidslønn er en vesentlig grunn til at Norge i løpet av de siste få år har tapt ca. 30% av sin markedsandel i utlandet. Skatte- og avgiftsbelastninger både på den enkelte og på bedriftene har myndighetene mulighet for å endre.

Shipping er en internasjonal næring. Norge står på denne sektor internasjonalt sterkt. Det er en næring vi kan. Ser vi bort fra manglende nasjonal lastetilgang (cargo generation), har ingen andre land mer naturlige forutsetninger for å drive skipsfart enn vi. Det er en næring i vekst. Hvilket bedre utgangspunkt kan vi egentlig få for en næringsgren?



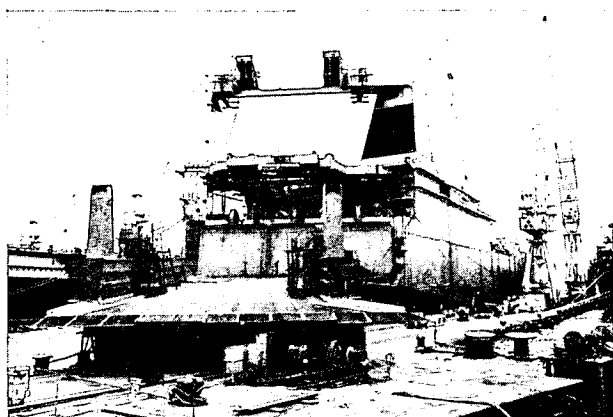
Modell av den nye supercarrier-typen beundres av fra venstre direktør A. Koch, Broströms, direktør C. D. Lenox-Conyngham, Ocean Transport & Trading, adm. direktør Ivar Løvald, Barber Blue Sea og skipsreder Wilhelm Wilhelmsen.



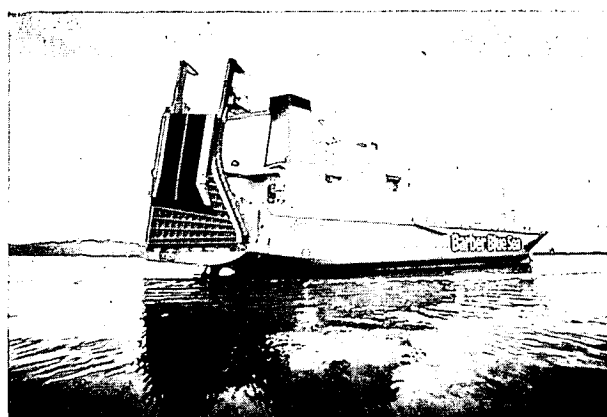
BBS
Barber Blue Sea

SUPERCARRIERS et nytt steg fremover

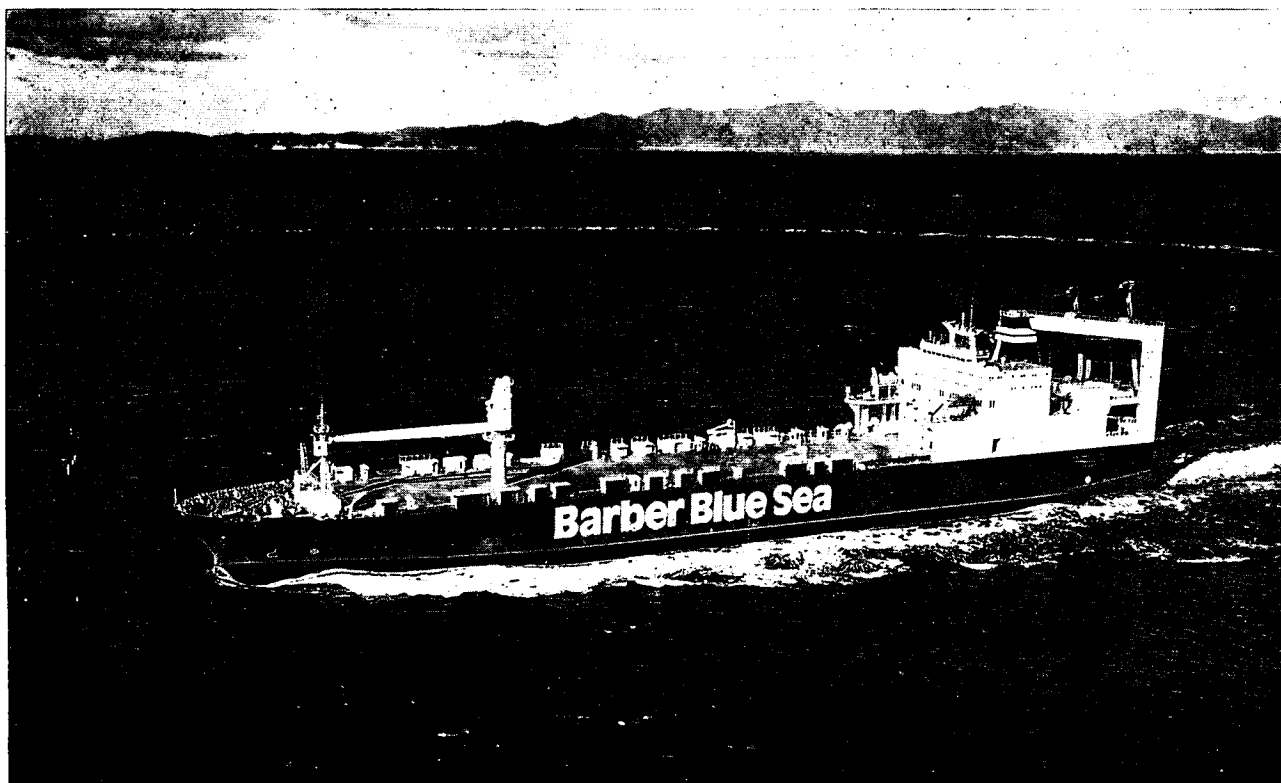
Barber Blue Sea ble dannet i 1974 av Wilh. Wilhelmsen, Ocean Transport & Trading Ltd., Liverpool og Broströms, Göteborg, som et samarbeidsselskap for skip som er eiet av prinsipalene. Det blir administrert av Barber Lines A/S, Oslo.



Akterrampen blir satt på plass ved Mitsubishiverftet, sept. 1978.



Akterrampen på de nye «supercarriers» er meget iøyenfallende.



BARBER TOBA på 31.767 tdw. er et av verdens største og mest avanserte Ro/Ro skip.

Med leveringen av Ro/Ro-skipet BARBER TOBA markerte Barber Blue Sea begynnelsen på en ny æra for sjøtransport mellom USA/Midt-Østen og Det fjerne Østen. Skipet, som er på 32.000 tdw., var det første av seks «supercarriers» som skal betjene Barber Blue Sea's linjer. Skipene er av de mest avanserte og største Ro/Ro skip i verden. Investeringene i skipene kommer opp i nærmere 200 millioner dollar, og det representerer og innebærer et voldsomt teknologisk fremskritt innen Barber's linjefart.

Av de seks skipene som bygges ved verft i Japan og Norge — de norske ved henholdsvis Tangen Verft i Arendal og Kaldnes Mek. Verksted i Tønsberg — skal WW ha tre, Ocean Transport to og Brostrøms ett.

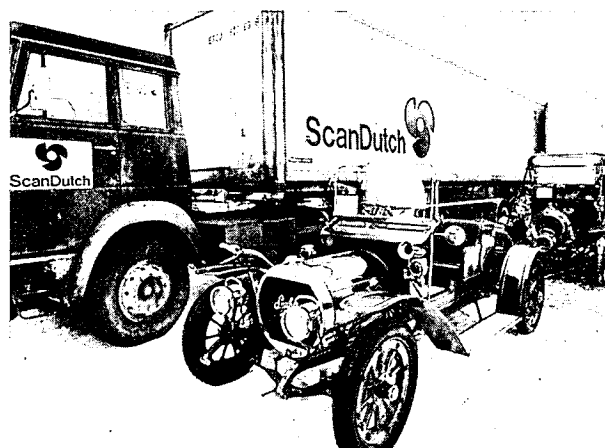
Ro/Ro skipene kan ta et antall på 1 800 20 fots containere, eller opptil 60 000 kubikkmeter med ikke-containerisert last samt 490 biler på heisbare bildekk. Alle kombinasjoner last er mulig, og i tillegg til dette er skipene utstyrt med tungløft opptil 400 tons. Lasting og lossing foregår over en 40 fots akterrampe. Her går trafikken over to filer, og kapasiteten er 800 tons pr. time. Skipene har egne trucker og en terminal traktor ombord og er utstyrt med 40 fots containerkran. Man er ikke avhengig av spesielle kai-installasjoner.

Skipene er enestående i sitt slag, særlig når det gjelder farten på USA. Størrelsen på tonnasjen alene vil legge grunnlaget for en utmerket transportøkonomi. I BBS er man trygge på at skipene vil ligge fremst i konkurransen i lang tid fremover. Det dreier seg om fantastiske «cargo machines».

Uvanlig biltransport med ScanDutch

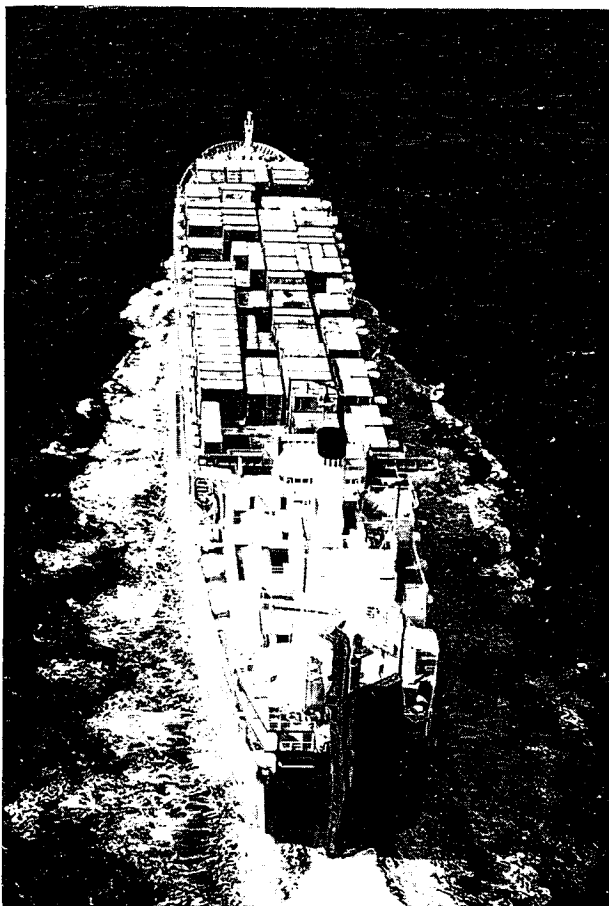
To gamle og verdifulle veteranvogner ble nylig lastet ombord i M/S Selandia. Bestemmelsesstedet var Japan hvor bilene skulle være med i en Veteranvogn-utstilling i Honda Land, Suzuka.

Et hollandsk museum har brukt adskillige timer på å restaurere bilene som er to Spijker modeller fra henholdsvis 1904 og 1910. Bilene var forsikret for 1/2 million gylden. Etter utstillingen vil bilene bli bragt tilbake til Holland i en ScanDutch container, selvfølgelig.





Samarbeids- selskap mellom WW og Broström



Ro/Ro-skipet TARAGO — tidligere ScanCarriers — er på 21.810 TDW og bygget i 1973.

Partnerne i SCANMEL, Broströms Rederi, Göteborg og WW har opprettet et samarbeidsselskap med ansvar for operasjon av all tonnasje i SCANMEL. Det nye selskapet — et joint operating centre — har kontorer i Göteborg.

Linjesamarbeidet mellom de to rederier har foregått siden juni 1977. Linjens container service er blitt administrert av Broströms i Göteborg og den konvensjonelle service av WW. Flåten har bestått av cellulære containerskip og konvensjonelle linjeskip. Fra januar i år har ro/ro-skipet TARAGO blitt satt inn i SCANMEL, og ved å sette inn et moderne ro/ro-skip har selskapet tatt et videre skritt i retning av en vesentlig forbedring og videreutvikling av den tonnasjen som i tiden fremover vil betjene linjefarten mellom Europa og Midt-Østen. Med den oppgradering av tonnasjen som M/S TARAGO representerer, håper man i SCANMEL å kunne møte den stadig økende konkurransen i trafikken på Midt-Østen.

Så vel Broströms Rederi som WW har nå et omfattende engasjement i Midt-Østen både når det gjelder linjeservice, agenturer, terminaler, lastehåndteringsutstyr og innlandstransporter. Bakgrunnen for disse store investeringene er å kunne tilby avskipere og mottagere en hurtig og effektiv dør-til-dør service.

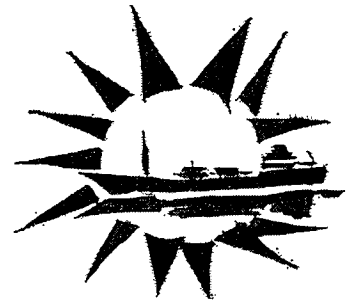
Managing director og daglig leder av SCANMEL er Kaare Moen fra Wilh. Wilhelmsen.

Kaare Moen er 38 år og sivilingeniør fra Norges Tekniske Høyskole, 1968. Han var ansatt som forsker ved Skipsteknisk Forskningsinstitutt ved NTH frem til mai 1970 da han ble ansatt som sivilingeniør i vår havneavdeling. Fra 1973 har han vært daglig leder av Havneavdelingen og har i tillegg vært ansvarlig for omfattende prosjektarbeider samt utvikling av flere av rederiets engasjementer i Midt-Østen.



Managing direktør Kaare Moen.

Skipsfarten og Stortinget



Skipsfarten er ikke det emne som står oftest på Stortingets saksliste. Det finnes dem som mener at næringen skal være glad for det. Et overmål av politisk interesse kan være mer enn en næring tåler hvis den skal overleve.

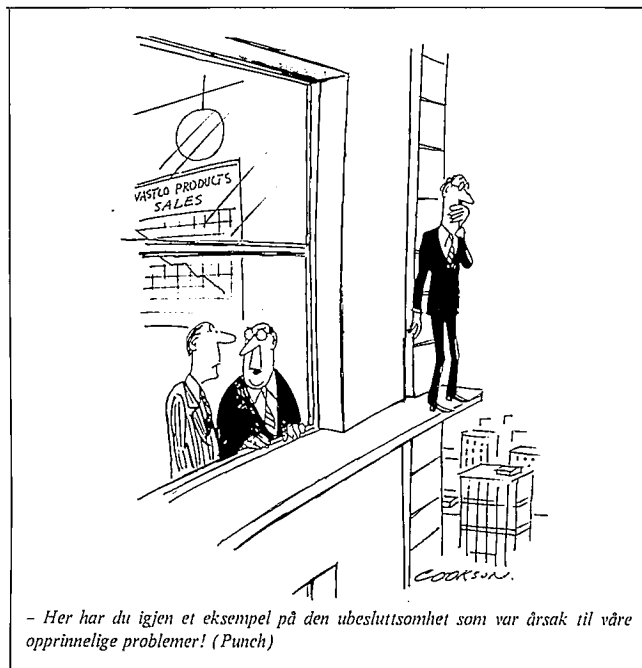
Men politikk kan være noe annet enn å blande seg inn i ting man ikke har greie på. Politikk kan være å sørge for at de som har fagkunnskapen på et område får armslag og muligheter til å gjøre jobben.

I begynnelsen av dette året lyktes det å få Stortinget til å drive politikk på denne måten — den gode måten. Det skjedde da Finanskomiteén behandlet Regjeringens forslag «Om støttetiltak for skipsfartsnæringen». (Titelen var nokså misvisende, fordi Regjeringen hverken hadde foreslått støtte eller tiltak. Regjeringen hadde nesten ikke foreslått noen verdens ting, og ingenting som kunne stille norsk skipsfart sterkere i konkurransen med utlandet.)

Derfor gjorde Finanskomiteén mer eller mindre arbeidet på egen hånd. Nå hadde komiteén fagkunnskap innenfor sine egne rekker — saksordfører var Jan P. Syse, og dette bladets lesere kjenner Syse fra nærmere hold enn fra politikken. Derfor hadde komiteén saklig grunnlag for å skrive en innstilling om hva som burde gjøres for norsk skipsfart. Hva flertallet (alle unntatt SV) mente, skilte seg på viktige punkter meget sterkt fra Regjeringens forslag. —

På mange måter var det en merkelig debatt. SV's fraksjon sto i sin egen leir og var opptatt av å få «nedbygget» norsk skipsfart og å få opprettet et statsrederi. I skipsfartsdebatten bare for 2—3 år siden var de ikke alene om den slags tankegang, men nå hadde Arbeiderpartiet forlatt den. Alvoret i norsk økonomi begynner å gå opp for flertallet også på Stortinget. Denne gang ble fingeren satt på det norske omkostningsnivået, på skattetrykket, svikten i tilgang på risikovillig kapital, behovet for bemanningsordninger som var tilpasset det enkelte skip, det meningsløse i å holde på en registreringspolitikk som tvinger frem salg av skip på uheldige tidspunkter. For en gangs skyld var man mer opptatt av det som kan gjøres med situasjonen nå enn av hva man etterpå klokt kan mene om forholdet som har vært.

