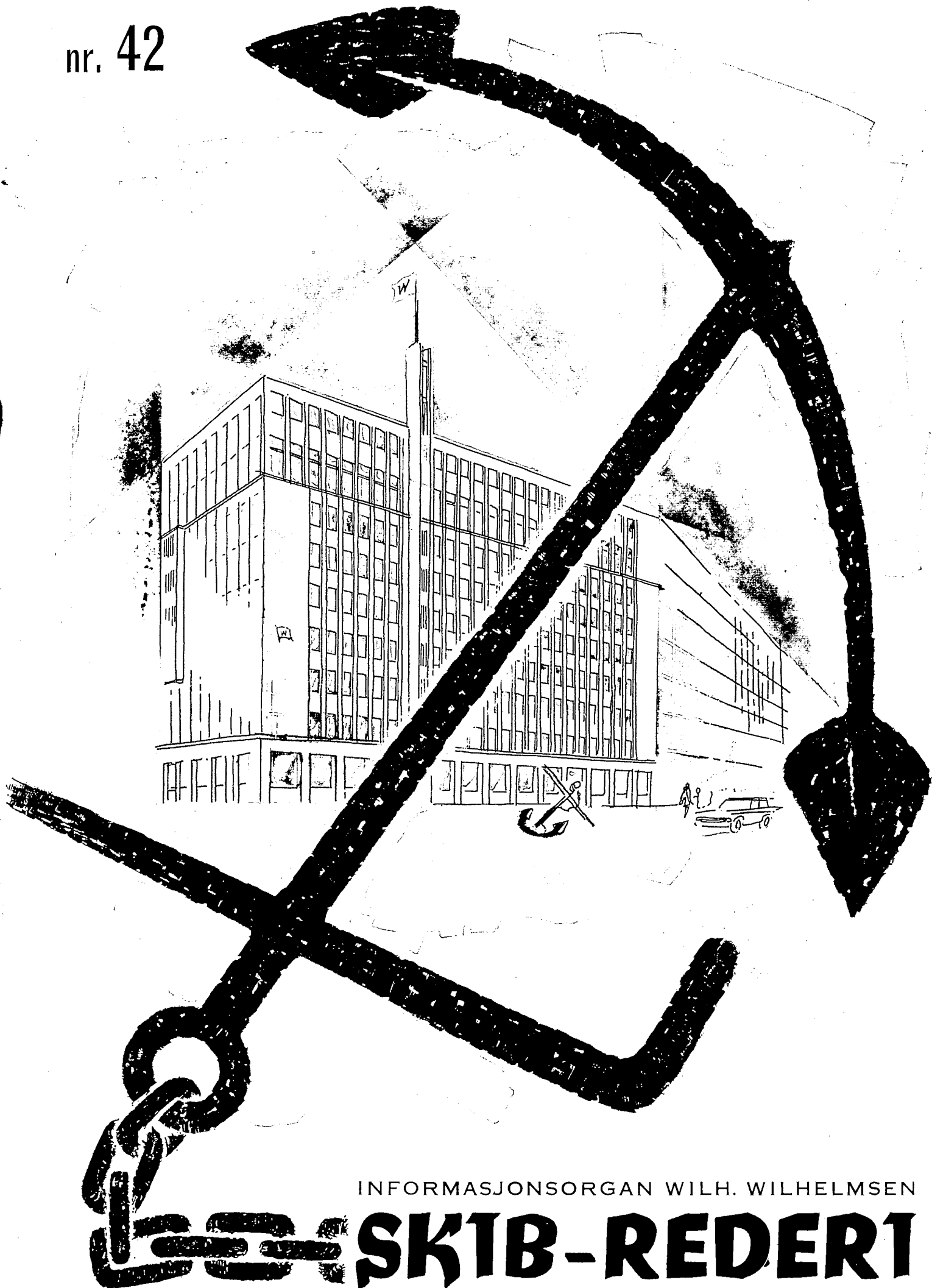


nr. 42



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERI

INNHold

Stagnasjon er tilbakegang

Vi må tilpasse oss fremtiden.

Time-Sharing A/S

Brytningtid

Reservedeler

Ships of Yesterday

Trade Links Nations

Med trekanon som eneste beskyttelse

Fellesberetning 1969

Norge og Japan må samarbeide for å sikre havenes frihet

Sikkerheten ombord

Høy grad av forsiktighet ved sulphur-last

Hyggelig markering av frigjøringsjubileet

Ominnredning i 5. etg.

Firmanytt og personalia

WIL-nytt

Løst og fast

Offisersoppgaven

W

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

STAGNASJON ER TILBAKEGANG

Vi lever i en tid med stadig stigende krav til næringslivet — krav som nødvendiggjør at såvel bedriftens ledelse som de ansatte følger med i utviklingen. Stagnasjon betyr tilbakegang.

Årsberetningen for 1969, som gjengis på midtsidene i dette nummer av Skib-Rederi, gir en oversikt over de mange og store forandringer som har berørt Wilh. Wilhelmsen i løpet av den senere tid. I en årsberetning må man imidlertid nøye seg med å gi et mer eller mindre upersonlig bilde av utviklingen. Som et supplement bringer Skib-Rederi derfor et intervju med firmaets koordinerende direktør, høyesterettsadvokat Finn Scheie, som tar for seg det rent menneskelige aspekt i denne forandringenes tidsalder.

Intervjuet, som gjengis på de følgende sider, vil utvilsomt bidra til å øke forståelsen for nødvendigheten av de forandringer som har funnet sted. Vi tror at intervjuet med advokat Scheie også vil redusere den usikkerhet med hensyn til fremtiden som kan ha gjort seg gjeldende for enkelte ansattes vedkommende.

S. K.

VI MÅ TILPASSE OSS FREMtiden



Finn Scheie i intervju med Skib-Rederi

I dette nummer av Skib-Rederi gjengis firmaets årsberetning i sin helhet. Beretningen redegjør bl. a. for meget av det nye som er skjedd på vår daglige arbeidsplass i løpet av de siste 12 til 15 måneder, og som er en direkte følge av de inngripende, strukturelle forandringer som internasjonal skipsfart for tiden er utsatt for. Dette er forandringer som kommer utenfra — som tvinges på oss, og som vi er nødt til å ta konsekvensen av hvis vi fortsatt vil være konkur-

ransedyktige i det beinharde klima som hersker i denne næring, fremholder høyesterettsadvokat Finn Scheie, i en samtale med Skib-Rederi. Og det at vårt rederi er konkurransedyktig, er igjen en absolutt forutsetning for å sikre hver enkelt arbeidstager en trygg arbeidsplass.

— Kan De kort oppsummere hvilke forandringer De mener er særlig betydningsfulle for de vel 2 500 som arbeider i firmaets tjeneste?

— Å fremheve spesielle forandringer på bekostning av andre ville kanskje ikke være riktig. Det er nemlig summen av de stadig løpende tilpasninger som gir resultatet — en organisasjon som fordi den bevisst søker å være gearet på fremtiden, setter oss i stand til å møte utfordringene etterhvert som de melder seg. La meg allikevel nevne de nye samarbeidsformer innenfor linjefarten på nasjonalt og internasjonalt grunnlag, de nye tonnasje typer, omfattende rasjonaliseringstiltak såvel ombord som iland, moderne databehandling med elektroniske maskiner som hjelpemiddel, det akselererende behov for oppfølging og etterutdanning — alt dette er faktorer som vil sette sitt stadig mer markante preg på årene som kommer.

— Er De klar over at alt dette nye kan skape en følelse av usikkerhet og skepsis hos mange av de ansatte som kanskje ikke forstår hvorfor de så å si daglig blir stillet overfor nye og ukjente forhold som direkte berører deres egen arbeidssituasjon?

— Dette er et meget berettiget spørsmål, svarer Scheie. Og jeg vil gjerne komme nærmere inn på det. Vi mennesker er vel mer konservative — tradisjonsbundne — enn mange av oss er klar over. Derfor er det høyst naturlig at vi reagerer på forandringer som ofte synes umotiverte ut fra våre tilvante forestillinger. Vi vet at vi kan det vi gjør idag, og vi føler oss usikre når det plutselig kreves av oss at vi skal se tingene på en annen måte og utføre vårt

arbeide under helt andre forutsetninger. Jo eldre vi blir, jo vanskeligere føles denne tilpasningsprosess. Man kommer uvilkårlig i forsvarsposisjon til det ukjente. Er det ikke godt nok det jeg har gjort hittil? Er jeg ikke god nok lenger?

— Men hvis det er mangel på forståelse for det nye og ukjente som er den egentlige årsak til en slik innstilling, kan ikke dette da avhjelpes ved informasjon til de ansatte før nye tiltak iverksettes? Det er vel sannsynlig at det som blir forklart på forhånd, vil bli lettere forstått og derigjennom akseptert?

— Prinsipielt er jeg helt enig i det De antyder, fremholder Scheie. Men det å informere i tide og på den riktige måten, er ikke alltid like lett. For det første må man huske på at også ledelsen og arbeidslederne på de forskjellige plan er mennesker med de ufullkommenheter som vi nå engang er utstyrt med. For det annet foregår utviklingen ofte så raskt at det under det rådende tidspress simpelthen ikke blir tilstrekkelig tid til både å handle effektivt og informere så godt som ønskelig kunne være. Endelig må man være klar over at behovet for informasjon i virkeligheten varierer ganske sterkt fra den ene arbeidstagers situasjon til den annens.

Når dette er sagt, vil jeg imidlertid understreke at ledelsen idag i høyeste grad er oppmerksom på behovet for adekvat informasjon, dvs. informasjon som berører vedkommendes eget arbeidsområde. Det er ledd i det samspill som er en nødvendig forutsetning for å skape et godt arbeidsmiljø, og som igjen er vesentlig for at det skal kunne etableres et tillitsforhold mellom firmaet og den enkelte arbeidstager. Hvis det lykkes, vil man oppnå noe som er målet for hver og en av oss, nemlig en levende og økonomisk solid fundert bedrift som til enhver tid er istand til å hevde seg i konkurransen og derved skape trygghet på arbeidsplassen. Det er et behov vi alle føler i den usikre verden vi forøvrig lever i.

— Kan De si noe mer om hva som gjøres fra ledelsens side for å gi det De nettopp karakteriserte som «adekvat informasjon»?