Av ord følger ikke nødvendigvis handling. Det er Regjeringen som nå har utspillet, og Regjeringen er den samme som før. Inntil videre har Regjeringen også den samme skipsfartsminister som før, og ikke alle forbinder statsråd Hallvard Bakkes navn med initiativ og konstruktive tiltak på skipsfartens vegne. Men da statsråder for omkring hundre år siden fikk adgang til Stortinget, var hensikten at det var Stortinget som skulle fortelle statsrådene hvor skapet skulle stå, ikke omvendt. Og, som Kåre Willoch fant å måtte fortelle Hallvard Bakke i et skarpt oppgjør, «han skal etterleve Stortingets ord, ikke sine egne».



— Her har du igjen et eksempel på den ubeslutsomhet som var årsak til våre opprinnelige problemer! (Punch)

«Flyktningskipet» TOLEDO

Tønsbergs Blads honnør til kaptein Blindheim og hele mannskapet.

I begynnelsen av januar ble TOLEDO kåret til ukens navn av Tønsbergs Blad. Bladets lille honnør, et tinnfat med Petter Punktums: «Godt gjort, som herved er godtgjort», er sendt til skipet via rederiet. Fatet er en honnør til hele mannskapet på TOLEDO for innsatsen i forbindelse med at de plukket opp 129 vietnamesiske flyktninger fra en skrøpelig båt i farvannet utenfor Vietnam. Det er fjerde gang TOLEDO har reddet mennesker i nød på åpent hav. Hele 240 vietnamesiske flyktninger har skipet reddet på under halvannet år.

Vi sier med Petter Punktum: GODT GJORT!

Bedriftsdemokrati

I forbindelse med avtalen om Bedriftsdemokrati i utenriks fart har rederiet oppnevnt et utvalg som skal forberede innføringen av bedriftsdemokrati i rederiet.

I utvalget sitter John Bartolf, Erik A. Kruse, Nils Wetlesen og Erik A. Wettre.

Skib-Rederi har stilt utvalgets formann, Erik A. Wettre noen spørsmål om avtalen og de bestemmelser som der er tatt inn.

S-R.: Vi ser at Stortinget har gitt sin tilslutning til avtalen om Bedriftsdemokrati i utenriks sjøfartsnæring. Hva går avtalen ut på?

EAW: Den går bl.a. ut på at det skal etableres et Rederistyre i rederier med over 200 ansatte.

S-R: Hvor stort skal Rederistyret være?

EAW: Det skal ha maksimum 6 medlemmer, hvorav 2 skal representere de ansatte ombord og på land.

S-R: Hvordan skal disse to velges?

EAW: Den ene (+ varamann) skal velges av og blant de ansatte som er tilknyttet rederiets skip og har sine arbeidsvilkår regulert i tariffavtaler med Norsk Sjømannsforbund.

Den andre (+ varamann) skal velges i fellesskap av og blant de ansatte som er tilknyttet rederiets skip og har sine arbeidsvilkår regulert i avtalen med offisersorganisasjonene, og av de ansatte på kontoret i land.

S-R: Vil det si at bare de organiserte har valgrett?

EAW: Nei. Også de uorganiserte har valgrett innenfor de to «valgkretsene» jeg nevnte.

I grove trekk kan vi si at **den ene** representanten skal velges av mannskapet ombord, **den andre** av offiserene og kontorpersonalet i fellesskap.

S-R: Vi får altså ikke en representant for både offiserer og kontorpersonalet?

EAW: Både ja og nei. Den av de to grupper som ikke får en fast representant har krav på å bli representert av en varamann, som har møterett men ikke stemmerett i styret.

S-R: Hvor ofte skal Styret møte?

EAW: Minst 3 ganger om året.

S-R: Hva skal Rederistyret beskjeftige seg med?

EAW: Saker som på lang sikt har store økonomiske rekkevidder eller er av spesiell betydning for de ansatte. Dessuten skal Rederistyret drøfte budsjett og regnskap for rederiet og skal kunne kontrollere at dets beslutninger blir etterlevet.

S-R: Hvor lang er funksjonstiden for de valgte styremedlemmer?

EAW: 2 år ad gangen. Valg skal altså skje hvert annet år.

S-R: Hvem har stemmerett?

EAW: Som hovedregel gjelder at stemmerett har de som har vært ansatt i 3 måneder, og valgbare er de som har vært ansatt i 2 år.

S-R: Hvordan skal valget foregå?

EAW: Avtalen bestemmer at det skal oppnevnes et valgstyre på 4 medlemmer. På hvert skip skal det dessuten etableres et Stemmestyre på 3 medlemmer. Til stemmestyrene og valgstyret skal det foreslås kandidater som det tilslutt skal være skriftlig valg på.

Avtalen har detaljerte bestemmelser om hvordan valget skal foregå. Jeg tror vi hopper bukk over disse i denne omgang.

S-R: Hvordan er avtalen kommet istand?

EAW: På Regjeringens initiativ ble et utvalg nedsatt i 1976, med statssekretær P. M. Ølberg som formann. I utvalget satt dessuten 10 medlemmer som representerte staten og alle de berørte organisasjoner.

Utvalget kom enstemmig frem til en avtale som Stortinget deretter godkjente i slutten av 1978. Avtalen gjelder for en prøveperiode på 4 år.

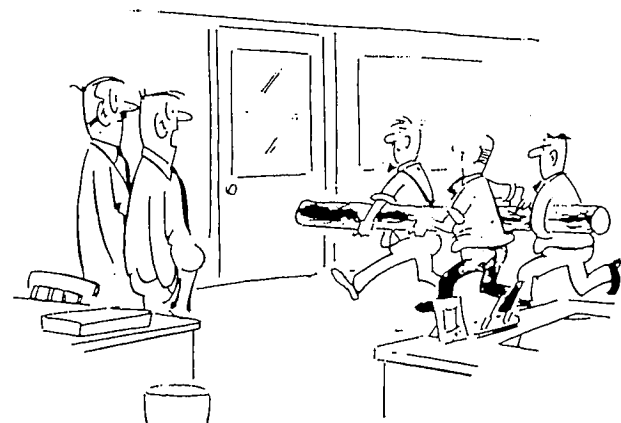
Avtalen vil trolig bli undertegnet i nærmeste fremtid og ventes å tre ikraft 1/1 1980. Valgene vil finne sted kommende høst.

S-R: Vil avtalen medføre noen problemer for WW?

EAW: Nei, jeg tror ikke det, — bortsett fra spørsmålet om hvorvidt våre ansatte i WILAG og på riggene skal inkluderes i valgkretsene. Dette må vi eventuelt søke om tillatelse til.

S-R: Positive virkninger?

EAW: Vi håper og tror avtalen vil virke som en ytterligere stimulans for det engasjement og den medvirkning vi daglig opplever på alle plan innenfor WW, og vi vil legge alt til rette for at det skal skje.



«Jeg er ikke sikker på at det der er den mest diplomatiske metode for å oppnå medbestemmelsesrett.» (- Nebelspalter ©)

Personell-administrasjon ved hjelp av EDB

Det er lett å konstatere at sjømannsykket er i ferd med å skifte karakter. Tjenestetiden ombord reduseres, og oppsatte seilingsplaner endres oftere enn tidligere som følge av de mer ustabile konkurranse-betingelser vi må regne med å arbeide innenfor. Utviklingen mot stadig mer avanserte skip og transport-former stiller økede krav til personalets kvalifikasjo-ner, noe som gjør det nødvendig å følge opp med kurs/videreutdanning på tildels nye fagområder.

Maritim personellavd. føler denne utviklingen i form av større krav til personellplanlegging. Samtidig øker det rene ekspedisjonsarbeidet forbundet med av- påmønstringen m.v. Dette er bakgrunn for at man nå forbereder overgangen til et personal-system ved hjelp av elektronisk databehandling når det gjelder maritimt personell.

Ved å ta maskiner til hjelp til det mer rutine-pregede ekspedisjonsarbeidet og for å produsere ajourførte oversikter, får avdelingen frigjort tid for viktige personaladministrative oppgaver: Planlegging, kontakt, informasjon og service overfor de seilende.

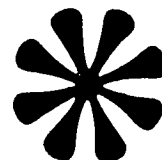
Det nye systemet vil i stor grad bygge på de ru-tiner personellavdelingen benytter idag: Den mer langsiktige planleggingen tar utgangspunkt i et ton-nasjebudsjett og bemanningsforskriftene for de en-kelte skip/rigger. Dette blir så sammenholdt med det personell som rederiet forventes å ha til rådighet. De nye muligheter som EDB-systemet gir på dette felt er å få frem nye totaloversikter raskt etter hvert som forutsetningene endrer seg, f.eks.:

- Kjøp/salg av tonnasje
- Nye bemanningsforskrifter
- Nye krav til kvalifikasjoner for enkelte stillingskategorier etc.

Derved vil man i tide kunne disponere for å møte nye krav på personellsektoren.

Den mer kortsiktige planleggingen går i retning av å finne rette mann til rette plass, ofte under tidspress p.g.a. sykeavmønstringer og lignende. Videre står man her overfor problemet med å plassere inn ønsker om kurs/videreutdanning/ferie/permisjon med minst mulig forstyrrelser i den løpende drift av skipene. Her vil vi kunne dra nytte av de høye hastigheter som EDB-maskiner arbeider med når det gjelder å «lete frem» aktuelle kandidater til ledige stillinger eller når det gjelder ulike former for videreutdanning. Selvfølgelig vil det også i et mer automatisert system bli tatt hensyn til individuelle ønsker fra de seilendes side.

EDB-systemet vil få tilført de opplysninger som benyttes på dagens personalkort såsom navn, fød-selsnummer, adresse, tittel, familiestatus, ansettelsesforhold, ansiennitetsforhold, tjenestetid — sted og kvalifikasjoner. Dette er alt den type opplysninger

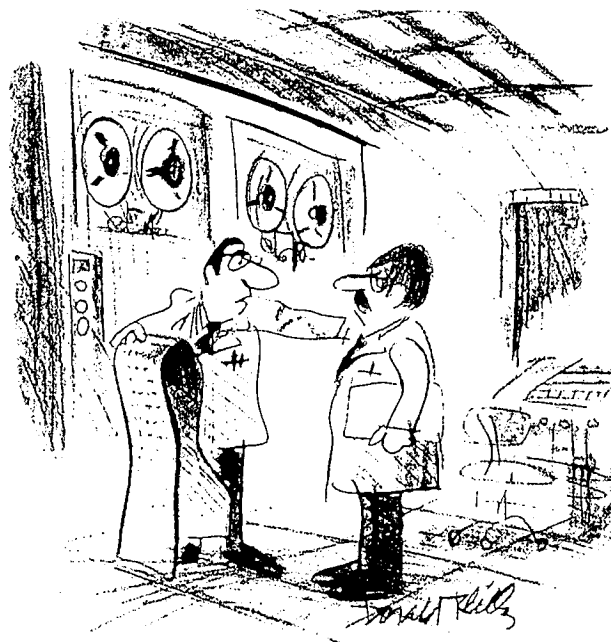


som har direkte tilknytning til de oppgaver som skal løses, og som ikke kan betraktes som «følsomme». Som en ytterligere sikring mot misbruk får vi en egen datalov som foreskriver en offentlig godgjen-nelse av systemet både når det gjelder de opplys-ninger som blir lagret og de tiltak som treffes med sikte på å hindre uautorisert bruk av opplysningene.

På samme måte som idag blir det også i fortset-telsen full anledning til å kontrollere de opplysninger som angår en selv. Det er selvsagt av stor betydning at alle opplysninger er mest mulig korrekte og ajour-førte. Derfor planlegger vi et opplegg der de seilende selv gir inn de opplysninger som skal benyttes i systemet. Et slikt «spørreskjema» blir sendt ut en gang til høsten, mens systemet vil komme gradvis i bruk i 1. halvdel av neste år.

Vi regner med å sende ut detaljert informasjon på et senere tidspunkt.

HB

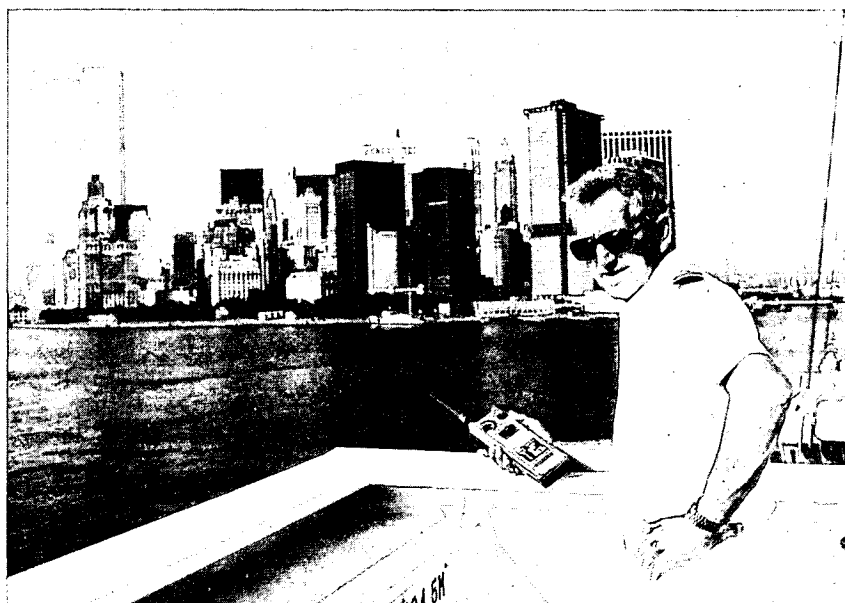


«For svært lenge siden, Ed, lærte jeg at aldri må man glemme at disse tal-lene representerer tvers igjennom vir-kelige mennesker av kjøtt og blod».

— The New Yorker

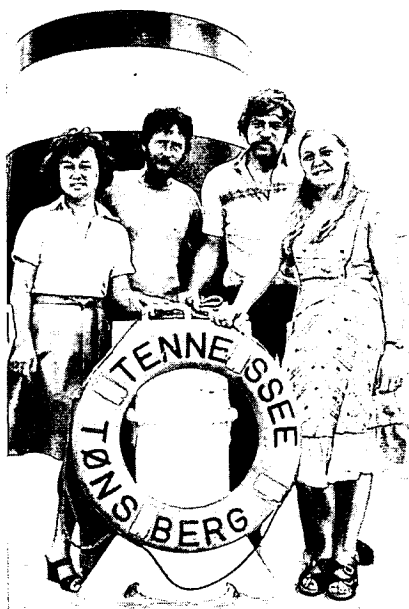
«Farewell Brooklyn»

I løpet av fjoråret forlot Wilh. Wilhelmsen-skipene som seiler på New York, kaiene i Brooklyn og skiftet over til en ny terminal i Port Elizabeth i New Jersey. Her er TENNESSEE på sin siste tur mot Brooklyn. Med kaptein Sigurd Gustad på broen. I bakgrunnen Manhattan «skyline» som sikkert mange vil savne. Et fascinerende syn fra sjøen.



Fint å seile sammen

— Det har svært stor betydning å få seile sammen, mente ekteparet Rogne og Sjøe ombord i TENNESSEE. Eva Rogne seilte som radio-offiser, mens Harald var 2. maskinist. Gunnar Sjøe var arbeidsleder, og Magdalena var pike ombord. Ekteparet Rogne er bosatt i Trondheim. Sjøe i Antwerpen.



Russetur kloden rundt!

De fleste drømmer vel bare om det. Svært få opplever det. Å få reise på russetur kloden rundt. Men Margrethe Årvik fra Vegsund i Ålesund dro rett fra skolebenken til New York for å være med TENNESSEE over tre verdenshav og besøke tyve havner. Men hun var turen vel unt, konen til overstyrmann Olav Årvik. Etter 14 års ekteskap ga hun seg for tre år siden igjen på skolevei, etter like mange år som hjemmевærende husmor og sjømannskone. Nå skulle fullført Examen virkelig feires. Med voksne unger igjen hjemme, pakket hun kofferten og dro ut med mannen. Med nyervervede og gode kunnskaper om tall og regnskaper var hun ofte å finne på dekkskon-toret, hvor overstyrmannen strevde med lange regnemaskinstrimler og høye bunker med lastepapirer. Da kom det godt med hjelp fra en nyuteksaminert blåruss fra Ålesund Handelsgymnas.

— Med sognemål klarer man seg til Istanbul. Med sunnmørsk helt til Tokyo, heter det visst, smiler Margrethe. Når hun kunne spe på med sin spansk og engelsk, klarte hun

seg kloden rundt. Men etter tre måneder ombord, lengtet hun hjem til den sunnmørske «nasjonalrett»: Potetball! — Men det har vært en alle tiders fin russetur, sier Margrethe som nå har tenkt å begynne i sykepleien.



Fru Margrethe Årvik i Ålesunds-blårussens trøye på TENNESSEE-dekket sammen med mannen, overstyrmann Olav Årvik.

AMVER et sikkerhetsbegrep for skip på alle hav!

AMVER — idag er disse fem bokstaver et begrep som de fleste sjøfolk kjenner. Et begrep for sikkerhet til sjøs. AMVER er en forkortelse for Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System - et automatisk gjensidig assistanse-system for skip. AMVER har sitt hovedkvarter på Governors Island — en mindre øy midt i New Yorks havnebasseng. Hit sender alle skip som foretar lengre sjøreiser meldinger via 80 kystradiostasjoner over hele verden. Meldingene inneholder opplysninger om reiserute og posisjoner underveis. I AMVER-senteret i New York mates disse opplysningene inn i en databank. Straks det oppstår en nødsituasjon til sjøs og det er behov for hjelp, gir datamaskinen svar på hvilke skip som er i nærheten og om f.eks. det har lege ombord. Alle norske skip er idag medlemmer av AMVER. Norge var den første nasjon i verden som i 1976 innførte tvungen medlemskap i denne verdens største sjøredningsorganisasjon. Samtidig topper Rogaland radio listen over flest tilsendte meldinger til senteret. Norske sjøfolk og Norge står derfor høyt i kurs i AMVER's hovedkvarter på Governors Island. Det fikk en gruppe besetningsmedlemmer fra TENNESSEE nylig oppleve da de avla AMVER et besøk. Det er Velferdskontoret i New York som står for disse turene, og man får et godt innblikk i organisasjonens omfattende arbeide.



En del av TENNESSEE's-besetningen på AMVER-besøk: Fran venstre 2. kokk Britt Forseth, fru Guri Sollid (maskinsjef Knut Sollid's kone), smører Rolf Krumsvik, 1. maskinist Odd Andersen, delvis skjult bak smører Niels Nevstad, pike Magdalena Sjøe, delvis skjult bak henne lettmatros Borger Brandvold, velferdssekretær Finn Grimsgaard i New York, en AMVER-offiser og lengst til høyre øverste sjef for AMVER, Captain John N. MacDonald.

I senteret får man en omvisning og innføring i hvordan organisasjonen fungerer. En kort film gir en kjapp og grei oversikt over hva som skjer, hvis ulykken er ute og man trenger hjelp fra AMVER. Det er datamaskiner og store plottebord som er hovedhjelpemidlene i senteret. 40 mann er ialt tilknyttet hovedkvarteret, som selvsagt har vakt døgnet rundt. Sjefen for AMVER, Captain John N. MacDonald, var selv med på en del av omvisningen og orienterte om AMVER's forhold til norske skip. Han fremhevet blant annet det gode forholdet organisa-

sjonen har til Wilh. Wilhelmsens rederi. Det meldepliktsystemet de har innført og den forsendelsen av meldinger de foretar betyr en ekstra sikkerhet for skipene, understrekte han. Rederiet sender meldingene fra skipene direkte til senteret, og det medfører en ekstra utgift på ca. 12.000 kroner i teleksutgifter hvert år for rederiet. — Flere bør følge deres eksempel, sa MacDonald som har vært på Norges-besøk flere ganger. Senest ifjor høst under utdelingen av AMVER-diplomene i Oslo.



— AMVER er et fint system som trykker sikkerheten til sjøs, mener kaptein Sigurd Gustad ombord i TENNESSEE. Her studerer han og to representanter fra U.S. Coast Guard den norske utgaven av AMVER-brosjyren. Coast Guard-folkene innsiperte skipet i Baltimore.



En fra AMVER-staben viser en del av besetningen omkring i senteret. Fra venstre 2. kokk Britt Forseth, fru Guri Sollid (maskinsjef Knut Sollid's kone), smører Niels Nevstad, matros Helmer Hansen og delvis skjult bak ham lettmatros Borger Brandvold.

Nytt skolesystem for maritim utdanning

Den 22. mai 1978 ble det nye maritime utdannelsesmønster vedtatt av Stortinget.

Dette betyr at den maritime utdanning nå er innlemmet i det øvrige skoleverk.

Som vist på skissen, er første del av utdannelsen frem til laveste sertifikat innpasset i den videregående skole og benevnes Videregående kurs II (maritim fagskole). Den andre del, som fører frem til høyeste sertifikat, hører til i høyskolestrukturen og benevnes Maritim Høyskole.

Den videregående skole, derav VIDEREGÅENDE KURS II (maritim fagskole), er i prinsippet 3-årig, men på grunn av overgangs- og tilleggskurs kan den forlenges i tid.

Som det fremgår av skissen, kan **opplæring ombord** eller i arbeidslivet forøvrig i en viss grad likestilles med skoletid. Det er viktig i den forbindelse å være oppmerksom på at MASKIN- og ELEKTROLINJEN krever **verkstedteknisk kurs**. NAUTISK LINJE og SKIPSMEKANIKER-UTDANNELSEN kan derimot velge mellom **Grunnkurs i praktiske fag** og/eller **opplæring ombord**, tegnet med stiplede linjer.

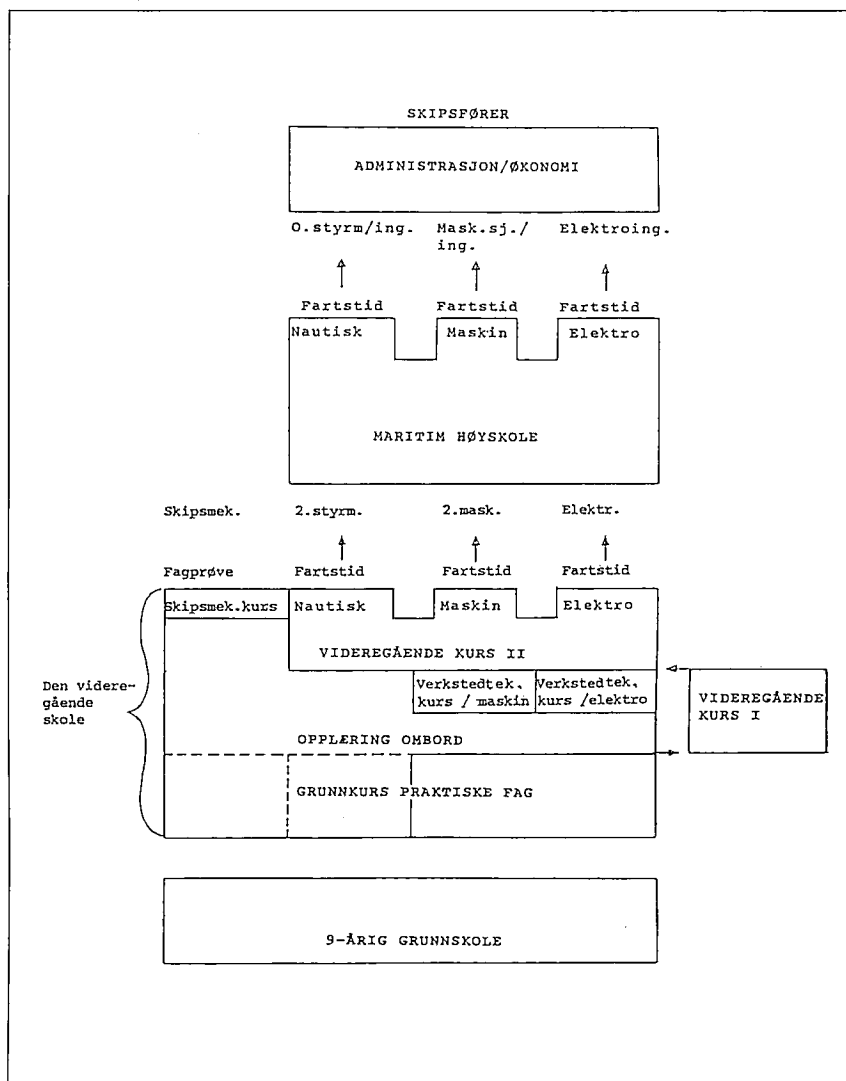
Til orientering kan videre nevnes at for å bli opptatt på overgangskurs, fra en linje til en annen, kreves minimum 5 måneders verkstedteknisk kurs. Dette har betydning for søkere fra nautisk linje.

Den som har fullført Maritim fagskole og har opptjent nødvendig fartstid, oppnår følgende sertifikater:

- Laveste styrmann
- Laveste maskin
- Skipsselektrikersertifikat.

Den MARITIME HØYSKOLE er 2-årig, og har 3 utdannelseslinjer, Nautisk-, Maskin- og Elektrolinje. Etter fullført skolegang oppnås følgende sertifikater og kompetanse:

- Høyeste styrmannssertifikat med ingeniør kompetanse.
- Maskinsjef sertifikat med ingeniørs kompetanse.
- Elektroingeniørseksamen.



For å bli skipsfører kreves ytterligere 1-årig økonomisk administrativ utdanning.

Det vil allerede fra høsten d.å. bli forsøkt satt igang høyskoleutdanning ved Tønsberg og Bergen maritime skoler.

GENERELT OM DET NYE SKOLEMØNSTERET

Den Videregående skole omfatter nå all utdanning mellom 9-årig skole og høyskolene. Den har derfor tatt opp i seg bl.a. yrkesskolene, Teknisk fagskole, Gymnaset og det laveste trinnet på de Maritime skoler.

Den videre maritime utdanning på Nautisk-, Maskin- og Elektrolinje er nå innpasset i høyskolestrukturen.

Ved den nye utdannelsesordningen får sjøfolkene bedre kjennskap til hverandres arbeidsfelt, noe som vi tror kan bety mye for arbeidsmiljøet ombord. På sikt ser vi også mange andre fordeler ved ordningen, og vi hilser den derfor velkommen.

Interesserte kan henvende seg til Maritim Personellavdeling for nærmere opplysninger.

VB

Tidligere rektor Odd Dahl-Hanssen ved Tønsberg Navigasjonsskole:

Setter sjøbein etter 40 år som landkrabbe

Skal sammen med sin frue følge «TSU»
til Fjerne Østen

Tidligere rektor ved Tønsberg Navigasjonsskole, Odd Dahl-Hanssen, har nå satt sjøbein igjen etter 40 år som landkrabbe. Sammen med sin kone, Randi, er han gjest ombord i «TSU» som de skal følge på en rundreise fra USA til Fjerne Østen og tilbake igjen.

— Jeg må innrømme at jeg har savnet sjølivet. Selv om det har vært interessante år i skolen er det jo noe eget ved å være ute på sjøen. Derfor har jeg stadig drømt om å komme ut igjen. Men da jeg gikk av som rektor hadde jeg egentlig gitt opp den drømmen, sier Dahl-Hanssen.

— Nå har jeg imidlertid fått sjansen. Og da er det spesielt hyggelig å komme ut med Wilh. Wilhelmsen. Mange av mine tidligere elever har tatt veien til dette rederi. Og jeg håper at jeg treffer mange av dem på min tur, sier Dahl-Hanssen.

Dahl-Hanssen begynte som elev på Sjømannsskolen i Tønsberg i 1931. I 30-årene seilte han ute inntil han i 1939 fikk tilbud om å vikariere som lærer. Og dermed begynte en lang skolekarriere som i 1962 endte med at han satt som rektor ved Tønsberg Navigasjonsskole. 1. oktober 1978 «mønstrer» han av.

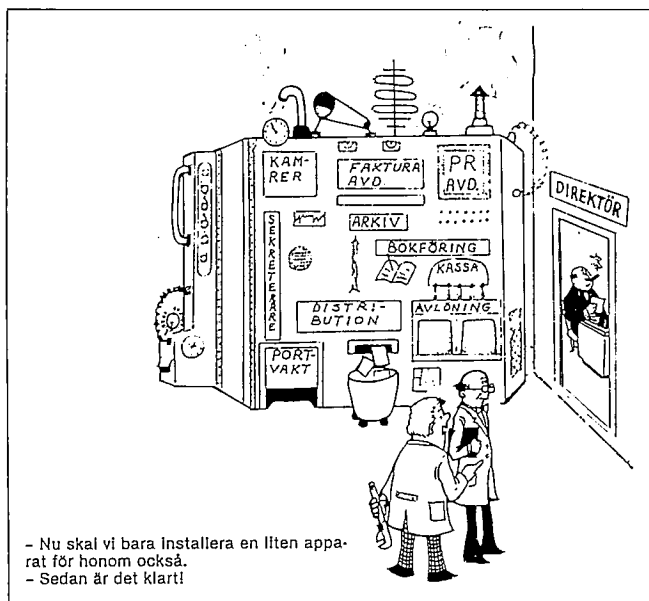
— Jeg har sagt det før, og sier det igjen: Var jeg ung idag var jeg ikke i tvil om hva jeg ville blitt.



Odd Dahl-Hanssen og fru Randi er nå ombord i TSU.

Jeg ville valgt sjømannsyirket, sier Dahl-Hanssen som nå stortrivs underveis til Østen.

Han skal senere komme tilbake i Skib-Rederi og fortelle om sine inntrykk og opplevelser 40 år etter at han gikk på land.



TAGUS prosjektet

Vi hadde i dette nummer av Skib-Rederi planlagt en større reportasje omkring erfaringene fra TAGUS-prosjektet. Bl.a. har vi mottatt interessante betraktninger fra mannskapet ombord på TAGUS.

På grunn av de forhandlinger som nå er igang mellom de involverte parter i forbindelse med en avtale om redusert bemanning — og som vi tror vil føre til et positivt resultat — finner vi det riktig heller å ta opp prosjektet i sin fulle bredde i neste nummer.

Norges Skipsførerforbund 90 år

1889 – 1979

1889

Ombord i dengang Norges største seilfartøy, full-riggeren «Kommandør Svend Foyn» av Sandefjord, tok kaptein Johan Bryde sammen med kaptein Oscar L. Johannesen på barken «Ariadne» av Tønsberg, initiativet til å samle farende skipsførere for å danne en skipsførerforening. Selve stiftelsen av Norsk Skipsførerforening, senere Norges Skipsførerforbund, fant sted i Norwegian-American Seamen's Association i Brooklyn den 20. august 1889. Til stede var 14 norske skipsførere.

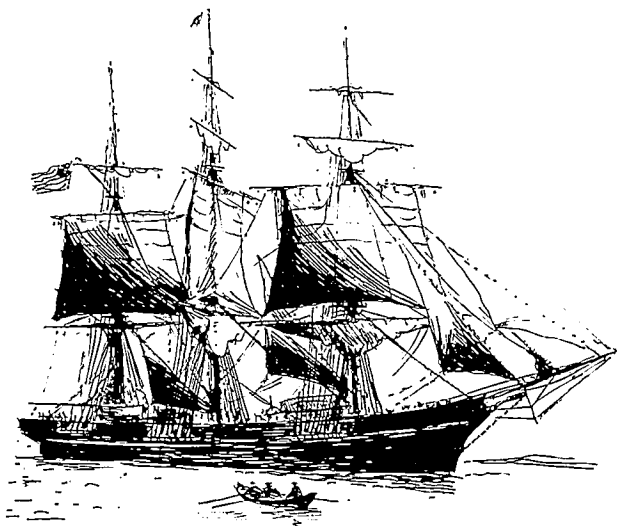
Blant de viktigste saker som førte skipsførerne sammen var at de så betydningen av at Norge som sjøfartsland måtte legge opp en kjerne av yrkesstolte og ansvarsbevisste sjøfolk med forutsetninger og mot til å hevde sine sosiale og økonomiske rettigheter. Det var heller ingen tilfeldighet at Norges Sjøfartstidende, forløperen til Norges Handels- og Sjøfartstidende, så dagens lys omtrent samtidig med foreningen.

Foreningens sete var enhver havn hvor to eller flere medlemmer var samlet, dog måtte det ikke være færre enn 9 medlemmer til stede for å fremsette forslag til beslutninger. Protokollen ble oppbevart på konsulater. Norges Sjøfartstidende dannet foreningens sentrum og beslutninger fattet på møtene ble sammen med protokollen sendt bladets redaksjon til bekjentgjørelse for medlemmene. Noen fast bestyrelse hadde ikke NSF før i 1892, da det på generalforsamlingen ble vedtatt at NSF skulle ha en fast bestyrelse på 12 medlemmer hvorav halvparten skulle være farende. I 1896 ble det første nummer av Norsk Skipsførertidende trykt.

NSF under krigstiden

9. april 1940 er en trist dag i Norges historie, men allerede den 28. september 1939 kom den første torpedering av norsk skip, det var M/S «Takstaas» av Arendal som gikk til bunns.

Under okkupasjonen av Norge ble Skipsførerforbundet etterhvert utsatt for et ganske intenst press fra tysk hold for å medvirke til at forbundets medlemmer skulle oppgi å seile for de allierte. Direktoratet for utenrikspropaganda ønsket Skipsførerforbundets bistand til å få trukket den norske skipsfart vekk fra fart på England, men forbundets representantskap sendte departementet et svar som sa at forbundets lover ikke ga adgang til å gi medlemmene noen direktiv eller ordre. Referat fra representantskapsmøte den 12. februar 1942 avsluttes med følgende bemerkning: «Herved opphører Norges Skipsførerforbund å eksistere til landet igjen er fritt». Formannen, kaptein Eivind Tønnesen fikk imidlertid i oppdrag såvidt mulig å holde øye med forbundet.



Den 9. april 1940 opphørte all kontakt mellom skipsførere i utlandet og Norges Skipsførerforbund i Oslo, men skipsførerne samlet seg igjen og opprettet avdeling i UK og USA samt en mer lokal virksomhet i Sydney i Australia. En tok opp forhandlinger med Nortraship om overenskomst for skipsførere og den 13. november 1941 ble en avtale inngått. De fleste fikk tillegg i hyren ved denne avtale, for enkeltes vedkommende opptil 57%.