— Hvis De tenker på den formaliserte informasjon, så er vel utgangspunktet sirkulærer — til kontoret og til skipene. For ti år siden tok så direktør Skarrebo initiativet til «Skib-Rederi». Fra en beskjeden begynnelse har dette organ gjennomgått en utvikling som jeg vil karakterisere som meget positiv. Opprinnelig var det vel målsettingen at Skib-Rederi først og fremst skulle være basert på rent faglig stoff. Etter hvert er stoffet blitt mer generelt orienterende og informerende, samtidig som vårt «husorgan» stadig

tiltar i omfang. La meg i denne forbindelse minne om at det allerede er 6 år siden firmaets årsberetning for første gang ble gjort tilgjengelig for alle de ansatte gjennom uavkortet gjengivelse i «Skib-Rederi».

— Hva har De å si om redaktørens egen lille baby «PM fra PR»?

— At det ble opprettet fordi man følte behov for et organ hvor ledelsen blant annet kunne sende ut korrekt orientering om disposisjoner og forhold som de ansatte bør bli kjent med så snart nyhetene er modne for publikasjon og før avisene får tak i stoffet.

Jeg tror at «PM fra PR» ennå kan utvikles videre for å medvirke til at viktige disposisjoner blir kjent så tidlig som mulig. Ledelsen er, som tidligere fremholdt, fullstendig klar over hvilken betydning dette har for å skape det gode arbeidsmiljø. Men det er selvfølgelig en grense for hva som egner seg for skriftlig informasjon.

— Sjøfolkene er benvist til andre media når det gjelder viktige nyheter om rederiet?

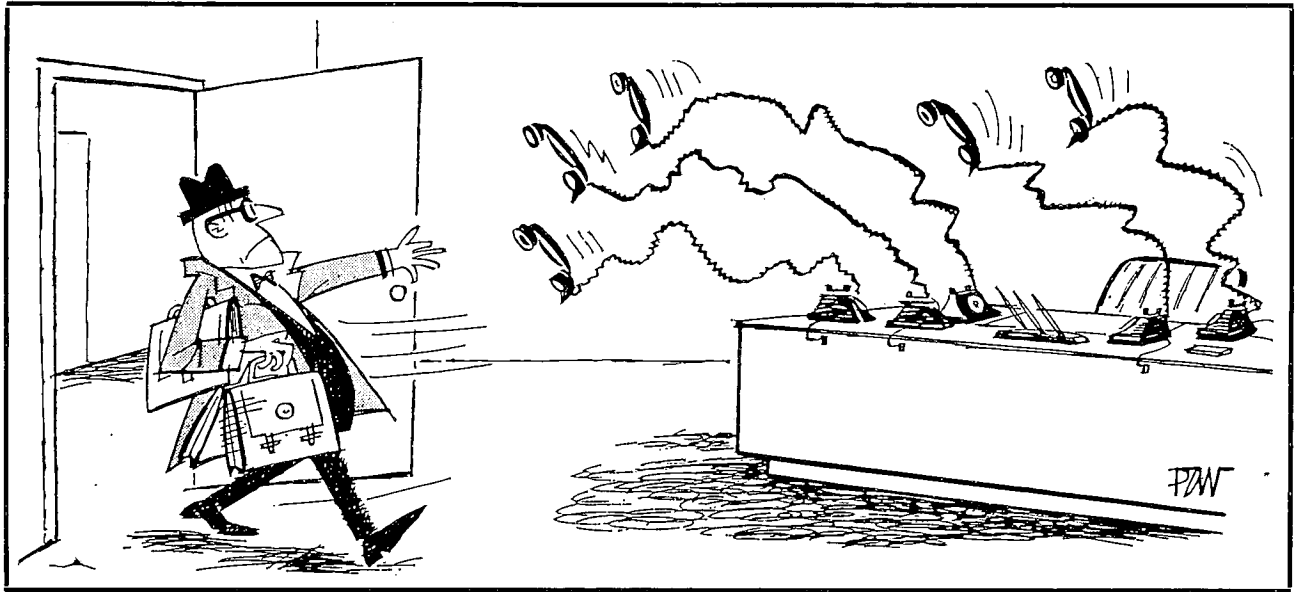
— Til en viss grad er det utvilsomt slik. Selv om Inspeksjonen gjør sitt beste for å holde de seilende orientert, og selv om også båtene får tilsendt «PM fra PR» når innholdet er av interesse ombord, så kan vi allikevel vanskelig konkurrere med for eksempel NRK's sjømannssending. Men Inspeksjonen har sikkert et åpent blikk for de muligheter som måtte by seg for å bedre kommunikasjonen mellom skib og deri.

— De nevnte at det er en grense for hva som egner seg for skriftlig informasjon?

— Ja, det sier seg vel egentlig selv. I en arbeidende bedrift er jo det primære å produsere for å tjene penger. Det er derfor en naturlig grense for hvor meget arbeide man kan legge i noe så uproduktivt som å gi skriftlig informasjon der hvor muntlig orientering er bedre. Jeg er etterhvert blitt mer og mer overbevist om at den beste form for positiv og «matnyttig» informasjon ligger på det personlige plan. Hver enkelt arbeidsleder — enten han sitter høyt eller lavt i pyramiden — har de beste forutsetninger for å gi de riktige informasjonen. Det er i det daglige arbeide og på det daglige plan kontakt må etableres og grunnlaget legges for å aktivisere våre medarbeidere.

— Men hva med dem som ikke vil aktiviseres?

— Det tror jeg er en gal problemstilling. De aller fleste som har en jobb, vil ikke noe heller enn å gjøre det best mulige ut av den. Men for å gjøre en



god jobb, må hun eller han få følelsen av å være med på å videreutvikle sin egen arbeidssituasjon. Arbeidslederen må diskutere oppgaven med sine folk. Inspirere dem til å yte sitt beste. La dem komme med forslag til løsninger istedenfor å gi ordre. Langt fra alle forslag vil være brukbare eller bedre enn det tilvante, men det er idag et anerkjent syn — enten det dreier seg om skole eller arbeidsplass — at vil man aktivisere et menneske, så må man stimulere lysten til å løse problemer — ikke drepe den.

— *Et slikt syn vil legge et stort ansvar på den enkelte arbeidsleder?*

— Selvfølgelig, men det er jo nettopp ansvar som er en del av hans jobb til gjengjeld for det privilegium han har fått ved å være delegert myndighet fra sine overordnede.

— *Vi har hittil snakket meget om informasjon. Dette fører oss over til andre sider av firmaets personalpolitikk.*

Hva er Deres mening om sentralisert kontra desentralisert personalforvaltning?

— Personalpolitikken er ledelsens ansvar. Det kan det overhodet ikke være tvil om. Ledelsen må trekke opp perspektivene, de vesentlige prinsipper for hvorledes den mener bedriftens personalpolitikk skal legges opp. Men når det gjelder personalforvaltningen, mener jeg at hver og en som innehar stillingen som arbeidsleder, har det fulle ansvar for at hans folk utvikles på den riktige måte, at folkene får klar beskjed om hva som forventes av dem, at man sier fra når noe kan gjøres bedre og gir uttrykk for tilfredshet når en jobb er godt utført. Arbeidslederen har også rett og plikt til å gjøre sitt til at hans folk blir riktig lønnet for sitt arbeide og forfremmet når forholdene ligger til rette for det —

selv om han da kanskje må avgå en god mann til en «konkurrerende» avdeling.

— *Tror De — med hånden på hjertet — at det er mulig i praksis å få til et slikt opplegg?*

— Ja, hvorfor ikke? Det er klart at i det daglige mas og strev kan det være vanskelig å få tid til å ta seg av sine medarbeidere på det mer menneskelige plan slik som jeg kort har skissert. Og som jeg tidligere har sagt, vi er alle rikelig utrustet med menneskelige ufullkommenheter. Så jeg vil ikke uten videre si at vi vil lykkes i en slik målsetting. Men vi kan da forsøke!

Jeg er ikke i tvil om at vi vil få mangedobbelt igjen — både når det gjelder produktivitet og trivsel — såvel for arbeidslederen som for den underordnede. Det skal være moro å arbeide.

— *Det blir beudet at det er vanskelig å få kontakt med Dem som personalsjef — at «OPPTATT»-lyset står oftere på nå enn tidligere.*

— Dessverre, jeg er nok fullt klar over det. La meg som en forklaring si at de inngripende organisasjonsmessige forandringer som vi har opplevet i den senere tid, har gjort det nødvendig å prioritere. Jeg håper det skal bli litt færre røde lys og noe mer pusteroom når vårt tredje JOC — «ScanAustral» — kommer i drift fra 1. juli. Men jeg vil også gjerne tilføye at jeg rent prinsipielt mener at de aller fleste personalproblemer bør kunne løses innenfor de enkelte avdelinger og seksjoner. Først når det låser seg, eller den enkelte føler at hans interesser ikke blir tilfredsstillende ivaretatt av hans egne overordnede, først da skulle det være behov for å ta saken opp med personalavdelingen som dog er et stabsorgan i forhold til de øvrige seksjoner. Men la det være klart: Min dør skal ikke være låst. Jeg kan bare beklage at vi

alle i dagens situasjon har et ekstraordinært press som har ført til at vi stadig opplever at vi kommer til kort.

— *I gamle dager var det i shipping en selvfølge at enhver soldat hadde en marsjalstav i sitt tornister. Er det slutt på de tider?*

— Til det vil jeg først svare at firmaet så langt som mulig alltid har ført og fortsatt vil føre en politikk som går ut på å forfremme våre egne ansatte før vi rekrutterer folk til lederstillinger utenfra. Derfor har firmaet for noen år siden også opprettet en stipendieordning som gjør det mulig for dem som måtte ønske det, å skaffe seg tilleggstudning for å gjøre seg bedre kvalifisert for opprykking. Men man må også være klar over at de senere års utvikling har gjort det absolutt nødvendig å ansette folk med høyere utdanning enn det som tidligere var praksis, for at vi skal være konkurransedyktige i alle relasjoner. Også dette er et ledd i å trygge arbeidsplassene, som dog er og blir vesentlig for alle som er avhengig av WW som arbeidsgiver.