Etterkrigstiden

Den 8. mai 1945 ringte fredsklokkene på norsk jord og det første representantskapsmøte ble holdt 18. mai 1945 i Oslo Sjømannsforenings lokaler med kaptein Chr. Steenstrup som ordfører og kaptein Eivind Tønnesen tilbake som formann.

Kaptein Henry Bjønnes tiltrådte den 1. september 1950 som NSF's nye formann, en stilling han fylte med stor dyktighet til han ble avløst av kaptein Ragnar Grønsand den 1. mai 1967.

Forbundets hus

Det hadde i alle år vært et ønske blant medlemmene om eget hus, noe som så sent som under 75 års jubiléet i 1964 så ut til å være en fjern fremtidsdrøm. Men i 1965 ble Hafsløfjorgate 11 kjøpt, og etter en omfattende oppussing og innvendig ombygging flyttet en inn i «Skipsførernes hus» våren 1966.

I 1974 deltok NSF i stiftelsen av et internasjonalt samarbeid gjennom International Federation of Ship-

masters' Associations (IFSMA), som snart skulle vise seg å være et organ som skipsførerorganisasjoner i flere land kunne slutte seg til. IFSMA fikk konsultativ status i IMCO og gir i dag skipsførernes syn på maritime spørsmål i dette forum. IFSMA har også tatt opp en rekke andre saker såsom Panama-sertifikater, havneforhold i Lagos, fengsling av skipsførere i utenlandske havner m.m.

Pensjonssaken

Foranledningen til at Norsk Skipsførerforening ble stiftet var for en stor del ønsket om en pensjonsordning for sjøfolk. Tross skuffelser arbeidet man videre med saken, men først den 14. juni 1963 ble loven om sjømannspensjon vedtatt av Odelstinget og endelig hadde da sjøfolkene fått en pensjon som Norges Skipsførerforbund hadde kjempet for i hele sin 74 årige eksistens.

I 1973 fikk NSF for første gang inn sin overenskomst med SAF en protokolltilførsel hvor SAF erklærte at man var innstilt på fortsatt å stimulere rederne til å etablere pensjonsordninger for skipsførerne, som ledd i sin personalpolitikk. Flere redere fulgte denne oppfordring.

Ved inngangen av 1979 har Norges Skipsførerforbund gått inn for en avtale med forsikringsselskapet Forenede Liv hvor forbundets medlemmer kan tegne en kollektiv pensjonsforsikring på frivillig basis uten derved å forplikte alle medlemmer til å delta i ordningen. I tillegg til dette har forbundet frø 1. januar 1967 hatt en kollektiv gruppelivsforsikring på kroner 10.000,— for alle aktive medlemmer.

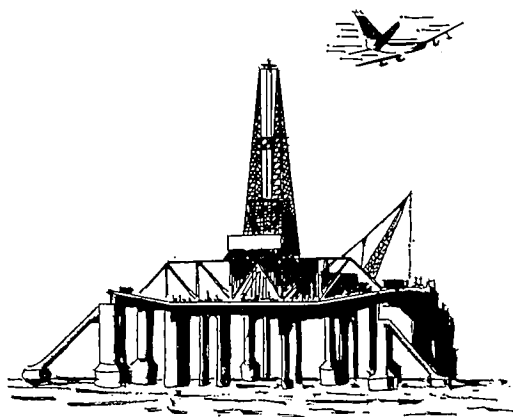
Den tekniske utvikling

Den rivende tekniske utvikling innen skipsfarten har medført at sjømannsorganisasjonene har fått utvidet sitt virkeområde idet disse gir sine uttalelser i en rekke utvalg og komitéer. Blant de viktigste hvor Skipsførerforbundet er representert skal nevnes: Bemanningsråd for skip og borerigger, Arbeidstilsyn på skip, Styret i Statens Havarivernskole, Råd for videregående opplæring, Skipsvalutakomiteén, Velferdstjenesten. Forbundet er videre representert i underkomitéer og arbeidsgrupper innen FN's avde-



ling for maritime spørsmål, Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO).

Oljevirksomheten i Nordsjøen har også medført nye arbeidsområder for skipsførerne. For plattform-sjefen forhandles det med Norsk Offshoreforening, supplyskipene kommer inn som egen gruppe under utenriksfarten hvor det forhandles med Skipsfartens Arbeidsgiverforening. For innenriksfarten forhandles det med Redernes Arbeidsgiverforening.



1979

Når Norges Skipsførerforbund i 1979 passerer 90 år, er det på ingen måte noen olding, tvert imot. Forbundet har vokst i styrke og størrelse når det gjelder økonomi og medlemstall. Pr. 1.1. 1979 har forbundet 1.947 seilende medlemmer og 1.830 residerende medlemmer. Representantskapet består av 30 medlemmer med en ordfører, en farenende og en residerende viseordfører. Administrasjonen består av direktør og to sekretærer samt bokholder/kasserer og 2 kontordamer.

Skade på last – en «assuransesak»?

WW øker sin egenrisiko, franchisen, i forhold til sine ansvarsassurandører

Vårt rederi lever — i det vesentligste — av å transportere last fra ett sted til et annet. Det er viktig at det går raskt og presist, men aller viktigst at lasten kommer frem i god forfatning. Gjør den ikke det, hjelper det lite med hurtighet eller pålitelige rutetider.

Oppstår det skade på last vil skipet i de fleste tilfelle bli hengende ved ansvaret overfor lastens eier.

Rederiet har riktignok tegnet forsikring mot denne type ansvar gjennom innmeldelse av flåten i en P & I klubb. Men vi må i alle fall stå den første støtten selv, gjennom en ordning med franchise (egenandel). Dessuten fastsettes forsikringspremien for hvert enkelt år under hensyn til skadestatistikken — dvs. assurandøren vil ha en høyere pris for det han med støtte i de senere års skadeforløp bedømmer som en «dårlig» risiko. Dette innebærer at selv om rederiet riktignok får erstatning i første omgang, vil vi få regningen på bordet i form av høyere premieutgifter til denne type forsikringsdekning.

Det beror derfor langt på vei på et selvbedrag dersom man forlater seg på at utbetaling av erstatninger til lasteiere «heldigvis er en assuransesak» og rederiet nokså uvedkommende. I den utstrekning en slik forestilling brukes som sovepute, er det nødvendig med en effektiv vekkerklokke.

Det er således i rederiets egen direkte økonomiske interesse at vi i størst mulig grad unngår skader som utløser ansvar.

Hertil kommer selvsagt at lastens eier i alle fall anser seg bedre tjent med å motta sin last ubeskadiget enn et pengebeløp til erstatning. Behandlingen av lasten gjelder altså i høy grad rederiets renommé som en pålitelig transportør.

Særlig for de linjer som ennå bruker konvensjonelle skip — altså ikke containerskip eller ro/ro-skip — har utviklingen på claims-siden over de senere år dessverre ikke vært tilfredsstillende. Dette medførte at vi ble «innhentet» av vår skadestatistikk, og premienivået var blitt foruroligende høyt.

Nå er de eldre konvensjonelle skip nokså raskt på vei ut av den linjefart WW driver. Avviklingen fortsetter i takt med innfasingen av den nye tonnasje.

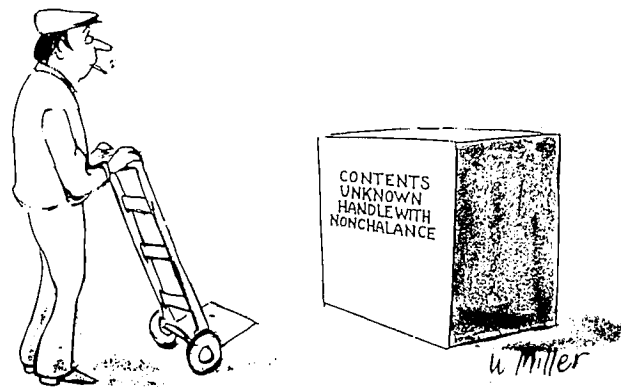
De nye skip — først og fremst gjennom den økende bruk av containere — gir mulighet for en annen håndtering og bedre beskyttelse av lasten, noe som vi håper vil redusere omfanget av skader og tap vesentlig. Dette gjelder også den serie på 6 konvensjonelle linjeskip — de såkalte multipurpose carriers — som vi i løpet av 1977 fikk levert fra byggeverkstedet og satte inn i Barber Blue Sea.

Overfor våre P & I assurandører har vi markert vår tro på en skademessig sett lysere fremtid ved å gjennomføre visse endringer i forsikringsvilkårene. Det viktigste er at det er innført en høyere franchise for lastansvar for de fleste av våre linjeskip. Unntatt er bare TOYAMA, samt ro-ro-skipene i ScanCarriers, hvor det etter avtale med våre samarbeidspartnere gjelder andre franchisesystemer.

Økningen av franchisen er ganske dramatisk: Fra hittil gjeldende kr. 100.000 til kr. 250.000 pr. lastreise, dvs. tidsrommet fra første innlastning til siste utlossing på vedkommende reise. Bare hvis de samlede krav på reisen overstiger dette beløp, kommer våre ansvarsassurandører inn i bildet.

Til gjengjeld har vi selvsagt fått et betydelig avslag i assuransepremien.

Om denne omlegging til større egenrisiko til gjengjeld for en vesentlig premiebesparelse blir «lønnsum» for rederiet, beror på om bedømmelsen av vår stadig bedre evne til å ta vare på lasten, er korrekt. Men sikkert er det at de av oss som kommer i berøring med lasten eller har noen andel i eller ansvar for håndteringen av den, må være oppmerksom på at feil og forsømmelser som utløser erstatningskrav fra lasteieren, i enda høyere grad enn tidligere direkte rammer rederiets egen portemoné. Aktsomhet og forutseenhet ved alle tiltak som kan beskytte lasten, er derfor viktigere enn noensinne.





MINI MAL

TJØME



Alf Larsens rike var også mitt. Stauper, Langviken, Hudø og Budalsstranda. Tjømes vestsida var mitt barndoms paradys. Havet stod inn Tjøme-kjæla og blå brenninger brøt over blankslitte båer i mørke septembernetter, mens vinden ulte høstens monotone elegi over et farefullt farvann. Det samme rasende, ramsalte hav som en midtsommerdag kunne smygge seg kjælemt rundt skjærene og skape lun lykke for Hoelske syndere i sommersol, alt mens guttungen Aasmund Brynhildsen gikk ute på Hudø og suget til seg de mangfoldige inntrykk han senere så betagende delte med oss alle. Alf Larsen satt aristokratisk forfinet på Rød Gård og refset profetisk i Janus' spalter. Refset de herrer som så sørgelig lot sprog og forfatning forfalle. Men St. Hans-aften i Berstadvika lot han røsten mildne og leste fra Kongelig Kunst. Bygdens barn satt sommerkledd på sten og stubb, andektig lyttende til sin dikterhøvdning. Enkelte unge par smøg seg bort fra den lyriske slette og fant sine skjulte stier i den lyse jonsoknatt. Myke munner møttes og alt ondt på jorden forsvant med beksen til Bloksberg.

Tross verdensdepresjonens knugende nød og arbeidsløshetens forbannelse, hadde Tjøme preg av velstand. Som de forblåste holmers busker og trær ukuelig stod imot naturens brutale krefter, viste Tjømes lille befolkning en Hamsunsk vilje til å overleve. Flittige som maur strevet de sent og tidlig med alt som hørte havet og jorden til. De fikk noget ut av alt og var nøysomme i sitt levesett. Men trygge satt de med egne hus, bygget på fjell og dimensjonert for den værharde kyst. Hvalfangst og handelsflåte gjorde det meste. Men «badegjestene» sørget i stor grad for omsetning og trivsel. Dette før sommerbyttene og campingvognenes epoke. Badegjestene leide hus av de fastboende, som i hektiske sommermåneder tok til takke med kjeller og annekser. Driftige og handlekraftige øy-boere reiste kystpensjonater og hoteller, som fyltes av allehånde soltilbedere. Pengesterke Oslo-folk klarte å sette sitt preg på Tjøme. Sommerøya som fikk sin egen sjargon og vant enorm popularitet. Gamlelensmann Johnsen blev i ferietiden med tredoblet innbyggertall den rene politimester, og klarte med charmerende vesen og medfødt myndighet å skape seg en glorie à la våre dagers Kojak. Lensmannen mente at fred var det beste og løste sommerlige floker med klokskap og konduite.

Havna Hotel stod i særklasse. Her møttes de som telte på Parnasset. Her kunne man påtreffte Gunnar Reiss-Andersen og Herman Wildenvey, og fra denne idylliske drømmeverden hentet Gunnar Larsen stoff til sine to bøker, som er blitt stående som stilistiske perler i vårt nordiske bibliotek. Her kunne også stedets hvalskytter sporadisk dukke opp. Han hadde intet kjendis behov. Han vandret trygg og bred over dansegulvet og hovmesteren visste at her blev ingen grønn genser eller old brandy ordinert, ei heller den rimeligste spise. Sandeman og White Horse bet det ved skytterens bord, og skulle han behage en pause i Blue Band's blendende blues og ytre ønske om Kostervalsen, vel, så kom den. Så tok han skytterfruen i sine sterke armer og dansegulvet var hans. Penger ER makt. Men Blue Band spilte så mangt og smektende toner swinget ut gjennom hotellets åpne vinduer til den store frukthave og ned til Havnas lune bukt, hvor seilbåter av mabogny ankret opp.

Tjømes vestsida var MITT barndoms paradys, skjønt alle ting jeg har tangert var med på å skape det bilde jeg har fra glade og sorgløse guttedager. Det søte liv fra Havna Hotel ante jeg intet om. Stikkordene til min lykke var nyfisket hvitting stekt på primus i en lun kjeller, grytidlig morgen med måkeskrik og lukt av rått tang, dorisen med seil og spristake, syrlig eplekart og jordbær med fløte. Og bak alt dette stod tante Signora. Hun VAR Tjøme i seg selv: Sterk og streng. Kjærlig og mild. Klok og fornuftig. Troskyldig og naiv. Generøs. Jeg skriver senere om henne. Vidunderlige tante Signora.

Jorid Hansen går i sine brødres fotspor:

«Skal vise dem at også kvinner kan bli styrmenn!»

Per Eliassen

Hun er ærligheten selv, 26-årige Jorid Hansen fra Eidsfjord i Vesterålen. Hun legger ikke skjul på at det ville blitt for tungt for en kvinne å seile som matros i det lange løp.

Nå har imidlertid det heller aldri vært hennes mening. Jorid forteller til «Tromsø» at hun på høstparten 1975 ble lei av å vaske lugarer, messe, etc., og hun byttet jobben som hjelpepike med sjøaspirant. Skulle hun komme noen vei til sjøs så måtte hun ha en utdanning. I de neste tre år gikk hun gradene på dekk, — før hun på sensommeren 1978 sto som elev ved navigatørlinjen på Tromsø Maritime skole.

— Jeg har tre brødre som seiler som styrmenn, — jeg skal vise dem at det går an for en jente også, var hennes kategoriske kommentar.

At Jorid Hansen ga seg sjøen i vold sommeren 1972 var egentlig ingen merkverdighet. Det hele begynte med at hennes eldste bror startet en karriere som sjømann, — senere fulgte de andre etter. Foruten tre brødre som seiler som styrmenn, har også Jorid en søster som er utdannet telegrafist.

Nå var det ikke telegrafist Jorid ville bli, — heller ikke stuert. Navigatør-jobben derimot virket fascinerende, selv om den bestandig har vært dominert av menn. I løpet av de fem år hun til nå har seilt, fant Jorid ut at det var intet i veien for at akkurat den jobben også passet godt for jenter.

I løpet av de siste år er det etter hvert blitt utdannet noen kvinnelige navigatører. For vår del er vi overbevist om at også Jorid vil ta kommandoen på en skipsbro i løpet av kommende sommer. Hun er i besittelse av en jeg-skal-vise-dem-innstilling, samtidig som det i en korridor på sjømannsskolen ble visket oss i øret at hun er en av de beste på navigatørlinja, — og da så.

Det bør presiseres at bare det å kunne begynne på en navigatørutdanning ikke er noe man spaserer seg til. Det krever fartstid, — og behøver nødvendigvis ikke akkurat være noen dans på roser. Jorid medgir at det nok kunne bli mye såkalt «dritt-arbeid» på dekk, men så på det som et nødvendig onde når hun først hadde valgt dekkjobben. Båsen, — eller arbeidslederen som det heter etter hvert, gjorde absolutt ingen forskjell på Jorid og andre kolleger på dekk. Hun har måttet ta sin tårn på stilling utabords, klatring i høye poster, etc. etc. Noe annet ville hun heller ikke akseptert.

Med andre ord, ei Vesteråls-jente med bein i nasen. Vi gjorde hva vi kunne for å konfrontere henne med



Å reise ut som navigatør i dag krever en skikkelig innsikt i et vell av elektronikk og knapper. Jorid Hansen nærer imidlertid ingen frykt for slikt, og over kommende sommer er hun fast bestemt på å gi «full ahead» på noe mer virkelig enn simulatoren på Tromsø Maritime skole. (Foto: PEL)

velkjente problemer som hører sjølivet og isolasjonen til, men nei. I hennes øyne var ikke det noe problem med 6 måneder ute og ordnede ferieforhold.

Jorid anser seg selv som rederiseiler i Wilh. Wilhelmsens rederi. Samme rederi finansierer således hennes utdanning til offiser. Det er bl.a. forbundet med en viss plikt til å reise som navigatør i rederiet i 2 år.

Å binde seg for 2 år av sitt dyrebare liv var ifølge den vordende navigatør det minste problem. Da visste hun i alle fall at hun fikk jobb, — det var nok av de som gikk ledig i dag. Dessuten fikk hun gjøre noe hun trivdes med!

Hvor det bærer etter endt utdanning er foreløpig ukjent for Jorid. Hun har seilt i tankfart, og hun har seilt på Barber Lines, dvs. Wilhelmsens engasjement i linjefarten mellom USA, Midt-Østen og Fjerne Østen. Ett er i alle fall sikkert, og det var at interessen for tankfart var heller laber. Skulle en ha noe igjen fra yrket måtte man få se mer av verden enn øde og isolerte tankhavner, — dessuten forsto vi Jorid dit hen at hun var tilhenger av mer speed i sjøen enn det tankfartøylene kan vise til!

Vel, noe bortskjemt i linjefarten kanskje, men jente med meningers mot. Verdier som kan komme henne til gode den dagen hun står alene på brua som, — vi hadde nær sagt **styrman**, men tittelen må falle i dette tilfelle. Lettere blir det med den internasjonale benevnelsen, Mr. Mate, som en kar har foreslått forandret til Miss Fe-Mate! Og hvorfor ikke. Jorid Hansen og hennes medsøstre er kommet for å bli i norsk skipsfart.

Tanker rundt et sølvfat

Oddbjørg Jenderå

Det er en regntung dag i Oslo. Jeg sitter på en kafeteria og lar tankene fare. Jeg er alene som vanlig uten at min mann er med. I dag er han på rederiet for å motta et sølvfat for lang og tro tjeneste gjennom 25 år.

25 år er lang tid av ens liv. Lang tid å være borte fra sin familie og det samfunn en egentlig tilhører.

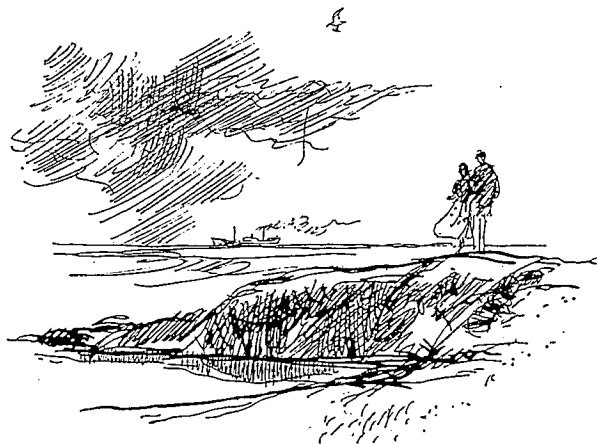
Jeg lar tankene gå tilbake til den tiden barna var små. Tid med mange gleder, men også bekymringer. Jeg var alene med både gledene og bekymringene. Nyinnflyttet på stedet med nærmeste familie 195 mil borte og uten telefon hadde jeg også angsten for at det skulle hende meg selv noe. Jeg tror et lite barn skulle gråte lenge før naboer kom og ringte på for å spørre om noe var galt fatt. Ofte har jeg fått høre at jeg må være både mor og far for mine barn. Jeg kan ikke være far av den enkle grunn at jeg ikke er mann, men jeg har desto mer vært mor for dem. Undersøkelser viser jo at farens betydning har vært sterkt undervurdert når det gjelder barns oppvekstvilkår, men med 6 mnd. fartstid som det er i dag, er jo dette blitt betydelig bedret.

Her om dagen snakket jeg med en ung mor som fortalte meg at hun var sluttet å gå søndagsturer med sine barn. Grunnen til dette var at hun følte seg så alene hver gang hun møtte den norske kjernefamilien. Isteden satt hun inne hver søndag, men med vond samvittighet fordi hun ikke gikk søndagstur med barna sine. Jeg kjente meg selv igjen.

Politimesteren her på stedet fortalte engang at han bare en gang i sitt politiliv hadde møtt et sjømannsbarn som var kommet på skråplanet, men da var det moren som hadde sviktet. Selvfølgelig måtte moren få skylden. Ingen kunne da finne på å legge skylden på faren, for han hadde jo vært borte det meste av tiden.

Ikke så sjelden får jeg høre at jeg vel ikke har noe å gjøre som ikke har mannen hjemme. Disse kvinner vet vel lite om alt som må ordnes opp med, fordi mennene deres ordner opp med mange ting som de ikke vet om. Men når jeg hører noen av dem be mennene om hjelp med den enkleste sak, da tenker jeg — kanskje litt fariseisk. Det er skjønt å være selvstendig, men det skulle også ha vært skjønt noen ganger å kunne si: «Nå er det din tur til å ordne opp». Jeg tror heller ikke noen av disse kvinnene har et kort festet til førerkortet og lommeboken hvor det står: I tilfelle ulykke vennligst kontakt — og så navn på personer som kan kontaktes.

Iblant har jeg sett at sjømannskoner er ute og skriver om hvor trist de synes det er å være så mye alene. Svaret de får fra sine medsøstre er så godt som alltid: «Ta deg sammen, tenk på hvor godt du har det økonomisk og hvor heldig du er som får reise så mye». Stort mindre menneskelig kan man vel ikke møte et medmenneske som ber om litt forståelse.



Det er jo dessverre blitt slik i vårt samfunn idag at alle må være selvstendige og uavhengige. Vi må for enhver pris vise hvor glade og ubekymrede vi er når vi er sammen med andre mennesker. Og det enda vi alle vet at bekymringer og triste følelser er en del av livet like mye som de glade og ubekymrede følelsene er det.

Jeg har selv opplevet at min mann har vært borte 18 måneder, og han har også måttet avbryte ferien fordi rederiet hadde bruk for ham. Det har vel ikke alltid vært så lett for de som trengte en mann akkurat der og da, men vanskeligst var det for den som gjerne ville si både ja og nei.

Men iblant må jeg tenke på de kvinnene som var flere år alene hjemme med alt arbeid og ansvar mens mannen var ute. Jeg tenker også på de mennene som var borte så lenge av gangen. Og når de endelig kunne nyte sitt otium, så gikk de bort. Ingen av disse fikk noe heder, men vi skal ikke glemme at det er av disse kvinner og menns slit rederne har kunnet høste fruktene, og det er også av disse kvinner og menns slit vi andre har kunnet nyte velferdssamfunnets gode.

Jeg må også tenke på en annen sak som ikke bare går ut over våre seilende landsmenn, men også oss og våre barn. For en tid siden var jeg sammen med andre sjømannskoner og våre barn på sjømannsmisjonsbasar. En sogneprest sto på talerstolen og fortalte den store forsamling at sjøfolk ikke gjorde noe annet enn å feste og drikke opp pengene sine. Og rundt omkring i havnebyene lå det strødd berusede norske sjøfolk. Dessverre ble vi alle så lamslått at ingen orket å si fra om at denne presten ikke prekte sannheten, men løgnen. Mine barn var tause i flere dager etterpå, mens andre gråt seg i søvn om kvelden. Lignende som dette kan man stadig lese om i avisene. Er det noen som skal forestille en sjømann på TV eller i radio, da må vedkommende spille alkoholpåvirket. Slik har det vært i alle år uten at jeg noen gang har sett sjømannsorganisasjonene protestere, men jeg har sett Rederforbundet gjøre det. Å protestere på dette synes jeg skulle være viktigere enn å kreve høyere hyre.

Jeg har aldri forstått at hvis noen fra denne yrkesgruppe har begått en forseelse, da må hele yrket henges ut, men dette skjer aldri med andre som begår forseelser. Selv om våre seilende lands-

menn er borte det meste av tiden, er de nordmenn på godt og vondt — som alle oss andre.

Men en ting ber jeg dere alle tenke over. Hva med barna som opplever dette? Hva tenker de og hva føler de? Og kan dette ha noen innvirkning i forholdet til faren?

Våre menn gjør jobben sin der de er og ofte vel så det. Jeg vet at de føler omtanke for oss og barna. Dessuten har de savnet av sin familie, men i trygg forvisning om at vi ordner opp med alt hjemme kan de tjene rederiet trofast og ansvarsfullt gjennom 25 år, og lenger.

Det er noe vi kanskje ikke tenker så ofte på lenger, og det er at vi som arbeidstakere også er avhengig av rederen og de som til daglig arbeider sammen med han.

Men at det arbeide og ansvar vi sitter alene med hjemme, ikke er verdt å nevnes i det hele tatt synes jeg er nedverdiggende.

I mange år har jeg hatt et ønske og jeg tillater meg å komme med det til slutt. Mitt ønske er at en på rederiet med menneskekunnskap, glad i sine med-

menesker og som kan snakke med alle, kunne stå til tjeneste for hjemmene når problemene melder seg. Spesielt tenker jeg her på de helt unge som plutselig sitter alene med hele ansvaret, og sjømannskoner av andre nasjonaliteter. Denne person må ha innsikt i samfunnsbyråkratiet og vite det meste om jus i dagliglivet. Taushetsplikten er en selvfølge i denne sammenheng.

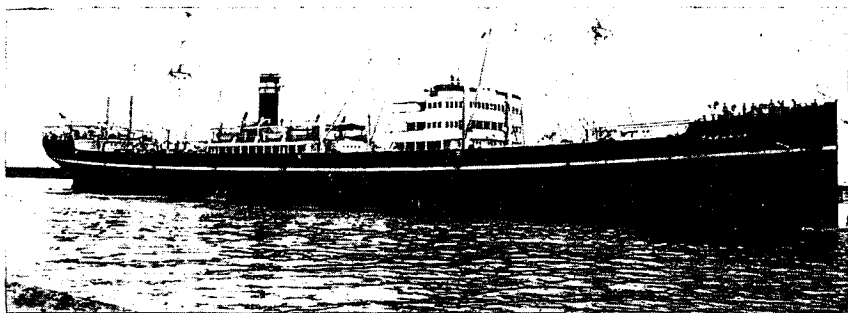
Jeg tror også at bare å vite at det er et sted man kan henvende seg hvis det skulle være nødvendig med gode råd i en vanskelig sak også kan lette presset på de som er hjemme.

Det ville vel også være en fordel at de som er ute kan spares for noen av problemene hjemme. Arbeidspresset til sjøs er så stort idag at det er mange som har nok med det.

Mitt innlegg kan vel oppfattes som kritikk av rederiet, men jeg ønsker bare en likeverdig og åpen diskusjon som kan gi oss hjemme et mer positivt syn på rederiet.

Skib-Rederi tar gjerne imot kommentarer.

Red.



Tre matroser i en messe – et 50 års minne

Det var lørdagskveld ombord, langt fra land. Vi var tre matroser, og vi satt i messa etter en lang arbeidsuke som dagmenn. Vi hadde dresset oss i hvite skjorter og bukser. Slips hadde vi også på oss. Hvorfor slips så langt fra land? — Det var for å skape en forandring og et lite høydepunkt i en enkel tilværelse.

Vi snakket om løst og fast. De nære ting opptok oss mest, arbeidet og det som hendte ombord. Vi hadde stiftet idrettslag og hadde samlet sammen penger til utstyr. Idrettslaget gjorde sitt til at det var gode forhold ombord. Vi var også opptatt av verden utenfor skipet, hjemmet og forholdene der vi hadde vært. For vel ti år siden hadde den første verdenskrig sluttet, men fremdeles var det uår for folkene på jorden. Vi hadde opplevd borger-

krig i Kina på nært hold. Tyskland og Japan rustet opp, og arbeidsløsheten var stor i alle land. Fabrikker lukket sine dører og skip lå i bøyene.

38 mann var vi ombord, et lite samfunn, en verden for seg selv. Vi var uten aviser, og hadde liten kontakt med det som skjedde rundt om. Ingen leder i en avis påvirket oss. Vi diskuterte fritt og omfattende. Sjelden har jeg hatt et slikt utbytte av å snakke med andre mennesker.

Kosthold snakkes det gjerne om når sjøfolk snakker sammen. I et lukket miljø der lite hender, betyr måltidet og maten mye. Kosten var det lite godt å si om, men etter hvert er jeg kommet til at det ikke var så mye galt med denne skipskosten likevel. Den var ensidig til laget, men vi ble iallfall ikke over-

vektige av den. Hjerte- og karsykdommer hørte vi lite om. Vi snakket om den lange arbeidstiden. Det ble liten tid til fritidsaktivitet, men heller ikke tid til å gruble over tilværelsen. Vi levde et sunt og friskt liv. Vi hadde styrmannseksamen, men kunne ikke vente forfremmelse så lenge en stor del av rederiets flåte lå i opplag. Sjelden så man en full mann ombord. Skikkelighet var en nødvendighet, og ingen tapte på det. Vi lærte å arbeide og å finne utveier. Uten glede ved å arbeide, ville dette livet ha vært vondt.

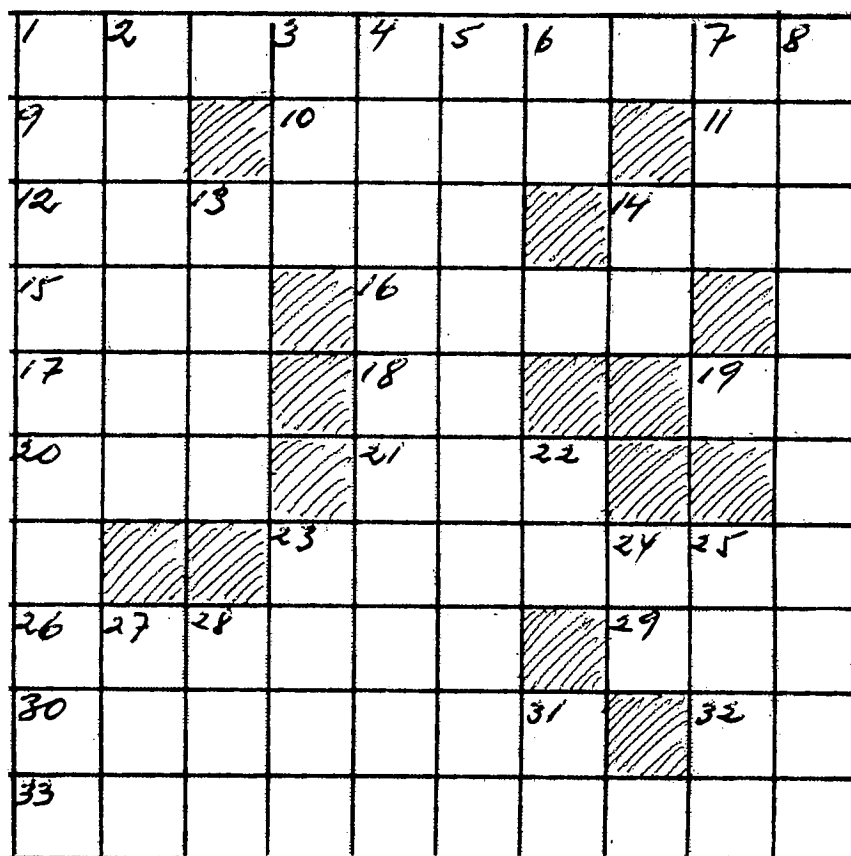
Vi følte trygghet ved å arbeide i et aktivt og solid firma. Hjemme gikk venner arbeidsløse og i stillstand år etter år. Vi så på oss selv som privilegerte mennesker, de harde forhold til tross. Vi hadde tro på fremtiden. Vårt rederi utviklet sitt verdensvide linjenett og bygde en av verdens mest moderne flåter, mens befrakterne hadde vansker med å få tak i last. På vår plass på firmalaget var vi med i det store spillet. I disse harde mellomkrigsår opplevde vi fremgangen.

Utpå kvelden gikk vi tilkøys. Neste morgen, søndagsmorgen, måtte vi tidlig opp for å gjøre nødvendig rengjøring på dekk. Fort gikk natten for oss unge, herlig friske. En av mine matrosvenner drøyet den ved å la seg vekke etter noen timer, så gløttet han bare med øynene og sov videre. Det kjentes skjønt å ha søvn til gode.

Arthur Sekelsten

KRYSSORD MARITIM

HVORFOR IKKE FORSØKE?



Siden samtlige ukeblad fremdeles har sine kryssordoppgaver, må vi gå ut fra at disse er populære blant leserne. Vi tror ikke folk løser oppgavene så meget for de oppsatte premier, som dreier seg om noen kaffebokser eller en hundrelapp, men for et hyggelig og inspirerende tidsfordriv. SKIB-REDERI vil nå forsøke seg med KRYSSORD MARITIM, og ber leserne sende løsnin-gene til vår adresse i Roald Amund-sens gate 5, Oslo 1.

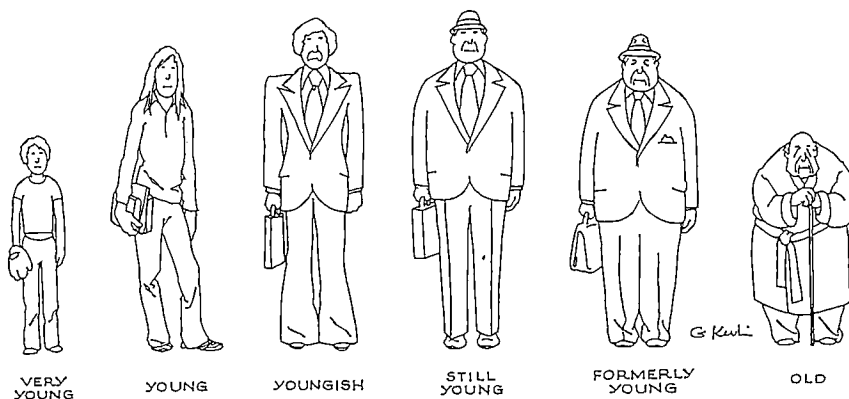
Vi setter også opp 3 premier i form av Ronson sigarettener, Parker kulepenn og kortstokker. Så får vi da se om interessen er der. I så fall kommer vi tilbake.