Derfor vil jeg si det slik at alle som gjerne vil gjøre en god jobb — og det tror altså jeg at de aller fleste vil — bare bør være glad for at man sikrer

bedriften den best tilgjengelige arbeidskraft til enhver tid. Men la det også være klart at utdanning i seg selv ikke er tilstrekkelig til forfremmelse til ledende stillinger. Da betyr egenskaper på andre områder mer enn kunnskaper.

— *Til slutt: Har De noen ord å si om firmaets lønnspolitikk?*

— I denne forbindelse får jeg holde meg til landjorden. For det seilende personell er jo situasjonen den at hyrene bestemmes ved tarifforhandlinger mellom organisasjonene. Når det gjelder de ansatte i land, tror jeg det er dekning for å si at firmaets ledelse følger den politikk at gode folk skal lønnes godt, og at firmaet Wilh. Wilhelmsen ikke for noen stillinger skal ligge dårligere an enn de gode firmaer vi konkurrerer med når det gjelder arbeidskraft. Det blir fra firmaets side lagt meget arbeide i gasje-fastsettelsen. De enkelte seksjonssjefer blir trukket aktivt med i arbeidet både når det gjelder lønnsnivået i vårt firma, og når det gjelder den enkelte ansattes betingelser. Særlig har det vært tilfelle ved den nu pågående lønnsregulering. Jeg håper og tror at ingen skal ha rimelig grunn til å føle seg skuffet når resultatet foreligger.



TIME-SHARING A/S

Andresens Bank A/S og Wilh. Wilhelmsen står bak Time-Sharing A/S, et nyopprettet service-selskap som gjør det mulig også for mindre bedrifter å dra full nytte av det mest avanserte EDB-utstyr.

Systemet som blir benyttet er General Electric Time-Sharing, og selv den minste norske kunde vil kunne benytte dette verdensomspennende system for ca. kr. 2,50 pr. minutt.

Fotografiet viser det nye selskaps styreformann, skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, ved tastaturet på terminalen i rederiets bygg, mens han orienteres av selskapets administrerende direktør, Leif Jarodd.

brytningstid

Vår handelsflåte er i stadig utvikling og har en økende stabiliseringsstygde i landets økonomi.

Organisasjonsmessig er hele vår skipsfart inne i en brytningstid som skiller seg fullstendig ut fra tidligere epoker. Dette gjelder både land- og sjøsiden av næringen.

Her vil vi kun holde oss til sjøsiden, og de forandringer vi må innarbeide og akseptere ombord i våre skip.

Rasjonalisering og alternering er nå innarbeidet på en måte som de fleste forstår og aksepterer, selv om det enda er en del finsliping som gjenstår enkelte steder.

Kontaktmøter med skipets mannskap er et forholdsvis nytt område, som muligens noen skipsledelser har vanskelig for å kunne akseptere. Noe mener kanskje at den kontakt man har med mannskapet gjennom deres tillitsmenn er tilstrekkelig, og at en nærmere forbindelse med dem vil bryte ned disiplinen.

Før lærte man at det var uniformen og ikke mannen man skulle respektere, underforstått at respekten skulle vokse med antall striper uniformen var utstyrt med. De fleste av oss som seilte akterut noen år tilbake i tiden aksepterte dette system uten noen større betenkeligheter. I dag står vi overfor en helt annen type mennesker, som ikke vil eller kan akseptere det gamle disiplinmønster. En uniform i dag vil for mange kun vise den grad vedkommende har i skipets system, og gir ikke den naturlige respekt som før var vanlig.

I dag — og spesielt i årene som kommer — kan ikke skipsledelsen styre kun ved beinhard disiplin, dersom man ønsker å få den beste utnyttelse av besetningen.

ROALD TORGENSEN

Et av de mange virkemidler som bør brukes for å få besetningen med seg, er å holde regelmessige kontaktmøter med dem. I Rederisirkulære nr. 10/70 er det nevnt fremgangsmåten ved kontaktmøter, samt en del av de emner som bør tas opp.

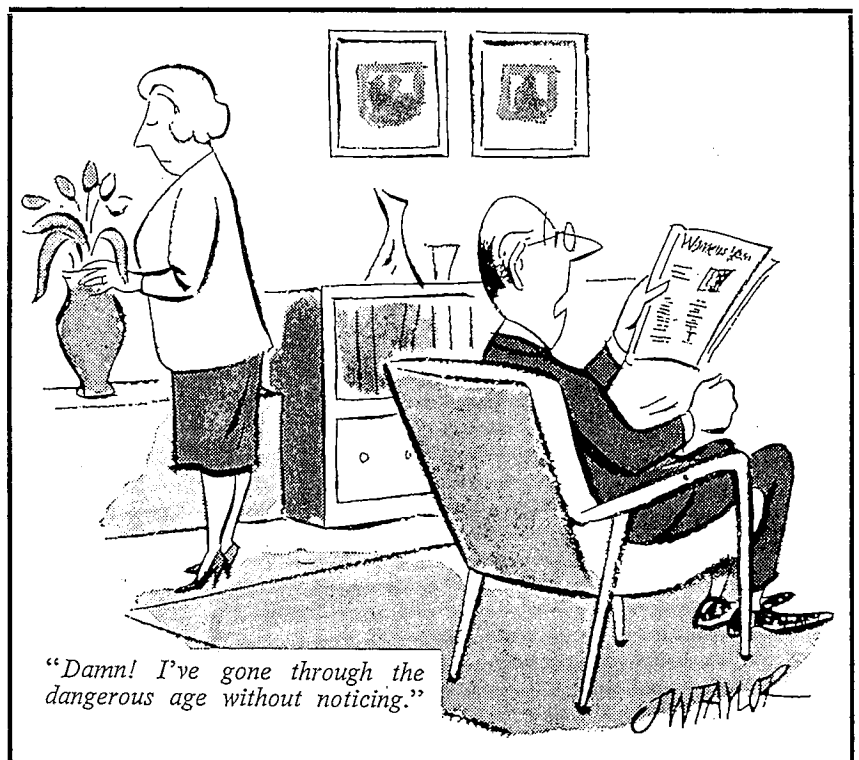
Vi vet alle av personlig erfaring at vårt arbeid er lettere å utføre dersom informasjonsvirksomheten er god. I det motsatte tilfelle hvor man kjenner kun en del av arbeidsoperasjonene, kan alt virke fullstendig håpløst, og man har ingen arbeidsglede.

Det ovennevnte forhold gjelder også skipets mannskap. Dersom ledelsen har evne til å informere dem

skikkelig om de punkter som er nevnt i Rederisirkulære, så vil forståelsen av skipets drift bli bedre, og arbeidet vil ikke lenger kun bli et snevert felt for den enkelte.

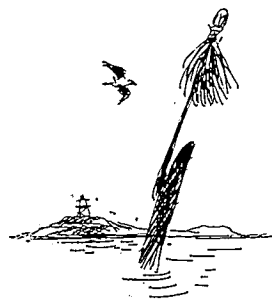
Foruten de punkter som er nevnt i sirkulæret, bør også disiplinsspørsmål bli diskutert ved kontaktmøtene. Det må da klart defineres hvor grensen går ved enhver forsømmelse. Samtidig må det presiseres at denne grense gjelder for alle ombord uten forskjell for hverken offiserer eller mannskap. Dersom man her kan holde en rett linje, vil disiplinforholdene aldri bli dårlige ombord i noe skip.

Man må aldri være redd for ubehagelige spørsmål ved kontaktmøtene, men oppmuntre mannskapet til å komme frem med de spørsmål de har lyst til å stille. Ved å kunne snakke åpent om alle problemer vil



det ikke være grobunn for misnøye eller misforståelser av noen art.

Kontakten mellom skipsledelsen og rederikontoret er stadig blitt bedre. Vi har i dag regelmessige rederikonferanser for de høyere offiserer, samt at vi nå er begynt med skipsmøter mellom rederiets driftsinspektører og skipsbefalet. Disse



møter kan godt kalles kontaktmøter mellom skip og rederi, da de legges opp på samme måte som skipsledelsens kontaktmøter med mannskapet.

Vi tror vi er på rett vei for å få en livskraftig organisasjonsform, men for at resultatene skal bli gode må alle gå helhjertet inn for systemet.

RESERVEDELER

I forrige nummer av SKIB-REDERI ble temaet reservedeler behandlet generelt, og vi skal her komme litt nærmere inn på det.

På de eldre skipene ble det ikke avsatt noen spesiell plass ombord for reservedeler. Det ble laget proviantrom og storesrom, men reservedelene ble plasert til slutt på skott og i tunnelen, på hyller eller under dørk, hvor det måtte være en ledig plass. Oversikt og vedlikehold ble derefter.

Nyere skip har fått avsatt spesielle rom, og det er etterhvert kommet til reoler og skap for mindre deler, og det er under arbeide standard «reservedel-opplegg» (kartotek) for de fleste skip. I dette opplegget er alt maskineri og utstyr spesifisert, med fabriksjonsdata, og pos. nr. el. lignende for alle de enkelte deler, samt plass for beholdning, forbruk, innkjøp og ikke minst viktig, anført hvor de enkelte deler er oppbevart.

Det hele er lagt opp med den hensikt å lette maskinsjefen i hans arbeide med å holde god orden og oversikt over delene, samtidig som forbrukerrapporter lett kan sendes rederiet.

Hvis opplegget blir nøye utfyllt og ført ajour, skulle det være en enkel sak for maskinsjefen å følge opp med sine bestillinger på nye deler, og å gi alle nødvendige data.

Som nevnt til slutt i forrige artikkel, står og faller muligheten for gjenanskaffelse av forbrukte deler, eller utvidelse av beholdningen, med at det gis nøyaktige og fullstendige data.

KNUT AASHEIM

Vi skal forsøke å se litt nærmere på dette punkt.

Bare av hovedmotorer er det ca. 20 forskjellige typer på rederiets 60 skip, og hvis vi regner med avvikelsene innen de enkelte typer, blir tallet 35. For hjelpemotorene er antallet av forskjellige typer enda større. I tillegg til dette foretar konstruktørene stadig «forbedringer», slik at enkelte detaljer kan bli forskjellige.