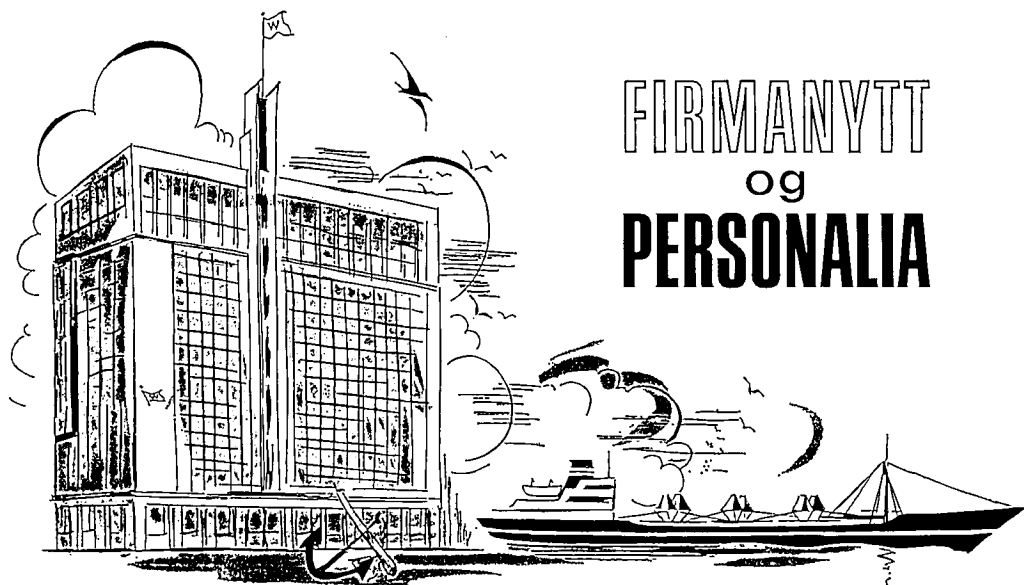
VANNRETT

1. Hovedtyngden i WW's flåte
9. Sharme
10. Tone
11. Naske
12. Vin kan godt være det
14. Sanitæranlegg
15. Glane
16. De sender malmen ombord
17. Besidde
18. Smør og brød på menyen
19. Instrument
20. Kjent svensk guttenavn
21. En god dråpe
23. Foregangsmann
26. Simple
29. Mål
30. Utsøkt
32. Månefase
33. Må ikke forekomme på skipssiden

LODDRETT

1. Minst mulig av dem
2. Mange skipsanløp av byer i dette land
3. Syltetøy
4. Spesiellast fra Østen
5. Ruver godt i WW's flåte
6. Tidsangivelse
7. På ankomsttelegram
8. Ikke i journalen
13. Kjent mannskapssjef
14. Vi snakker om store og lille
22. Angående, engelsk
23. Gammeldags vakkert
24. Tone
25. Fortelling av Bjørnson
27. Struts
28. Forstavelse
31. Trygve Nilsen





FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

25-års tjeneste
Torgeir Gjestad
Birger K. Martinsen
Arthur Skipnes
Karsten Nilsen
Kåre N. Hole

70 år
Signe Marie Aas
Johan Johnsen
Leif Johansen
Ragnhild Kolstø
Ingolf Gangsø
Solveig Opsahl
Johanne Øren

60 år
Olav Strand
Liv Bjønness Mülfelder
Ha Sing Lam
Reidar Kolderup
Bård Risvold
Olaf Amundsen
Alfred Hansen

50 år
Inger Johanne Holm
Kjell Thorvaldsen
Ludvig Aadnesen
Per Ekroll
Tore Langeland
Chu Quan Fah
Wong Cheng Chuen
Ove Thomassen
Kåre N. Hole
Halvor Sleipnes



Avskjeds-/jubilantlunsj 21. desember. Fra venstre maskinsjef Johan Hagen — Rederforbundets gullmedalje, inspektør Eimar Brevik Andersen — 40 års tjeneste, avdelings-sjef Finn G. Thorvaldsen — fratredden med pensjon, adm. direktør Leif T. Løddesøl, overstyrmann Tore Larsen — 25 års tjeneste og formann Hans Mytting — 25 års tjeneste.



Fra jubilantlunsj 8. mars. Fra venstre skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, kaptein Torgeir Gjestad — 25 års tjeneste, maskinsjef Leif Hansen — 25 års tjeneste og servicemann Birger K. Martinsen — 25 års tjeneste.



Avdelingssjef Finn G. Thorvaldson har gått av med pensjon etter 45 års tjeneste.

Fratreden med pensjon

Avdelingssjef Finn G. Thorvaldson trakk seg tilbake med pensjon 31. desember 1978, etter 45 års tjeneste.

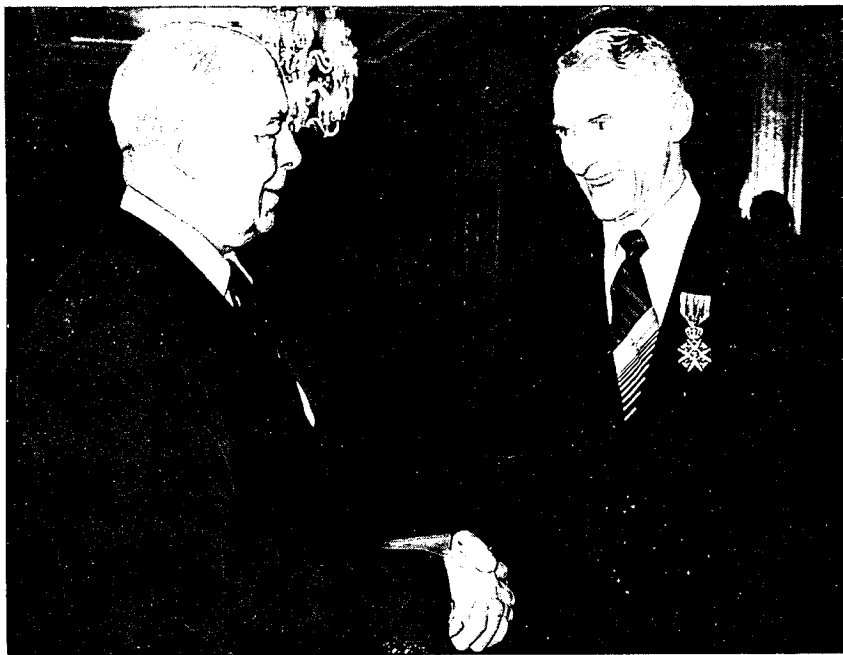
Thorvaldson begynte i Postavdelingen i 1933 og gikk deretter over til NAAL-linjeavd. Fra 1945 var han passasjersjef. Han ble avdelingssjef i India/Østen utg. i 1949 og senere i Linjeseksjonen hvor konferanse/poolsaker har vært hans virkefelt, et område hvor han har vist stor faglig dyktighet og høstet anerkjennelse fra mange hold.

Finn Thorvaldson har familietradisjoner i vårt firma idet hans far, kontorsjef Thorvaldson, var en kjent og aktet person på kontoret i mange år. På tennisbanen har Thorvaldson gjort mange bragder, og helt til det siste har han vært en nærmest uslåelig WIL-mester. Det er en sprek mann som trer inn i pensjonistenes rekke.

Vi takker han for et anseelig antall år i tjeneste for firmaet, for hyggelig og kollegialt samarbeide, og vi ønsker ham alt godt i årene som kommer.

St. Olav til Kåre Skarrebo

Fra overrekkelsen av St. Olavs Orden 11. desember 1978. Kansellissjef, major Kjell Hansen, gratulerer kaptein Kåre Skarrebo.



SKIPSKATTEN



Ingen mørketid i RA 5.
Vi har både Lampe og Light.

Tidligere direktør Kåre Skarrebo er blitt utnevnt til Ridder 1. klasse av St. Olavs Orden. Medalje-overrekkelsen ble foretatt ved en tilstelning i RA 5 i desember hvor våre sjefer og flere av Skarrebos tidligere kollegaer var tilstede.

Vi siterer skipsreder Niels Werring jr.:

«Det ble en stor dag hos oss her i Roald Amundsens gate 5 da vi fikk høre at H.M. Kongen hadde besluttet å tildele deg Ridderkorset av Den Kgl. St. Olavs Orden.

Vi oppfatter dette som en anerkjennelse og hedersbevisning først og fremst til deg og din person, men dernest til det arbeide du har utført til beste for den norske sjømannstand, norsk rederivirksomhet og dette rederi. Dessuten er det også en erkjennelse av det personlige eksempel du har satt for så mange andre om at det nytter med personlig innsats og glød når dette er følt og ment oppriktig.

Gjennom ditt arbeide har du maktet å gjennomføre store endringer for den norske sjømannstand i folks bevissthet av denne og de reelle vilkår. I denne forbindelse ikler jeg meg gjerne mine to hatter, både Rederforbundets og WW's når jeg gratulerer og sier:

Dette har du virkelig fortjent!»

Tore Moen:

SKIPSIDRETT



De sentrale idrettskonkurranser til sjøs 1978

Med et stort antall skip i opplag, deler av skipsfartsnæringen rammet av en verdensomspennende lavkonjunktur, var det naturlig å vente en nedgang for sjømannsidretten 1978. Det er derfor gledelig å kunne konstatere at deltakelsen i de sentrale idrettskonkurranser har økt i forhold til i fjor.

Det er særlig i friidrett, svømming og bordtennis at økningen har funnet sted. Hovedårsaken er den økende aktiviteten som finner sted om bord i båtene, og ikke minst den rutine de ombord etter hvert har fått i arrangementsteknikk. Åpningen av svømmehallen ved velferdssenteret i Antwerpen har i sterk grad bidratt til svømmesportens fremgang.

Bordtennis har i mange år vært en populær trimgren om bord i norske skip, men på konkurranseplanet har norsk innsats vært minimal. Høyst overraskende kom derfor det norske gjennombruddet i nordisk mesterskap i 1977 hvor det ble norsk 2. plass. I 1978 ble fremgangen bekreftet med ny 2. plass og like mange deltakende skip som bordtennisnasjonen Sverige.

Årets verdensserie i fotball samlet 993 skipslag fra 63 nasjoner. I de internasjonale og nordiske idrettsukene som ble arrangert i 42 havner i Europa, Amerika og Asia deltok 34.757 sjøfolk fra 90 nasjoner.

De sentrale norske mesterskapene, som omfattet fotball, friidrett, svømming, skyting og en idrettsmerkekonkurranse samlet 22.000 kvinner og menn fra omlag 500 skip.

Rederiets deltagelse i de forskjellige idrettskonkurranser har vært beskjedent når det gjelder lagidretten. Det er kun i 4 x 25 meter stafett svømming hvor vi finner W.W.-skip blant de 10 beste. Vi må imidlertid fremheve den sterke innsatsen her med følgende plasseringer:

- Nr. 3. M/S TROJA
- Nr. 4. M/S TAKARA
- Nr. 5. M/S TACHIBANA
- Nr. 7. M/S TAIMYR
- Nr. 9. M/S TOYAMA.

Det var 28 lag som deltok.

Hovedpremieutdelingen ble i år arrangert i Sandefjord med kronprins Harald i spissen. Som vanlig var det et stilig arrangement.

Den gjeveste pokalen er vel kongepokalen og den tilfalt igjen M/S BISON. Pokalen tildeles beste idrettskip.

Beste idrettsskip 1978 for allround innsats ble M/S JACARA.

M/S KRONPRINS HARALD fikk tittelen «fotballskipet 1978» med sitt norske seriemesterskap.

Beste W.W.-skip i internasjonal serie i fotball ble M/S TONGALA på 108 plass. Det var ialt 993 deltagende lag i denne serien i 1978.

I norsk serie i fotball ble det også M/S TONGALA som beste W.W.-skip med 20. plass. Her kom M/S TROLL FOREST på 31. plass og M/S TARCOOLA ble nr. 45.

I svømmekonkurransen gjorde M/S TAKARA en bra innsats med 12. plass av 189 deltagende skip. T/T TITUS finner vi på 20. plass, T/S TARTAR nr. 34, M/S TAIMYR nr. 83 og M/S TENDER TRUMPET som nr. 92.

M/S TAKARA ble også vårt beste skip i idrettsmerkekonkurransen med 17. plass. Her kom T/T TITUS på 30. plass.

Det har vært bra deltagelse fra W.W. i sykkelkonkurransen og vi kan nevne følgende plasseringer: Nr. 11 M/S TENDER TRUMPET nr. 24 T/T TITUS, nr. 29 M/S TERRIER og nr. 31 M/S TAKARA.

I Norsk Mesterskap i friidrett var det 263 skip med og T/T TITUS ble her nr. 42. Videre fulgte M/S TAKARA som nr. 44, M/S TAIMYR nr. 60, M/S TARCOOLA nr. 75 og M/S TROLL FOREST nr. 77.

FRIIDRETT KLASSE MENN I (3470 deltakere)

100 m løp	nr. 31 Rolf Backe	TAGUS	12,0 sek.
Kulestøt	nr. 22 Hallgeir Olufsen	TROJA	10,79 m
	nr. 75 Kyrre Nilsen	TANABATA	10,05 m
Høydehopp	nr. 40 Egil Førdedal	TOMBARRA	1,55 m
	nr. 62 Arnulf Ormset	TITUS	1,52 m
	nr. 62 Louis Skaar	TAGUS	1,52 m
Lengdehopp	nr. 8 Rolf Backe	TAGUS	5,73 m
	nr. 29 Jørgen Johansen	TORRENS	5,44 m
	nr. 67 Ragnar Leithe	TITUS	5,14 m
	nr. 76 Arnulf Ormset	TITUS	5,08 m
	nr. 93 Rolf Backe	TAGUS	5,02 m
	nr. 97 Arne Sekkelsten	TR. FOREST	5,00 m
3 kamp	nr. 53 Jørgen Johansen	TORRENS	1271 poeng
	nr. 70 Rolf Backe	TAGUS	1236 poeng
	nr. 79 Egil Førdedal	TOMBARRA	1210 poeng
1500 m løp	nr. 3 Walter Larssen	TAKARA	4.52.4
Høyde u/tilløp	nr. 63 Roy Johansen	TARCOOLA	1.42 m
Lengde u/til.	nr. 30 Jan Homstad	TITUS	3,03 m
	nr. 91 Kyrre Nilsen	TANABATA	2,91 m

FRIIDRETT KLASSE MENN II (1959 deltakere)

100 m løp	nr. 19 Terje Rønning	TEN. PULL	12,3 sek.
Kulestøt	nr. 16 Einar Skarvøy	TEN. SEARCHER	11 m
	nr. 92 Jan Larsen	TYR	9,65 m
Høydehopp	nr. 29 Terje Rønning	TEN. PULL	1,47 m
	nr. 59 Einar Skarvøy	TEN. SEARCHER	1,42 m
Lengde	nr. 31 Magne Dale	TALISMAN	5,08 m
	nr. 42 Einar Skarvøy	TEN. SEARCHER	4,98 m
3 kamp	nr. 30 Magne Dale	TALISMAN	1258 p.
	nr. 32 Einar Skarvøy	TEN. SEARCHER	1254 p.
	nr. 38 Terje Rønning	TEN. PULL	1216 p.
1500 m løp	nr. 5 Terje Rønning	TEN. PULL	5.10.0 min.
Høyde u/tilløp	Einar Skarvøy	TEN. SEARCHER	1,36 m

FRIIDRETT MENN KLASSE III (888 deltakere).

Kule	nr. 13 Arne Røstad	TITUS	10,15 m
	nr. 43 Finn Østlie	TARCOOLA	8,97 m
	nr. 51 Roar Andersen	TENDER PULL	8,88 m
Høydehopp	nr. 11 Rolf Neergård	TOMBARRA	1,40 m
	nr. 18 Arne Røstad	TITUS	1,40 m
Lengdehopp	nr. 5 Arne Røstad	TITUS	4,94 m
	nr. 21 Rolf Needgård	TOMBARRA	4,25 m
3 kamp	nr. 5 Arne Røstad	TITUS	1712 p.
	nr. 26 Rolf Needgård	TOMBARRA	1318 p.
1500 m løp	nr. 5 Arne Røstad	TITUS	5.58,5 m
Høyde u/tilløp	nr. 22 Arne Røstad	TITUS	1,25 m
Lengde u/till.	nr. 38 Finn Østlie	TARCOOLA	2,63 m
	nr. 44 Arne Røstad	TITUS	2,61 m

FRIIDRETT MENN KLASSE IV (303 deltakere).

60 m løp	nr. 48 Arne Klock	TEN. CAPTAIN	9,7 sek.
Kulestøt	nr. 47 Arne Klock	TEN. CAPTAIN	7,70 m
Lengdehopp	nr. 21 Karl Fr. Pettersen	TROJA	3,50 m
3 kemp	nr. 31 Karl Fr. Pettersen	TROJA	1172 p.
Lengde u/till.	nr. 49 Odd Mathisen	TITUS	2,28 m

FRIIDRETT KVINNER KLASSE I (371 deltakere).

60 m løp	nr. 4 Marwell Larsen	TAKARA	8,8 sek.
	nr. 13 Anne Torgersen	TROJA	9,1 sek.
	nr. 24 Liv Johansen	TAIKO	9,3 sek.
	nr. 35 Maiken Skymoene	TYSLA	9,5 sek.
Kulestøt	nr. 13 Ingerid Bjercke	TAIMYR	7,77 m
	nr. 16 Liv Løvdaal	TITUS	7,75 m
	nr. 22 Maiken Skymoene	TYSLA	7,52 m
	nr. 30 Ingerid Bjercke	TROJA	7,34 m
Høydehopp	nr. 19 Bjørg Årdal	TAGUS	1,15 m
Lengdehopp	nr. 5 Anne Torgersen	TROJA	3,98 m
	nr. 11 Marwell Larsen	TAKARA	3,78 m
	nr. 19 Maiken Skymoene	TYSLA	3,63 m
	nr. 56 Bjørg Årdal	TAGUS	3,16 m
3 kamp	nr. 8 Anne Torgersen	TROJA	1383 p.
	nr. 14 Marwell Larsen	TAKARA	1324 p.
	nr. 21 Maiken Skymoene	TYSLA	1268 p.
	nr. 25 Liv Løvdaal	TITUS	1183 p.
	nr. 55 Liv Johansen	TAIKO	1044 p.
Høyde u/tilløp	nr. 53 Brit Stolsmo	TONGALA	0,95 m
Lengde u/till.	nr. 17 Maiken Skymoene	TYSLA	2,26 m
	nr. 25 Marwell Larsen	TAKARA	2,21 m
	nr. 38 Anne Torgersen	TROJA	2,16 m

FRIIDRETT KVINNER KLASSE II (96 deltakere).

60 m løp	nr. 16 Ellen Heum	TAIKO	10,2 sek.
	nr. 32 Anne Johannessen	TORRENS	10,9 sek.
Kulestøt	nr. 15 Line Lindstøl	TAKARA	6,77 m
	nr. 20 Anne Johannessen	TORRENS	6,60 m
	nr. 44 Bjørg Berg	TANABATA	5,38 m
	nr. 47 Ellen Heum	TAIKO	5,10 m
Lengdehopp	nr. 8 Ellen Heum	TAIKO	3,13 m
	nr. 16 Anne Johannessen	TORRENS	2,98 m
	nr. 18 Inger Flaaten	TITUS	2,82 m
3 kamp	nr. 21 Anne Johannessen	TORRENS	785 p.
	nr. 22 Ellen Heum	TAIKO	776 p.
	nr. 49 Line Lindstøl	TAKARA	450 p.
Høyde u/tilløp	nr. 3 Liv Løvdaal	TITUS	2,18 m
	nr. 24 Inger Flaaten	TITUS	1,90 m
	nr. 37 Line Lindstøl	TAKARA	1,71 m

FRIIDRETT KVINNER KLASSE III (73 deltakere).

60 m løp	nr. 13 Ragnhild Junge	TITUS	11,7 sek.
Kulestøt	nr. 6 Marianne Røyseth	TYR	6,53 m
	nr. 44 Eva Grønvold	TAKARA	4,68 m
Lengdehopp	nr. 13 Ragnhild Junge	TITUS	2,01 m
3 kamp	nr. 23 Marianne Røyseth	TYR	517 p.
Lengde u/till.	nr. 10 Ragnhild Junge	TITUS	1,77 m
	nr. 13 Eva Grønvold	TAKARA	1,68 m

SVØMMING

25 METER FRI — KVINNER KLASSE I (67 deltakere).

nr. 2	Anne Torgersen	TROJA	15,9 sek.
nr. 14	Ingerid Bjercke	TAIMYR	20,7 sek.

50 METER BRYST (51 deltakere).

nr. 4	Anne Torgersen	TROJA	45,2 sek.
nr. 6	Ingerid Bjercke	TROJA	48,2 sek.
nr. 17	Astrid Gartland	TAIMYR	56,8 sek.

50 METER FRI HERRER KLASSE I (315 deltakere).

nr. 1 Arild Kursetgjerde	TAIMYR	27,4 sek.
nr. 7 Eirik Aasgaard	TROJA	30,3 sek.
nr. 10 Ole Sollid	TROJA	31,2 sek.
nr. 13 Geir Åsberg	TAKARA	31,7 sek.
nr. 15 Tom Helgesen	TAKARA	31,9 sek.
nr. 16 Jan Hågensen	TAKACHIHO	32,3 sek.
nr. 29 Sylver Kolset	TAIMYR	33,6 sek.
nr. 31 Tommy Pedersen	TAMERLANE	34,1 sek.
nr. 31 Gunnar Hallstrøm	TOYAMA	34,1 sek.

100 METER BRYST (220 deltakere).

nr. 1 Arild Kursetgjerde	TAIMYR	1.08.1 min.
nr. 13 Kjell Olsen	TAKACHIHO	1.32.0 min.
nr. 19 Hallgeir Olufsen	TROJA	1.36.4 min.
nr. 21 Anders Eide	TALABOT	1.38.3 min.
nr. 25 Ole Sollid	TROJA	1.40.0 min.
nr. 26 Sylver Kolset	TAIMYR	1.41.7 min.
nr. 43 Eirik Aasgaard	TROJA	1.47.6 min.

100 METER BRYST HERRER KLASSE II (66 deltakere).

nr. 6 Kjell Fløte	TOYAMA	1.45.7 min.
-------------------	--------	-------------

KJELL TRYSTAD's VANDREPOKAL

Kjell Trystad's vandrepokal som utdeles til beste W.W.-skip i den internasjonale serien i fotball, ble vunnet av M/S TONGALA. Skipet plasserte seg som nr. 108 av 993 deltakende lag.

TAIMYR vant idrettsuken i Dubai

Fra velferdssekretær Ole Johan Høiback i Dubai har vi mottatt en hyggelig rapport hvor han forteller at TAIMYR vant den første internasjonale idrettsuke for sjøfolk som er arrangert i Dubai.

Det som i grunnen gleder oss mest med rapporten fra Dubai er den store deltagelsen og aktiviteten ombord i TAIMYR, hele 18 av 23 besetningsmedlemmer deltok!!

Vi ønsker TAIMYR fortsatt lykke til med velferdsarbeidet.



Fra premieutdelingen i Dubai. Fra venstre: Lettmatros Arild Sunde, lettmatros Leif T. Bjørnsen, hjelpepike Lillian Hjelle og overstyrmann Kjell Hjelle.



At skisport virker samlende i WIL fikk vi igjen et bevis på da Skifestivalen gikk av stabelen i vintereldoradoet rundt Frognerseteren den 16. februar.

Da strømmet en WILsk hærske av glade skientusiaster i et hundretall inn over arenaen ved Skistua, med utstyret i orden og startnummer i lomma. Glitrende vintervær med festivalstemning i det farverike mylder av sprotskleddede mennesker bar bud om skifest av de store.

Da speaker Tønnesen for et øyeblikk dempet Smurfenes glade sang over skistadion og i mikrofonen kalte racerne til start kl. 15.30 var rennet for alvor i gang. De fleste hadde nok gått en oppvarmende prøverunde i Skiforeningens strøkne «traktorløype» og fastslått at blått under midten og grønt på endene var grei smøring. Nå var det bare spørsmål om man hadde formen og dagen. Ikke alle hadde de samme intensjoner, det kunne registreres på stil og fart ut fra «hesteskoen». Forhåndsfavorittene viste mesterskapstakter allerede i startfasen og tok den første lille moten i rask, elegant diagonalstil. I gruppen av «dark horses» var det kanskje ikke like perfekt trav, men fort gikk det også med dem som beinfløy ut for ikke å tape sekunder i åpningen og i kampen mot dem man skulle ha revansj på fra ifjor.

En skifestival uten koffertløpere er selvfølgelig ingen skifestival. Etter at fartsfantomene var sendt ut i terrenget, voltet de muntre turtravere opp foran startlinjen. Med smil og ekte skiglede la de i vei og lot idealtid med rom for naturstudier i vinterlandskapet være bestemmende for marsjarten.

Konkurransesklassene, som gledelig nok omfattet halvparten av alle startende, bød på mange fine oppgjør. Damene kunne vel i antall vært noe bedre representert, men de som gikk var en pryd for skisporten, selv om de gikk «styggelig» fort. Raskest var Marianne Fosaas som etter et gnistrende løp vant yngste klasse og med det ble WIL-mester, for første gang på ski. I klassen over 35 år ble Margit Larsen igjen best.

Kampen om WIL-mesterskapet for herrer ble en duell mellom to veltrene «birkebeinere», Petter Larsen og Jan Simonsen som begge går i kl. 35—

W.I.L. NYTT

42 år. 10 km er jo minikort for disse milslukere, men Petter Larsen sprintet godt og ble WIL-mester. Skioppmannen var ikke langt etter og fikk dagens nest beste tid. I yngste klasse vant Knut Persson så knepent som vel mulig når elektronikk og hundredeler ikke anvendes. Et sekund var han foran Knut Dannevig i mål.

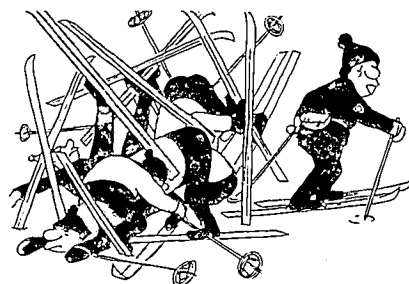
Anders Gauslaa går bare forttere og forttere etter som årene går. Og i år gikk han inn til en suveren seier i kl. 43—49 år, foran kjente størrelser som Hansson og Aasgaard. Denne «coming man» fikk også dagens tredje beste tid. Klassen 50—59 år var det Knut Frisch fra Barber Lines som overbevisende tok seg av, med vår egen mangeårige skikonge og stilløper Løken på 2. plass. I en eksklusiv veteran-klasse — de på 60 og over — var det nyopptrykkede Bjørn Arnesen som gikk til topps etter et økonomisk, velberegnet løp. Fjeld Halvorsen, nyss hjemkommet fra turrenn i U.S.A., og dr. Tenfjord i velkjent stil gjorde ikke stort dårligere løp.

Det var først og fremst i idealklassen at Linje-seksjonen hadde satt inn sine støttropper i kampen om Skihornet. Og for å markere at det ikke bare er i bredden seksjonen marsjerer frem, gikk Ludvig Aadnesen jevnt og linjesikkert inn til dagens beste idealtid med bare 11 sekunders «deviasjon». Det holdt til populær seier i klassen. Jo, det hersker god sportsånd i Ytterbø's rekker.

Det skal heller ikke underslås at hans seksjonsfeller satte sitt preg på den etterfølgende skiløperfest i Storstua. Etter salt kjøtt, linjeakevitt og sang, ble det Linje-jubel og mer sang da Håkonsen & Co. under premieutdelingen fikk bekreftet at de kunne hente Skihornet for femte år på rad.

Scheie nevnte i løpet av kvelden at neste gang skulle det settes en stopper for Linje-seksjonens fremmarsj. Men egentlig er vel ikke dette bare en sak for Konserndireksjonen. Det er å håpe at også andre seksjoner legger opp til en skikkelig kamp om hornet neste år!

HON





STYRE OG TILLITSMENN

Styret 1979
Formann: Hans Olav Nordby
Viseformann: Michael Getz
Sekretær: Marit K. Vasaasen
Kasserer: Knut Persson
Styremedlem: Tor Helge Andersen
Suppleant: Lise Kopperud

OPPMENN:

Fotball: Oppmann A-laget Trond Evensen
Oppmann B-laget Svein Ellingsen

Håndball: Damer Hilde Sletten
Herrer: Helge Selmer

Ski: Jan Simonsen

Friidrett: Per Thronsen

Tennis: Knut Dannevig

Bordtennis: Bjørn E. Kristiansen

Bridge: Marianne Fosaas/
Finn Tønnesen

Bowling: Torunn Johannessen

Innendørstrening K.G.: Bjørn Terje Hval

Jazzgymnastikk damer: Lise Kopperud

Hyttestyret:

Formann: Tore Langeland
Viseformann/kasserer: Bjørn Næss-Andresen

Styremedlemmer: Margit Larsen
Anton Larsen
Inger-Johanne Holm
Nanna Meland
Harald Knutsen
Einar Foseid

Revisorer: John Engelund
Martin Lunde
Louis Vauvert

Valgkomité: Elisabeth Topaas Knudsen
Anders Gauslaa
Erik Laumann

Medaljeutvalget: Formannen
Sekretæren
Hans C. Bangsmoen
Kristian Monsen

Materialforvalter: Petter Dalholt

Klagenevnd: Solveig Svang Olsen
Jan Lampe
Helge Nor

Holmenkollstafett

SØNDAG 13. MAI

Når tusener av idrettsutøvere fra hele landet møtes til vårlig idrettsfest på gater og veier mellom Bislet og Besserud søndag 13. mai, er det meget som tyder på at 15 WIL-representanter også er med.

For Holmenkollstafetten har igjen appell i WIL, og de aller fleste av dem som deltok ifjor ser med forventninger frem til årets stafett. Vi håper at også andre «løpssugne» medlemmer av idrettslaget melder seg for oppmann og lagleder Thronsen når han i ukene før den store dagen samler til trening og prøvekjøring av de 15 etappene.

WIL kommer ikke til å true de beste lagene, men store idrettsprestasjoner er heller ikke det viktigste en slik dag. Man gjør sitt beste for laget og kjemper med de konkurrenter som befinner seg i nærheten. Men skulle WIL greie å bringe stafettpinnen i mål på under timen er iallfall Thronsens hemmelige drøm gått i oppfyllelse. Det kan jo være et mål å gå inn for under forberedelsene og sammensveisningen av laget i tiden frem til 13. mai, selv om det betyr en kraftig jump ned fra fjorårstiden på 1.02.21. Men hvorfor ikke prøve?





Kontorsjef Thoresen står i bakgrunnen og betrakter festens gang.



Først og fremst var det barnas fest

Julefest i Wilhelmsen-hallen:

Romikatøfler på lys parkett

Selv om det ikke lenger finnes noen lav skatteprosent å lokke folk til Tønsbergdistriktet med, søker mange seg dit og styrker dermed troen på at Vestfold er landets deiligste fylke. Wilhelmsen-folk bor der i fleng, både aktivt seilende og pensjonister. En del av de sistnevnte leier rederiets boliger i Vestskogen på Nøtterøy og trives utmerket i Niels Werrings vei. Men storparten har egne leiligheter og hus, så alt tyder på at Tønsberg og omegn er en ettertraktet plett i vårt langstrakte rike.

En årvisst glede er kontorsjef Thoresens invitasjon til juletreffest i Wilhelmsen-hallen. Den ligger midt på Nøtterøy og bærer rederiets navn fordi en pengegave ved 100 års jubileet gjorde det mulig for kommunen å reise den nødvendige kapital til bygging av dette stor-slagne idrettsanlegg. Idrettshaller har en tendens til å virke nakne og kalde. Ikke så med Wilhelmsenhal-len, hvor arkitekten har klart å bryte de store flater med lekkert treverk, scene og gardinarrangementer. Mest imponerende er det nydelige, lyse parkettgulv, som det må være en nytelse for håndballagene å inn-ta. Dette gulv er sikkert slitesterkt nok, men av rent praktiske og este-tiske grunner, ber det om tøfler på juletreffestene. Ungene greier seg



Kaptein Havnør med frue Marion sammen med fru Randi Hansen

på sokkelesten og anser den enorme flate som en endeløs sklie. Selv hadde jeg gått til innkjøp av sorte Romikatøfler, som sto til min mørke dress. Og med disse effekter i en bærepose møtte jeg forventningsfull i god tid før kl. 16.00.

Thoresen selv tok imot og der var pyntet til fest. I den store kafe-teria var kaffebord dekket og inne i hallen var juletreet plassert midt på det fantastiske gulv. Folk strøm-met på og jeg hørte vi skulle bli 350 med smått og stort. Men plass var det nok av, selv om man nå benyttet kun 2/3 av hallen. Nøtter-øys ordfører var invitert og han kom med frue og sitt beste humør.

Og godt humør og glad latter bar hele denne juletreffest preg av. Fint å se gangen rundt treet, ledet av bygdens janitsjarorkester, mange ringer av barn og voksne iført sin fineste stas. Her kunne registreres aldre fra 3 til 90 år, så dette ble

en «generasjonsfest», selv om det, naturlig nok, først og fremst var barnas dag. To ganger fikk de poser av nissen, først en med kaker og boller sammen med brusflasken, og så den gilde fargeglade posen da alt var over for denne gang. De voksne ble herlig traktet med jule-kake, boller og kringle. Ferskt, ny-delig bakverk og så kaffe av høy kvalitet. Dette klarte altså Thore-sen: Å gi festen preg av høytid og verdighet samtidig som barnslige løyer og litt klatring i ribbeveggen ikke fikk ødelegge det helt igjennom ledige og harmoniske samvær. Som observatør burde jeg vel hatt et eller annet men eller minus, å komme med på slutten, men faktisk har jeg ikke den minste dråpe mal-urt å tilføre det rosens beger jeg nå bærer frem. Så det viser seg at ikke bare Jens Evensen, men også Thorbjørn Thoresen kan.