Pumper «skreddersys» ved at f. eks. impellere lages i forskjellige

diametre for å gi den spesifiserte kapasitet. To pumper kan være koblet til felles motor, en får da høyre, den annen venstre utførelse. Det opereres dessuten med flens- eller fot-fester, horisontale eller vertikale utførelser, så variasjonsmulighetene er store. Kjølere kan ha endeløkk som ikke er like i begge ender. To «like» kjølere på et skip kan være speilvendte.

Automatikk-utstyret er enda vanskeligere: En typebetegnelse på en termostatventil kan innebære en mengde forskjellige ventiler. De merker som står på sluseventilene gir ingen mulighet for å finne den riktige størrelse og type.

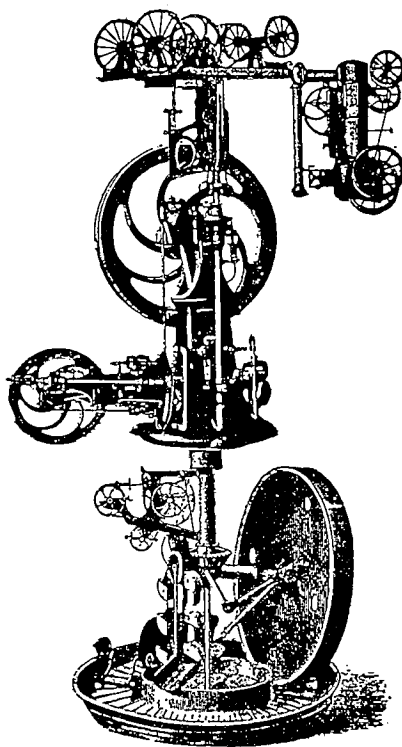
Variasjonsmulighetene er mange på alle områder, — dette er bare noen spredte tilfeldige eksempler.

I rederiets «Generalinstruks» er det redegjort for hvilke opplysninger og data som trenges fra skipet ved bestilling av reservedeler, og også på bestillingsskjemaet er det trykket en kort notis.

Det er umulig i en instruks å nevne alle detaljer, men det må has for øye ved bestillinger at opplysningene må være så komplette at feiltagelser unngås.

Det beste er selvfølgelig å benytte fabrikantens reservedelkatalog og tegninger, og bruke navn og delnummer etter disse.

I alle fall må det oppgis fabrikant, type og fabriksjonsnummer, ofte også kapasitet, strømtype osv. Katalognummere, merker på skilt, kan også være til stor hjelp. Enkle skisser med strategiske mål kan trenge hvis ikke tilstrekkelig andre da-



ta finnes eller det kan være tvil om hva det menes.

Det kan være lett for maskinsjefen å overse nødvendigheten av alle de forskjellige data. Han står midt oppe i det, det er så selvfølgelig for ham hva «førsten» eller «annen» kommer med i sine rapporter. Kanskje vil han forstå våre krav hvis han tenker seg å stå på den andre siden av «disken» uten å kjenne saken, og så skulle plukke ut det riktige blant tusenvis av deler!

De fleste av våre maskinsjefer gir meget gode opplysninger i sine bestillinger, mens noen få er heller «svake» i så måte. Vi er klar over at det, særlig på eldre skip, kan være vanskelig å skaffe alle data. Kataloger og tegninger mangler, navneskilt er borte osv., men desto mere

trenges det da andre opplysninger, skisser, eller annet.

«Private» navn på delene kan være morsomme, men de er ikke alltid entydige. Det kan bli feil-levering når det bestilles «endestykke» og den delen det kan være tale om heter «mellomstykke» og den andre heter «endelokk».

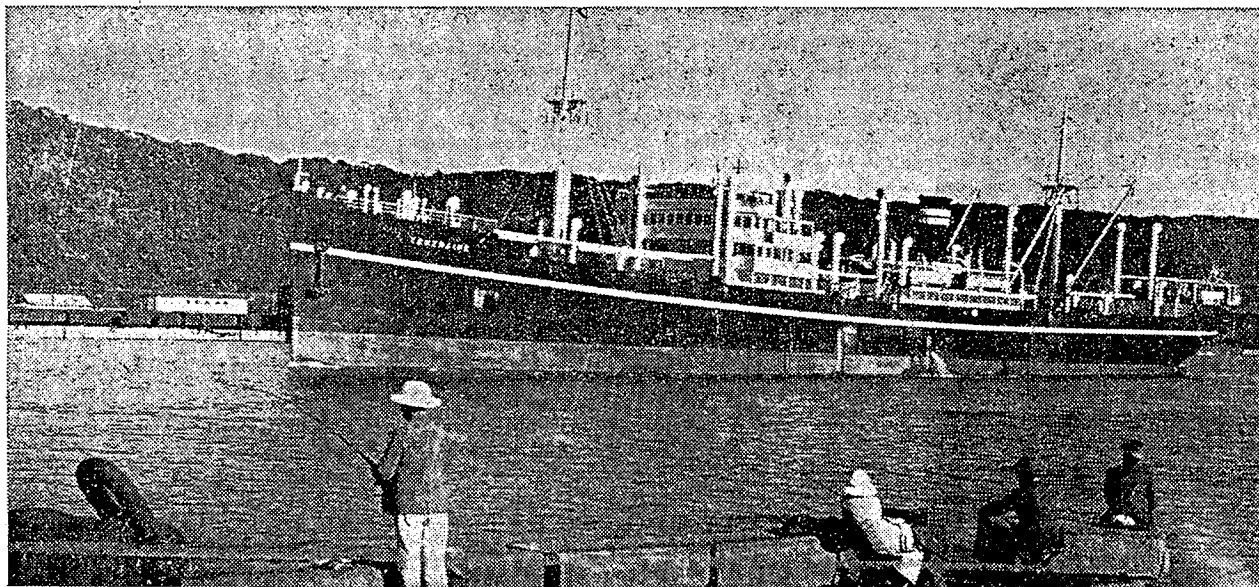
Dette å identifisere den bestilte delen er den ene side av saken. Den andre siden er grunnen til bestillingen. For de aller fleste delene er grunnen utvilsom. Det er normale deler til erstatning for utslitte deler. For å kunne vurdere nødvendigheten av delene og de ønskede kvanta, må bestillingsrubrikken i bestillingsblanketten fylles ut. Hvis beholdning og bestilling viser en rimelig mengde, er saken i orden.

Imidlertid kan bestillingene omfatte uvanlige deler eller uvanlige mengder. Da kan det bli nødvendig å skrive til skipet for å spørre om årsaken, eller bestillingen blir utsett til skipet kommer hjem for at utstyret kan bli nærmere kontrollert. I slike tilfeller er det til stor hjelp om maskinsjefene kommenterer postene, enten på bestillings-skjemaet eller i en følgeskrivelse.

En siste opplysning som trenges, er når delene trenges, det vil si: må delene flysendes, eller kan de vente til passende leilighet. Betegnelsen «snarest mulig» sier oss lite.

Kort sagt: Jo flere og bedre opplysninger det blir gitt fra skipet, jo bedre vil skipet bli tjent.

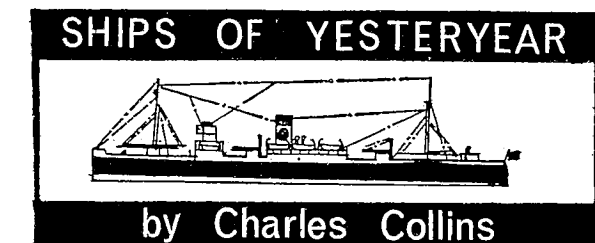
FRA EN DURBAN-AVIS SAKSER VI:



Units of Wilh Wilhelmsen's of Oslo have always been noted for their spotless paintwork and generally spic and span condition. The 6,465-ton Temeraire (above) — nearly 10 years old when this picture was taken of her leaving Durban in the 1930s — shows that she fully lived up to the company's reputation for well kept ships.

Although less than 7,000 tons gross, she was one of several ships of her size driven by twin screws. Built in 1927, like a number of her consorts, her designers favoured dual propulsion.

Among the twin screw operated ships in the company's fleet of about 40 were



six which, because of their trade connections with the Far East, were easily identified by the prefix Tai.

They were the Tai Ping, Tai Ping Yang, Tai Shan, Tai Yang, Tai Yin and Taiwan, which was not only the smallest (5,500 tons gross) but the oldest, having been

built in 1924.

All the fleet followed the conventional pattern of bridge slightly forward of amidships with engineers, accommodation further aft — a pattern retained until relatively recently when they fell into line with current ship design with everything

aft a la tanker and bulk carrier construction.

Wilhelmsen's connection with the Baltic-South Africa trade dates back more than 50 years. When the country relied largely on imported timber much of it came from the Baltic — and much of it in Wilhelmsen ships most of which had Australian harbours as their final ports of discharge.

As the Temeraire moves down channel symbolising the pattern of ships of yesteryear, the fishermen and fisherwoman in the foreground also provide a fashion flash back. Incidentally, fishing from the old repair quay was extremely rewarding at the time.

TRADE links NATIONS

KAARE BOGSRUD

Avdelingens navn — Eksportservice — kan nok virke noe misvisende, og da vi fra tid til annen støter på kolleger som ikke er helt kjent med bredden av vårt arbeidsfelt, håper jeg at denne orientering, om enn noe grovt skissert, allikevel vil bidra til å kaste bedre lys over avdelingens mange aktiviteter og dens funksjon i rederiets organisasjon.

Avdelingen er relativt ung, ca. 4—5 år gammel. Bakgrunnen for opprettelsen kan vel sies å være ønsket om og behovet for en mer systematisk og fremtidsrettet kundekontakt og kundertjeneste i Norge. Fra opprinnelig å sortere direkte under linjen, fant avdelingen pr. 1/7 1968 sitt naturlige leie under Wilhelmsens Linjeagenturer.

Avdelingens arbeidsområde — geografisk sett — er Norge, og dens primære oppgave er å bokføre utgående last for våre egne og samseilende linjer på: Persia, India/Pakistan/Ceylon/Burma, Østen, Indonesia, Syd-Afrika, Australia, New Zealand og Mexico-Gulfen. I tillegg til dette kommer så våre «agenturlinjer» som: Maersk-Kawasaki Line på Østen/Japan, Atlantic Container Line på U.S. Øst-kyst, R.A.B.T på Kanariøene, og fra og med 1. september 1970 den nye sammenslutningen mellom Det Østasiatiske Kompagni og Blue Star Line på U.S. Vest-kyst. Dette utgjør således 12 linjer, alt iberegnet.

Går vi 10-15 år tilbake i tiden, artet bookingen av last seg ganske forskjellig fra dagens mønster. Dengang kunne f.eks. de store papirfabrikkene sende inn anmeldelse på last for 1/2—3/4 år fremover og **takket** endog i slutten av brevet for at vi ville ta hånd om skipningene som ønsket. Ofte kunne det vel kanskje synes som om det ble bukket på den gale siden av disken.

Situasjonen i dag er en helt annen. Det nytter lite bare å sitte stille og vente på at lasten skal strømme på oss via telefon eller post. Den hårde konkurransen vi idag møter fra såvel kontinentale oceanrederi-er som Nordsjørederiene understreker nødvendigheten av regelmessig besøk hos eksportører og agenter, hvor disse enn måtte befinne seg. Agent- og kunde-**besøk** utgjør derfor en meget viktig del av avdelingens arbeidsoppgaver. Vår målsetting for besøk hos eksportører, importører og agenter ligger på ca. 3/400 pr. år.

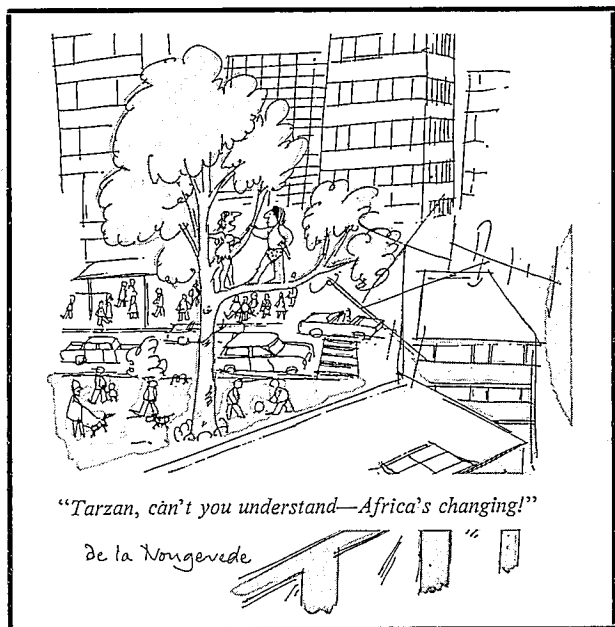
Efter at vår Østenlinje ble overført til København, er en del av linjens arbeidsoppgaver, også hva hjemgående last angår, overtatt av Eksportservice. Dette bringer oss da inn på spørsmålet om å finne frem

til et mer passende navn på avdelingen, som f. eks. Linjeservice, evtl. Exp./Imp.-Service.

Avdelingens nuværende navn er ment å tilkjenne-
gi at vi kan yte våre forbindelser noe mer enn akku-
rat bare transporttjenester. Noen av disse ekstra
service-ytelser kan være:

1. Foreta markedsundersøkelser oversjøisk via våre agenter og de lokale handelskamre, med tanke på introduksjon av norske eksportvarer.
2. Være norske eksportører behjelpelig med å skaffe kontakter oversjøisk.
3. Arrangere fremvisning/demonstrasjon av norske eksportvarer ombord i rederiets skip.
4. Holde oversjøiske agenter underrettet om norske eksportørers reisevirksomhet, med tanke på såvel vanlig assistanse som introduksjons- og kontaktoppdrag.

Som hyggelige eksempler på og resultater av denne form for kundeservice kan nevnes at en oljesjeik i Kuwait har fått sitt Polariskjøkken, plastbåter i 100-tall er solgt til Kuwait og norsk øl til Bahrain og Bangkok; en spesiell vare som ferrosilicium er skaffet ny kunde i Karachi og en norsk importør har om-sider fått kontakt med en østens sønn som kan skaffe



ham bambusstenger opp til 30 fot lange. Sammen med et stort japansk firma som i år importerer møbler fra Skandinavia for 15 mill. kroner (skipningene sikret for Scanservice) undersøker vi nu muligheten for eksport av norske plastbåter til Japan. Klippfisknæringen har også tatt kontakt med oss med tanke på å finne nye markeder. I tillegg til dette er vi forespurt om vi kan være behjelpelige med å skaffe tilveie utenlandske oppskrifter på tilberedelse av bacalao. I dette tilfellet synes veien til løst å gå via kokeboken.

Vi mottar dessuten i stadig økende grad anmodninger fra utenlandske forbindelser om å være behjelpelig med å tilrettelegge deres besøk/reiser i Norge.

Som følge av det kjennskap avdelingen skaffer seg til lokale forhold, det være seg eksportører, importører eller agenter, faller det inn under våre rutiner å føre kontroll med våre forbindelsers kredittverdighet. Av andre oppgaver kan nevnes kontroll og utbetaling av speditørkommisjon for de linjer som er involvert.

Innen avdelingen har vi utarbeidet et kundekartotek, som foruten å gi generelle opplysninger om f. eks. firmaenes ledelse, våre kontakter, eksportmarkeder, varespekter etc. også gir detaljer om firmaenes eksport med våre forskjellige linjer på såvel fob som cif-basis. Et slikt kartotek tjener 2 formål. For det første gir det oss til enhver tid verdifull informasjon om kundens aktiviteter, og for det annet «konserverer» det alle de detaljer som er verd å vite for rederiet om norske forhold, uten at disse «eies» av én person.

Avdelingens oppgave er forøvrig, sammen med våre samseilende rederier, å utarbeide seilingsprogram som kan ivareta norske eksportører/importørers interesser. Dette gjelder ikke bare Oslo, men også norske

uthavner. Som en følge av dette, er det da også naturlig at vi gjennom seilingssirkulærer holder våre forbindelser til enhver tid kjent med hva vi kan tilby av seilinger på de forskjellige linjer.

Som allerede nevnt, representerer W.W. Atlantic Container Line, som generalagenter. En av tankene ved å ta dette agenturet var blant annet å lære containerfart fra den mer praktiske side. Vi har da også tilegnet oss en del erfaringer i løpet av det året A.C.L. nu har virket i Norge, og det er derfor meget oppmuntrende og stimulerende for oss å merke at avdelingens «know-how» blir nyttiggjort ved konsultasjon og komitéarbeid.

Med tanke på det kjente uttrykk om at «Uten mat og drikke, duger helten ikke», faller det naturlig å nevne at Eksportservice dessuten har som oppgave å koordinere og arrangere sammenkomster ombord i rederiets skip for våre forbindelser.

Vi har tidligere i denne artikkelen nevnt at konkurransen i dag er sterkt føibar. Det er derfor ganske nødvendig å aktivisere våre agenter. Det er ikke nok at selve hovedkontoret er salgs- og service-minded. Dette gjelder i like stor grad hele vårt agentnett. Som en konsekvens av dette, har Eksportservice foreslått at det skal innkalles til møte i Oslo for norske agenter den 27. og 28. oktober d.å. med det siktepunkt å informere våre agenter om vår salgspolicy, servicetiltak og ikke minst, å bli informert om våre agents problemer. En slik intern dialog vil utvilsomt gi oss styrke utad.

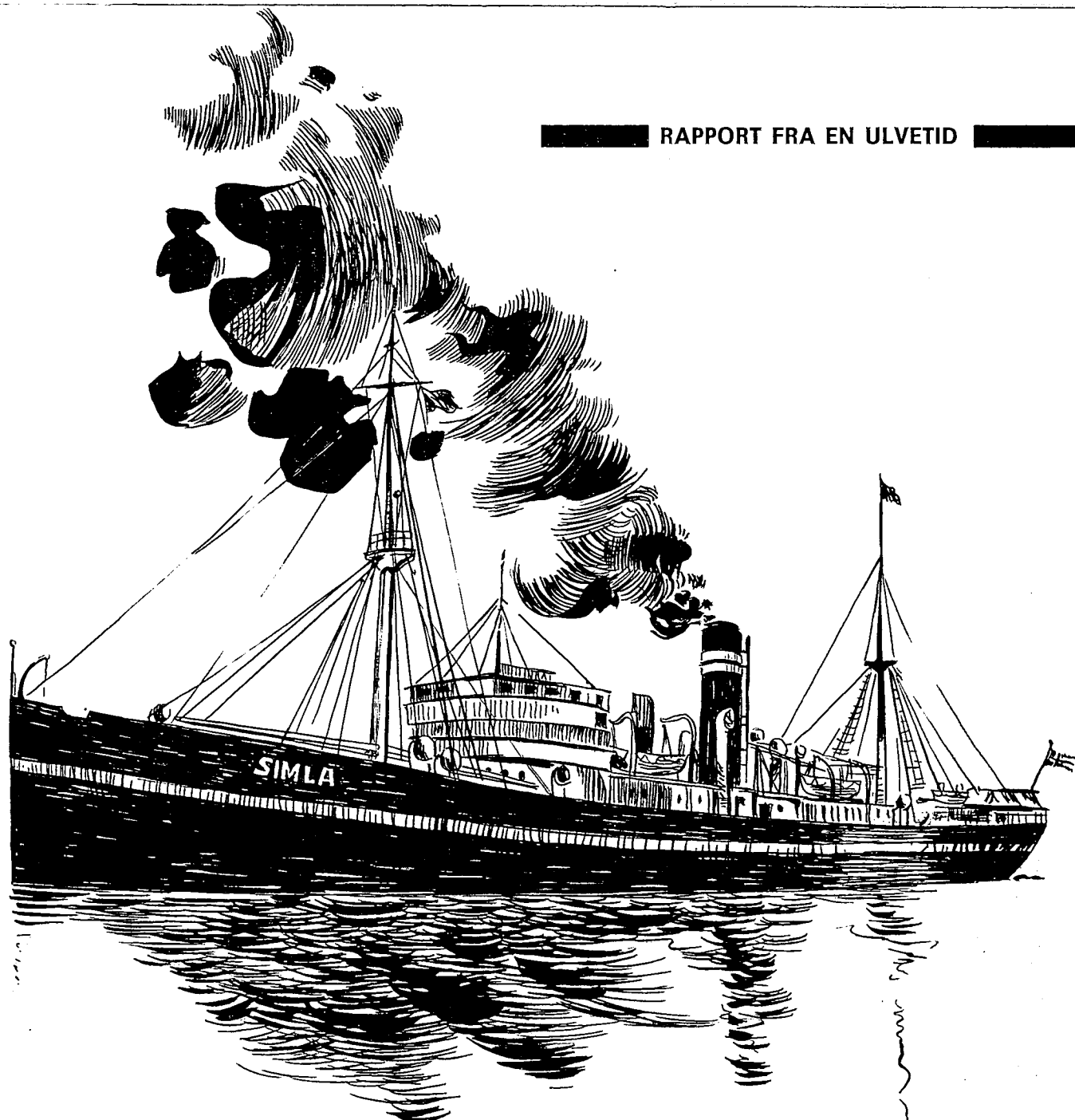
Som det forhåpentlig vil fremgå av denne lille artikkel, er avdelingens arbeidsoppgaver mange og — synes vi — viktige. Grunnen til at vi vel makter de mange oppdrag som legges på våre skuldre, skyldes i stor grad at mine medarbeidere i avdelingen tar alle oppgaver og problemer — ikke som et onk — men som en utfordring.