Am.

OFFISERSOPPGAVE

15. MARS 1979

SKIP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	I.STYRMANN	I-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	I.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
<u>LINJEBÅTER</u>											
TAIKO.....	CHRISTOFFERSEN G	KLOCK OLAV.....	BYKLUM TORGEIR.	LID OVE.....	PETTERSEN KARL.	GROITLE BJØRG...	HILSTAD PER.....	CHRISTOFFERSEN F	VANG ARNE JENS	AMUNDSEN PER....	
TAIMYR.....	MIKAELSEN TERJE..	VOSS KOLEBJØRN..	ERIKSEN TANCRED	SANDBERG JOHN K	DYBÅ HARALD.....	SKILLESTAD JAN.	BAKKE SVEIN.....	SANDUM IVAR.....	DAHLE PER H.....	NILSEN STEN O...	
TALBOT.....	TOMASSEN OVE.....	LARSEN JARLE...	GULLIKSEN KNUT.	EGEBERG PER O...	SEB REIDAR.....	ANTONSEN FINN.	SCHRADER OLAV..	STRØM ROAR.....	BUER HARALD.....	ERIKSEN FRANK...	
TALISMAN.....	ULSETH SVEIN.....	LILLEBØ ROLF...	IANGNES JOSTEIN	KOLSTADMOEN K.	GJUV REINERT...	POSSE GRETE...	LARSEN KRISTIAN.	VELLE PAUL.....	HAUGSAND GUNNAR	ARONSEN SVEIN...	
TAMPA.....	NILSEN BUA TOR...	EDVARDSEN HANS.	SALVESEN THOR...	MATHISEN BJØRN.	OLSEN KJELL G...	GISKE JOHN.....	MYRENG ALF.....	AASEN HELGE...	RANDBY ROLL S...	HOLM BJØRN.....	RIOS ALVAREZ...
TARAGO.....	HELMINGSEN KNUT.	JONASSEN ASIAK.	ROJAHN ERNST...	JOHANSEN JAN G.	FREDRIKSEN OVE.	HATLEMARCK SVEIN	HANSEN ODDVAR B.	PEDERSEN ARNE...	KARLSRUD FRODE.	RONAS KJELL M.	ALVESTAD WERNER.
TARONGA.....	AMBJØRSEN ROLF.	ANDREASSEN Ø...	BUAAS TROND...	MOEN JON KJELL.	OLSEN ODDVAR...	SÆTRE KNUT.....	BØRVE TRYGVE...	HAMMERVOLD OLE.	ARVENSEN ODD...		KTAUSMARK ARNT.
TENNESSEE.....	BJØRHEIM JON.....	NYHEIM ATLE...	MEHLUM KNUT...	KVALSUND BJØRN.	KARLSEN ODD E...	JØRGENSEN BENTE	JACOBSEN ODD V.	NORDBY STEIN...	SANDVIK EINAR...	IAU CHI HING...	
TERRIER.....	VALSTAD BAARD...	MORTENSEN BJØRN	HAGESTAD HANS.	LARSEN HELGE...	GUTTORMSEN A...	BERGUM EDGAR...	ØTTERSEN ODD H.	KEMI FINN.....	HALLERÅKER A...		JOHANSEN TORSTEIN
TEXAS.....	KARISEN ROLF...	HENRIKSEN JOHAN	KLEIVEN ARNE...	RØDSVIK PER E...	STENSRUD KNUT.	JOHANSEN LIV...	SIMONSEN SVEIN.	ANDREASSEN KJELL	MYKLEBUST RUNE.	PETTERSEN STIG	HALVORSEN HELGE.
THERMOPYLÆ.....	LAUSUND MARTIN.	BRANDSER KARL.	ANDERSEN ARILD.	TORPE ERLING...	JØRAAS BJØRN...	JOHANSEN S.....	LØKKEBØ OVE...	LARSEN EINAR...	NICOLAYSEN A.T.		PUPUS LEIOS...
BARBER TOBA.....	LØVIK HARALD...	JENSEN SVERRE S	WETTRE PER H...	MELAND JAN.....	HELLESFJORD A...	LARSEN DAG.....	GRØNVOID ÅGE...	SVENDSEN WALTER.	BJERKESETH M...	GRUNNKREIS SV...	SIRNES ROLF...
TOLEDO.....	BLINDHEIM HERMAN	GAMLEM LAURITZ.	AUKAN EGIL...	STOKVIK KENNETH	OPSAHL STEN...	VATNE ELI.....	YSTENES BIRGER.	RØDSETH JAN O...	VATNE OLE.....		FAGERHEIM RUBEN.
TOMBARRA.....	SKIPNES ARTHUR...	BRYDE THORLEIF.	SEILLAL ARNE...	GARTHE ALFRED.	ENGELBRETHSEN J	ALBRIGHTSEN I...	ERIKSEN FRANK...	ALBRIGHTSEN W...	TOMREN ARNE...	VARGSETH BJØRN	MØLLER PER....
TORRENS.....	ØKSENVÅG LEIF...	HANSEN INGE...	LARSEN TORE...	ENGE BJØRN...	BERG-SØRENSEN W	JOHANNESSEN A.T	KVAM ODDMUND...	MALMSTEIN ERIK.	FISKESETH ROALD		ROLIØHETEN IVAR.
TOURCOING.....	WAGE GUNNAR...	SAKSHAUG BJØRN.	KRISTOFFERSEN V	ANDERSEN JAN...	OLSEN NILS.....	CHRISTOFFERSEN.	MARTHINSEN HÅKON	BRU JAN INGE...	FLÅTEN ASEBJØRN.	LILLEVIK LEIF...	SCHAUFEL ARNE...
TOYAMA.....	IVERSEN NILS...	THOMSEN DIETER.	IDSØE JOHANNES.	THOMMESSEN J...	PEDERSEN SVERRE	INGEBRETSEN A...	HASUND PETER...	NYBERG HAAGEN...	ORSTAD ØIVIND...	SJÅSTAD EINAR.	FLORIAN HORST...
TRICOLOR.....	MYKLEBUST KÅRE...	ÅSVIK KJELL...	MYHRE PÅL.....	KVALHEIM EINAR.	NORDBÅK ÅGE...	JENSEN GUNNAR.	ØVERLID KARSTEN.	LANGELAND SVEIN.	GARTHE LARS...	BRUNVATNE KJ...	HØY VIGGO.....
TROLL FOREST.....	HANSEN THORLEIF.	AMUNDSEN LEIF.	NORDGÅRD ARTHUR	NILSEN ODD M...	BLOM PETTERSEN.	AANERUD TURID.	GREEN SVENDSEN.	JØRGENSEN HARALD	KJØSÅS BJØRN...		SKRØVSETH NILS.
TSU.....	RØVIK ARVID...	LERVIK ANDREAS.	BJØRGE ODDEBJØRN.	BJØLGERUD S...	LAURITZEN ARNE.	TAFJORD MATKEN.	VOKSØ JOSTEIN...	BERG AMUND...	NESJE RAGNAR...		TAFJORD ARILD.
TYSIA.....	TONHOLM HANS F.	OSKARSEN GUNNAR	JACOBSEN LEIF...	KVAMME JOHANNES	SOLEM FINN.....	STUBBERUD KARL.	ALNES MAGNE...	HANSEN INGOLF...	AANNESTAD TRULS		STUBBERUD TORE..
<u>BUKKBÅTER</u>											
TACHIBANA.....	MÅDSEN MAGNE...	LARSEN FRED....	FJØRTOFT PAUL..	HÅBU ROLF.....	MELBYE WERNER.	BINGEN HELGE...	HOLE KÅRE.....	OLSEN ERLING...	KRISTOFFERSEN R		HELGESEN MARTIN.
TAGUS.....	VARHOLM DANIEL.	DAHL SVEN ERIK.	PETTERSEN KÅRE.	LJØEN KÅRE...	TØMMEHÅS FINN.	FALKENBERG KARI	PETTERRØD JOHN.	BECKER MORTEN...	OLSEN KJELL...		STREITLIEN ÅGE..
TAKAMINE.....	SAMUELSSEN KAI...	ØSTGÅRD ROLF...	TEISRUD RUNE...	TRAASTAD PER...	RIVELSRØD RAGNAR	LUND MORTEN...	HUSØY ARILD...	HAUGEN K.B.....	OLSEN JOHN.....		GRINAKER EDDIE..
TAKARA.....	ØSTLIE FINN.....	LINDSTØL JENS.	HALVORSEN WILLY	JØRGENSEN IARS.	EIDEM KARSTEIN.	LINDSØY OLIVE.	GISKE JOHN.....	MOEN JOHANNES...	LEIRVIK OLE...		ØSTVIK ULF.....
TAMESIS.....	PETTERSEN EIVIND	EDSÆTHER FRANK	HERVIG CHR...	LINDHOLM OLAV.	REHME HÅKON...	HANSEN JAN...	LITHUN ALF.....	HELLE THOR...	RØEGGEN EGIL...		HERNES JAN T...
TANABATA.....	MELBYE CARL...	THOMASSEN HEIBERG	CHRISTIANSEN.	RYSTAD KJELL...	BAY OLSEN BJØRN	HELLE KARI...	URHEIM SVEIN...	BERG HELGE.....	PARSTAD OTTO...		BJERREGAARD NIELS
TARCOOLA.....	ANTONSEN KÅRE...	KRISTENSEN J...	ARNEVIG H.....	FLAGSTAD LÅSSE	LØVHAGEN THOR...	JOHNSEN KÅRE...	VIKENE KJELLAR.	BÅRDSNES EGIL...	SANDØY ROLF...		OLSEN GOTTFRED..
TONGAIA.....	VERPEIDE ROIV...	STEINSVÅG JOHS.	SØRENSEN TOR...	VARVIG IVAR...	HOLMEN THOR...	JENSEN MARGOT.	BENDIKSEN ODD...	IVERSEN ARTHUR.	OVERVÅG JAN OVE		KARLSEN R.....
<u>TANKBÅTER</u>											
TIGRE.....	CHRISTENSEN ERIK	ARNESSEN ULF...	OSCARSON H.....	SETER P.....	KRISTIANSEN O...	KOLDERUP HARALD	JANSEN KJELL...	MATHISEN KÅRE...	NEKSTAD THOR...	BERGQUIST JON.	ROGERS WILLIAM..
TITUS.....	MIKAELSEN ALF...	VIGELSJØ BJØRN.			BERG ALF.....	MYGÅRD KARI...	GULLIKSEN LEIF.	MIDTHAUG H.....	STEFFENSEN TOR.		HØYLUND STEIN...
<u>SUPPLYBÅTER</u>											
TENDER CARRIER..	HAAIAND BØRGE...	BØHN THOR.....	TORSETH/HOVLAND/HOLGERSEN.		LARSEN SVEIN O...		ØYSTRØM IDAR...	ENGAN PETER...	HOEL FINN.....		LUNDESTAD ERIK..
TENDER CLIPPER..	YSTERGÅRD ARILD.	HALVORSTAD G...	JOHNSEN ØIVIN...		MELHEIM KJELL...		SØRENSEN OLE G.	WAAGEN ARNE...			HELLENES HENNING
TENDER COMMANDER	FAIK ODD.....	LOENNECKEN J...	RINDAL JOSTEIN.		GULBRANDSEN ARNE		OLSEN OLE.....	MILEWSKI M.....			THORESEN EINAR..
TENDER COMIEST..	JOHANNESSEN ERL.	EIDE ODD.....	YTREDAL/NORUM/VATNE.		HANSEN ROY.....		HARLEM JAN...	EIDE ANDERS...	BAITZERSEN SVEIN		SKOG KJELL.....
TENDER POWER.....	BAKKE BJØRN...	RØNNING TERJE.			BLOM ULF.....		MYRLUND STEIVIN.	MARVOLL OLAV...			WALDERHAUG ARNE.
TENDER PULL.....	TENDENES PER...	HADDAL KARL...			RUUD ASEBJØRN.		RING OVE.....	ANDERSEN ERIK...			WESTERSUND TRULS
TENDER SEARCHER.	ROSBACH OLE...	NASS OLE CHR...			LEFDAL STEFFEN.		KVERNE SIGMUND.	FLESSEBERG TERJE			HØYER-PEDERSEN.
TENDER SENIOR...	HAGEN OLE.....	NYBERG KÅKON...			MAIME ODDVAR...		KARLSEN TROND...	JACOBSEN HARMO.			TUFTO ERLING...
TENDER TARPON...	KNUTSEN IVAR...	REPPE TORMOD.			ROSET SVEHRE...		VIGRE KÅRE...	HANSEN STEINAR.			TUFTO ERLING...
TENDER TRUMPET..	SOLVOLL KNUT...	MYRENE HARSID.			HANSEN HÅKON...		ØVERÅS OSKAR...	KVALNES GUNNAR.			
TENDER PUMA.....	KNUTSEN YNGVAR.	SVENDSEN N...			KARLSEN MARKUS.		BOLSTAD ØYVIND.	STOR-RE GUNNAR.			
<u>NYBYGG</u>											
RO-RO 785.....	ABRAHAMSEN OLE.	RIMMAN ARNE F.					STRANDKLEIV PER.	BJERKVIK PER I...			SÆTRE OVE.....
RO-RO 212.....	AKSNES SIGMUND.	ÅRVIK OLAV S...					HANSEN LEIF...	HERMANSEN GUNNAR			
SUPPLY I61.....							HAGEN JOHAN...				SANDE ODDVAR...
<u>OLJERIGGER</u>											
TREASURE HUNTER.	ARNESSEN NILS D.	ANDERSEN JARLE.	LYSTAD TOM...	BJERKAN KÅRE...	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD...	KRYDSBY HANS P.	TOMREN BÅRD...	SANDVIK KNUT...		
	TEIGR KARLE...	PEDERSEN HENNING	FOSSIAND K...	RYDJORD KÅRE...		JOHANSEN RONALD	LØVAND ØISTEIN.	NILSEN OTTAR...	ERIKSEN ØISTEIN		
	VIK HÅKON.....		FAUGSTAD ANDERS	STAM ODD B...	KRISTOFFERSEN K	KARLSEN EINAR..		HÅBERG JON...	WAAGØ ROALD...		
		DRETVIK ARNE...	BERG MAGNE...					MØVIK EINAR...			
		OLSEN KJELL G...	STENE SVEN...	OLSEN ROALD...				BENJAMINSEN H...			
			VOLD JAN.....								
		HAUGSTULEN (CO)	MØLLER HUGO...	BREKKE JAN...	HART RAYMOND...			ANDERSEN ARNE...			
TREASURE SEEKER.	KVINNSIAND ARNE.	NORDAL AGNAR...	ANDREASSEN KARL	BAKKEN LEIF...	OLSEN STIAN...	BERTELSEN PER...	HESTMARK ØYSTEIN	NORDBØ SVERRE...	SJØHOLT NILS P.		
	OLSEN HELGE...		THORSEN HANS P.	LARSEN JAN E...	MØTEN NILS...	TALLAKSEN GUNNAR	PETTERSEN JARLE	LINVAAG OTTAR...	NILSEN JOHAN...		
	KJØNSVIK HARRY.	WOXHOLT KNUT.	GRØNSET TORE...	STENSEN GUDMUND				HALVORSEN TRULS.	AMUNDSEN ARNE..		
			NILSEN GUDMUND.	ANDERSEN TORE...	ENGELBRETHSEN E	KNUDSEN ARILD.		MITTET JON...	NAALSUND ARNT..		
		DAGEID T. (CO)		MARSTOKK KJELL.				BERG NILS.....	GABRIELSEN STEINAR		
TREASURE FINDER	OLSEN KLAUS...	GUNNARSCHJAA...	LUNDE ANDERS...	MARG KNUT...	CARLSEN TORE...	HIMBERG GUNNAR.	JOHNSEN IVAR...	GYRAN THORE...	GUSTAVSON E...		
	TILHINES ÅGE...		KJELLIN ØIVIND.	RIJAN TROND...		GARNES HANS...	BUGTEN TORE...	VIKENE ARILD...	JULIEBØ DAGFINN		
	KRISTOFFERSEN P.	SKAGEMO JOHAN.	MARTHINSEN H...	BACK ERLING...	MOLVIK ARVID...			LYSØ HARRY...			
		HANSEN WILLY...	LUNDE BJØRN...			HANSEN TERJE...		STAVIK AKSEL...	VÅG KRISTOFFER.		
			PETTERSEN TORBJ	MYRSTAD JAN...				ANDERSEN ULF T...			
<u>BOREDEPARTEMENT</u>											
TREASURE SEEKER.	BORESJEF	ASS.BORESJEF	BORER	SUB.SEA.ING.							
	RIENKS BOUKE...	IAROUX NATHAN..	SPORSHEIM ALEIN	GLEDITSCH SVEIN							
	DON BLACK.....	WEATHERFORD...	TENGSTEDTINAR.	ROBINSON S....							
		LYON PETER.....	CAMERON MIKE...								
			POIDERMANN J...	ANDERSEN KURT.							
			FRIBORG STEPHAN								
			TJELTA TERJE...								