Scanservice er begynt å utpeke «The Man of the Year», med følgende krav:

Vedkommende skal være tilknyttet selskapets stab og ha gjort en utmerket jobb. Han utpekes ved en avstemning blant de ansatte.

Efter avstemningen var det klart for kåring av Mr. Ng Shiu Hay, Scanservice, Hong Kong, leder av den såkalte Operation Section. Han ble tildelt et diplom og en Ronson-lygter med Scanservice-emblemet og årstallet 1970 inngravert.





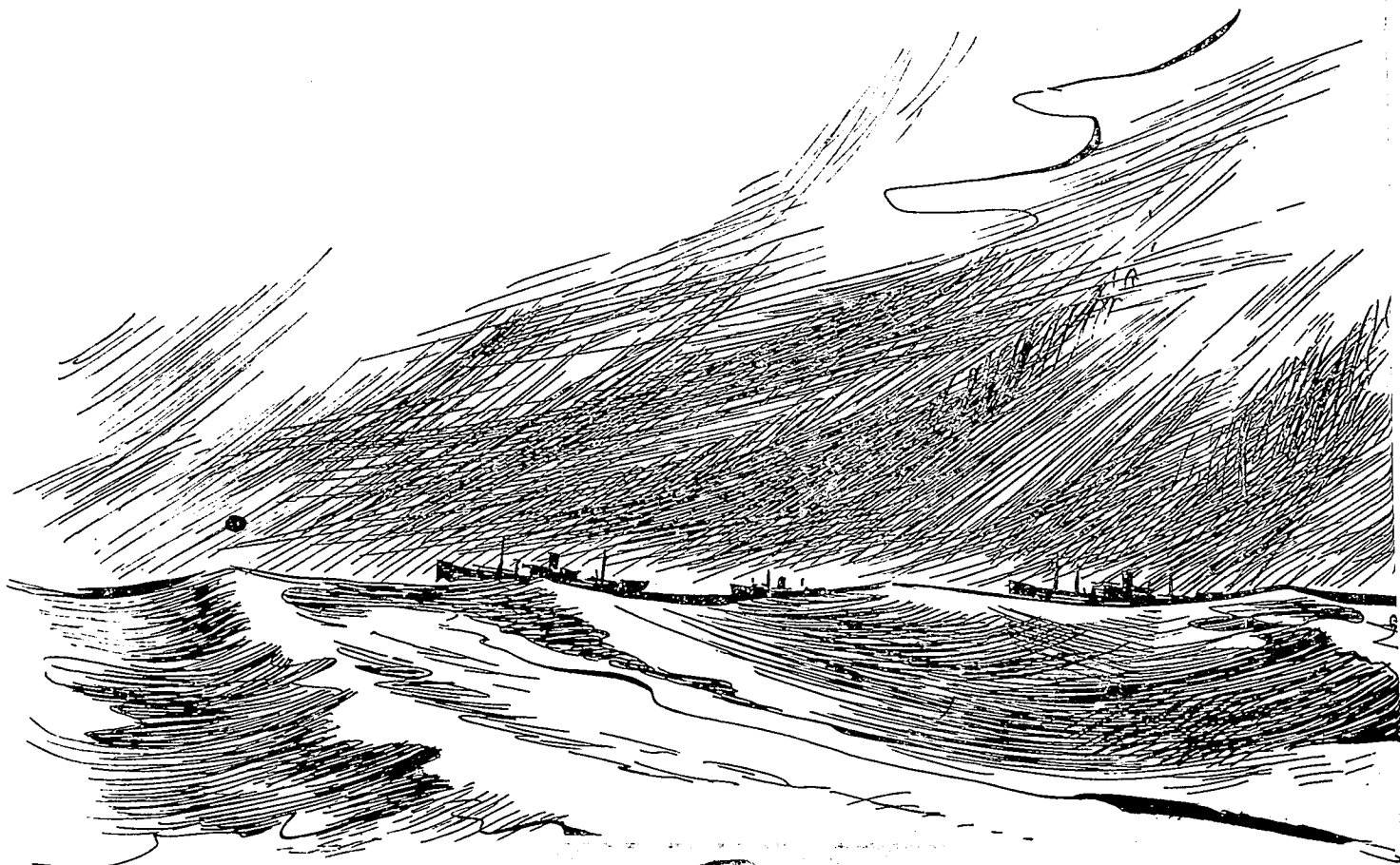
S/S «SIMLA» GIKK NED PÅ 20 SEKUNDER

I januar 1940 besto Wilh. Wilhelmsens flåte av 54 skip, på tilsammen 503 337 t.dw. Ti av disse skipene kom under kontroll av okkupasjonsmaktene, de øvrige 44 ble stillet til disposisjon for regjeringen i London og operert av Nortraship.

I løpet av krigsårene gikk 26 av skipene, på tilsammen 242 170 t.dw. — praktisk talt halvparten av flåten — tapt, mens andre ble tildels sterkt skadet.

Vi finner det naturlig, i forbindelse med frigjøringsjubileet, å tørke støv av rapporter som ble skrevet under og etter krigen, for å offentliggjøre noen av dem i Skib-Rederi, i dette og kommende numre. Sjøfolk er ofte menn av få ord, og de redegjørelser rederiet mottok, var gjerne svært nøkterne. Ord-

**MED TREKANON
SOM ENESTE
BESKYTTELSE !**



knappheten til tross gir imidlertid mange av rapportene et godt inntrykk av de prøvelser våre sjøfolk gjennomgikk. De mest dramatiske episoder er allerede godt kjent, men vi skal huske på at det var ikke bare de mannskaper som ble torpedert og bombet som gjennomgikk fryktelige påkjenninger. En rekke sjøfolk hevder at det verste var **uvissheten**, det å gå å vente på at noe ville skje, en påkjenning som ble stadig verre ettersom dagene, ukene og månedene gikk.

Vår serie av rapporter om krigsårene vil bli innledet med beretningen om torpederingen av S/S SIMLA. Dette skip var bygget ved Sir James Laing & Sons Ltd. i Sunderland, skipet var på 9 340 t.dw. og hadde en service speed på 11 knop. Den 22. september 1940 ble skipet torpedert vest for Irland, underveis fra Philadelphia til U.K., av den tyske U-100.

Beretningen er forfattet av kaptein Jens Blom, som var 3. styrmann på SIMLA på skipets siste tur. Kapteinen var ansatt i rederiet fra 1927 til sin død i 1954. Rapporten, som ble stillet til rederiets statistiske avde-



KAPTEIN JENS BLOM

ling i 1949, er bygget delvis på dagbokopptegnelser, delvis på erindring, ifølge forfatteren.

S/S «SIMLA» var på vei til Bergen fra Cardenas, Cuba, da invasjonen i Norge inntraff 9. april. Det ble besluttet å fortsette reisen til britisk havn, og den 15. april ankom vi Kirkwall på Orknøyene. Lasten bestod av raffinert sukker til Norge.

Helt til 8. mai ble vi liggende i Kirkwall for å avvente ordre om hva som skulle gjøres med lasten. Tilslutt gikk vi til Liverpool, hvor vi ankom 10. mai, og lossingen av sukkeret ble påbegynt. Etter endt utlossing ble skipet befraktet til den franske regjering og en av de siste dager i mai — samtidig med de dramatiske hendelser ved Dunkerque — avgikk vi i konvoi ballastet over til New York. På høyde med Cap Finisterre forlot skipet konvoien og vi ankom New York uten vidervedigheter. Vi gikk straks i tørrdokk og etter dokking gikk vi over til Staten Island, for å laste krigsmateriell til Frankrike. Så kom nyheten om at dette land hadde inngått våpenstillstand, hvorefter skipet ble befraktet til det engel-

Forts. side 605

SIKKERHETEN OMBORD

CHR. L'ORANGE



I SKIB-REDERI har det i den senere tid vært skrevet en del om sikkerheten ombord.

VERNETILTAK ombord har også vært behandlet, da spesielt de forsøk som har pågått ombord i M/S TALABOT. (Skip-Rederi nr 40.)

Gjennom kontakt med S.A.F. har opplegget blitt kjent innen handelsflåten og blir nå presentert av «UTVALGET TIL FREMME AV SIKKERHETEN OMBORD». Nevnte utvalg består av representanter for de forskjellige sjømannsorganisasjoner og S.A.F.

Opplegget er stort sett det samme som for TALABOT, men motivering og informasjonsdelen er som kjent lagt opp via LYDBÅND/SLIDES.

Tegningene til de 50 slides, som er i farger — og med et humoristisk trekk, er utarbeidet av tegneren Leif Henstad. Henstad for forøvrig arbeidet med VERNETILTAK innen industrien i en årrekke og er således ekspert på området.

Carl Frederik Prytz har talt inn lydbåndet, og skulle vel være kjent for de fleste fra en rekke programmer i TV og radio.

Selve manuskriptet er utarbeidet i samarbeide med en rekke kapasiteter fra vår næring og industrien.

Opplegget er i store trekk lagt opp av vernekonulent Tormund Jørgensen og undertegnede.

For at leserne skal få et lite inntrykk av hva motiveringsdelen består av vises her den delen som behandler HØRSEL OG HØRSELSKADER.

Undersøkelser som er foretatt i forbindelse med støyforholdene i handelsflåten viser at de fleste maskinrom er støyfarlige områder.

Eller med andre ord — støyen representerer en fare for vår hørsel. Hva er så støy?

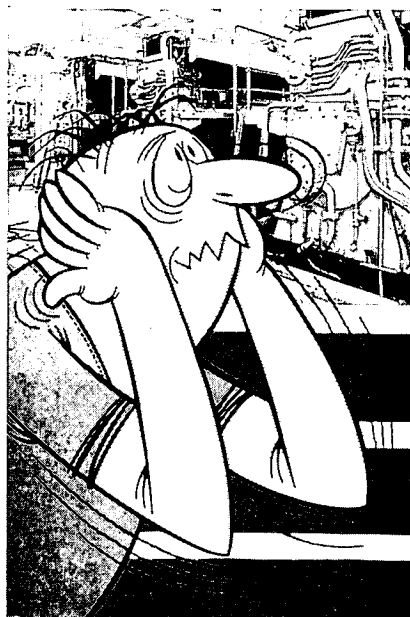
I dag sier man at «uønsket lyd» er støy, men hva støy og hørselsskader angår regner vi skadelig støy som lyd med en styrke på over 85 dB. Decibel er den måleenhet som vanligvis brukes ved måling av støy. I tillegg til styrken på støyen — har vi støyens frekvenssammensetning — om støyen er brummende, det vil si lavfrekvent — eller hvislende, det vil si høyfrekvent.

Tiden man oppholder seg i støyområdet er også viktig.

Før vi går inn på hvorledes støyen kan skade hørselen — skal vi se litt på ørets oppbygging.

Vi kan dele øret i tre avsnitt.

1. Det ytre øret som består av øremuslingen og øregangen.
2. Mellomøret er rommet hvor vi har de tre små ørebenene —



hammeren, ambolten og stigbøylen.

Ørebenenes oppgave er i første rekke å overføre trommehinnens bevegelser til det indre øret.

3. Det indre øret har en mengde hårceller, som utgjør hørselsnervens ytre del.

Sterk støy vil drepe hårcellene i det indre øret — og det farlige er at disse ikke vil kunne repareres og de vil heller aldri reparere seg selv.

Det er derfor av stor betydning for den enkelte å unngå at dette viktige organ blir skadet.

Styrken på støy kan angis på forskjellige måter, men når det gjelder støy og støyskader er det vanlig å måle den i desibel.

Utgangspunktet «0» desibel er satt ved den svakeste tone det menneskelige øre kan oppfatte.

Som vi ser av tabellen er det støy over 85 dB som representerer en fare.

Det må her bemerkes at vi regner med at vi kan oppholde oss i støy med en styrke på 85 dB i 8 timer hver dag i et helt liv uten at hørselen skades.

Men som vi ser av tabellen ligger støyen i maskinrommet på ca. 100 dB og her må vi derfor bruke hørselvern for å sikre oss mot hørselskade.

Som man skjønner er dette med støy og hørselskade et temmelig komplisert problem.

Men hørselen er meget viktig for oss, og det som er farlig, er at hørselskade forårsaket av støy, kommer langsomt og merkes først når skaden er langt fremskredet.

Den støyskadede vender seg til at visse lyder blir borte og dessuten vil de som snakker til en hørselskadede automatisk heve stemmen slik at den hørselskadede tror han hører normalt.

Hvordan vi skal beskytte oss mot støyskader skal vi komme tilbake til når vi behandler det personlige verneutstyr.

Støy bevirker ofte at vi føler oss trette og blir lett irritert — noe som øker risikoen for ulykker.

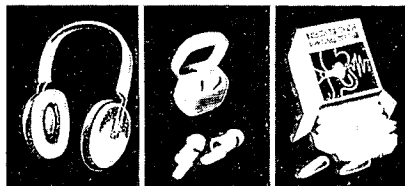
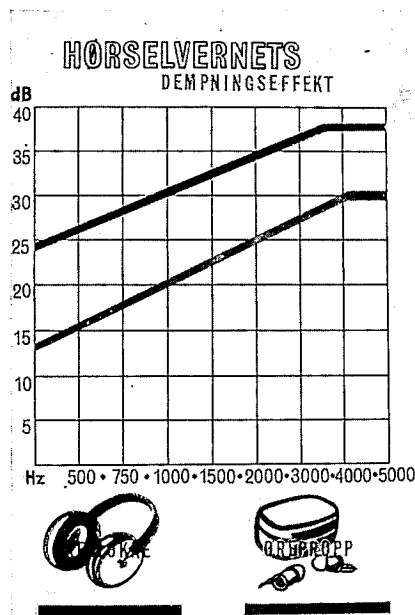
Hørselvernet deler vi i øreklokker og ørepropper. Øreklokkene er et hørselvern som dekker det ytre øret og helt omslutter dette.

Øreproppen kan være fremstillet av f. eks. gummi, plast, voks, glassfiber eller lignende.

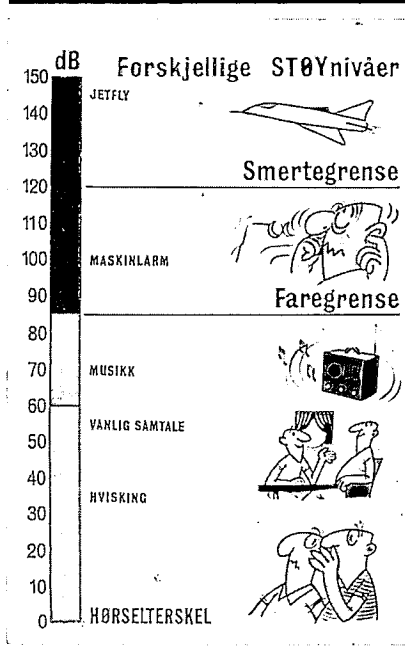
Da øregangen ikke er rett — men har en krumming oppover og bakover — er det viktig at man retter ut øregangen ved å trekke selve øret oppover og bakover når proppen plasseres.

Her er det av stor betydning at bruksanvisningen for plassering av proppen følges.

Hørselvernets oppgave er i første rekke å få bort den skadelige støyen.



ØREKLOKKE MED HODEBØYLE ELLER HÅRKEBØYLE
ØREPROPP AV GUMMI ELLER PLAST
ØREPROPP AV HØRSELVATT



Tale og andre viktige lyder vil slippe igjennom uten at disse blir vesentlig redusert.

Det er lettere å føre en samtale når hørselvern benyttes. Med et effektivt hørselvern blir man mer opplagt og i bedre humør.

Av de nevnte typer hørselvern har øreklokkene en del fordeler fremfor hørselvatt og ørepropper av plast eller gummi.

Klokken gir en bedre beskyttelse og trenger ingen individuell tilpassning. Klokken kan kanskje virke noe varmere enn proppene — skjønt dette ikke syntes å være noe stort problem.

Propper av plast eller gummi gir noe mindre beskyttelse enn klokkene og trenger en viss tilpassning.

Propper av hørselvatt gir omtrent samme beskyttelse som propper av plast eller gummi — og de kan kastes etter bruk.

Hørselvern bør brukes av alle som arbeider i maskinrommet og av de som ellers er utsatt for støy under arbeidet.

Rederiet er nå i ferd med å utstyre samtlige skip med PERSONLIG VERNEUTSTYR. (Rederisinkulære nr. 8/70 - Driftsavdelingen.)

Hjelmer til samtlige ombord.
 20 stk. øreklokker.
 Hørselvatt-automat.
 Ordning for innkjøp av vernesko.

Vi håper at hele VERNEOPPLEGGET vil bevirke at det VERNEUTSTYR som sendes ombord blir brukt regelmessig.

Det er videre vårt håp at man etter hvert skal forstå at VERNETILTAK ikke er innført for å legge unødige hindringer i arbeidet — men tvertimot for å beskytte hver enkelt mot ULYKKER — HELSESKADER og YRKESYKDOMMER.

La vernearbeidet gå inn som et naturlig ledd i alt arbeide ombord — for husk: SIKKERHET ER GODT SJØMANNSKAP.



March



REPRESENTANTSKAP:

Direktør H. C. Mathiesen, ordfører

Direktør Henning Astrup

Generalkonsul Rolf Østbye

STYRE:

Firma Wilh. Wilhelmsen, hvis innehavere er:

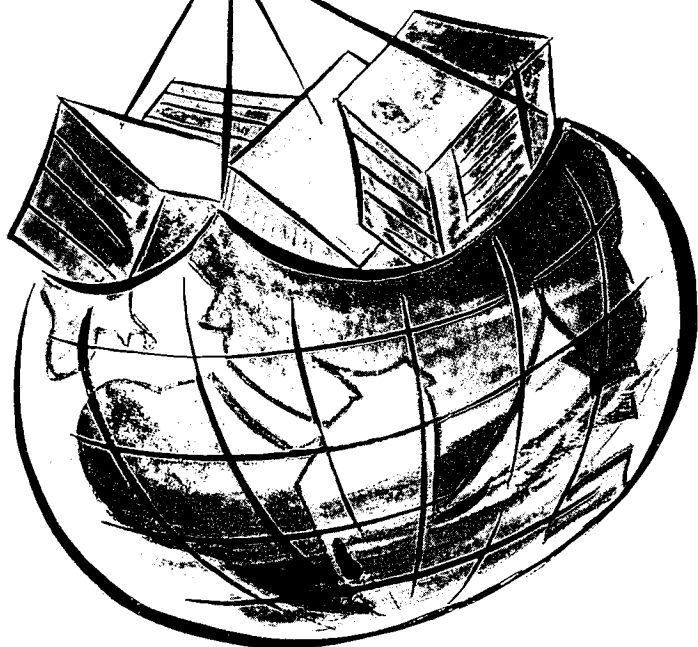
Skipsreder Niels Werring

Skipsreder Tom Wilhelmsen

Skipsreder Niels Werring jr.

Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen

WILH. WILHELMSSENS REDERIER



Fellesberetning for 1969

Generelt

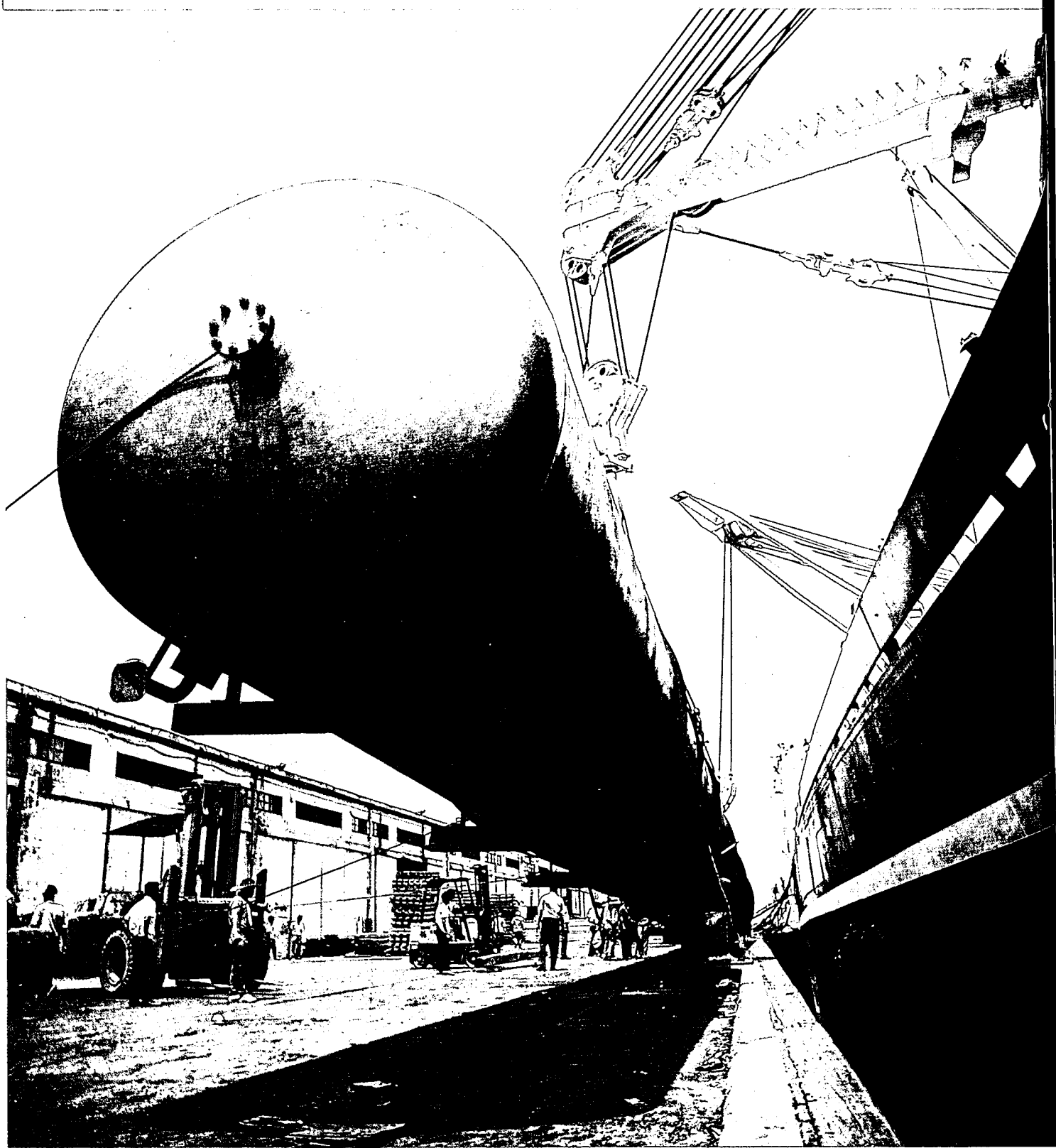
De urolige valutaforhold, det høye rentenivå og kampen mot inflasjon og kjøpepress i flere sentrale land har ikke hatt merkbar innflytelse på aktiviteten i de linjer vi betjener. Det er fortsatt en sterk vekst i den internasjonale sjøgående handel.

Den teknologiske og organisasjonsmessige utvikling innen skipsfarten har fortsatt i raskt tempo og ført til nye internasjonale rederigrupperinger innen den fremtidige linjefart. Denne prosess er i enkelte fartsområder i ferd med å stille oss overfor helt nye konkurransesituasjoner. Det er i 1969 foretatt flere disposisjoner som vil bli avgjørende for vårt rederis konkurranseforhold gjennom 1970-årene.

Beslutningen om å satse på containerskip og skip av Roll-on/Roll-off typen i to av våre viktigste linjevirkksomheter — mellom Europa og Det fjerne østen og Australia — vil få langtrekkende konsekvenser for hele vår arbeidsmåte og organisasjon. Den vil komme til å prege våre økonomiske resultater i mange år fremover — ikke bare på grunn av de uvanlig store bestillinger av kostbare og for oss uprøvede skipstyper, men også fordi hele systemet fører med seg investeringer i container-terminaler og en meget omfattende containerpark, som for de samarbeidende selskaper ialt representerer 25—30 000 containere. Det å styre en slik virksomhet er for oss et administrativt problem som krever en helt ny teknikk. Investeringene i moderne datamaskiner og transmisjonsutstyr blir store og vil kreve folk som behersker denne nye teknologi. Vi har bygget ut flere av våre avdelinger med slike eksperter, og gått inn i et aktivt skandinavisk samarbeide med våre partnere for å utvikle de nødvendige administrative metoder. Vi vet i dag at hele denne kompliserte prosess må funksjonere tilfredsstillende og at maskineriet må være i orden den dag de nye, kostbare skip leveres.

På tank- og bulksektoren er vi inne i en periode hvor vi skifter ut mindre enheter mot større og mer konkurransedyktige skip. Dette har gitt seg utslag i en midlertidig nedgang i vår tanktonnasje, idet de gamle skip er solgt før de nye er levert. Allerede i 1970 vil vi merke virkningen av de leveringer som etter hvert finner sted, og vi venter derfor betydelig bedring i våre driftsresultater i 1970.

Et Skandia-skip er bygget med henblik på å kunne ta allslags last. Fotografiet viser M/S TRINIDAD som losses et tungløft på havnen i Manila.



Linjefarten

På flere områder er vi fortsatt bekymret for den skipsfartspolitiske utvikling. Direkte subsidiering og andre former for støtte til nasjonale handelsflåter forrykker konkurransesituasjonen. Linjefarten er særlig rammet av dette gjennom den stadig sterkere tendens i retning av bilaterale avtaler mellom vareproduserende og varekjøpende land om deling av transporten.

Krav om bilateralisering er fremmet fra flere hold, men særlig aggressivt fra de latinamerikanske land med det resultat at bilateraliseringsprosessen i linjefarten Latin-Amerika/USA og Latin-Amerika/Europa er i full gang.

Også USAs holdning til proteksjonisme er urovekkende, især fordi den lett vil ha ytterligere smittevirkninger internasjonalt. Innenfor land i Vest-Europa er det likeledes beklagelige tendenser i retning av å legge andre kriterier enn de økonomiske til grunn ved valg av tonnasje. Disse tendenser er forsterket i 1969.

Norsk skipsfart arbeider aktivt for å motvirke slik diskriminering, først og fremst gjennom CENSA — en fellesorganisasjon for de europeiske rederforbund, hvor også Japan er medlem. En rekke europeiske land har vedtatt lover som hjemler adgang til mottiltak overfor land som diskriminerer innenfor skipsfarten, men slike mottiltak er bare i beskjeden utstrekning blitt satt i verk.

Det er et oppmuntrende trekk i det ellers noe mørke politiske bilde at linjerederienes kunder gjennom sine organisasjoner — Shippers' Councils — opptrer sammen med oss i kampen mot denne utvikling.

Beslutningen om å hevde vår posisjon innen linjefarten har ført til meget omfattende investeringer. Sammen med andre linjerederier har vi opprettet tre forskjellige selskaper som skal ivareta den linjemessige drift av en rekke av våre skip. Disse selskaper har et betydelig selvstendig ansvar, med egne hovedkontorer utenfor vår organisasjon. Omorganiseringen har dessverre

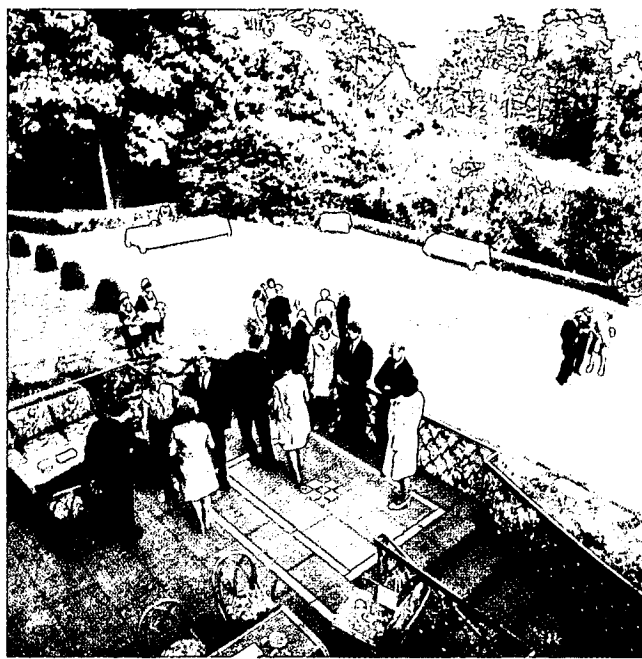
medført at flere av de agenter som vi har hatt et godt samarbeide med gjennom mange år, er blitt skiftet ut med andre og for oss nye agenter. Samarbeidet i de nye selskaper forutsetter nødvendigvis en felles representasjon, og utskiftningene er en av rasjonaliseringens beklagelige følger.

Scanservice

Scanservice — Europa/Det fjerne østen.

Som nevnt i forrige årsberetning driver vi nå vår fart Europa/Det fjerne østen i samarbeide med våre svenske og danske kolleger, A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Gøteborg og A/S Det Østasiatiske Kompagni, København. Scanservice overtok 1. april 1969 ansvaret for den operative del av denne linjevirkosomhet som vi i en forutgående periode hadde drevet i samarbeid med vår svenske partner. Selskapet, som har sitt hovedkontor i København, opererer idag 33 moderne og hurtiggående skip, hvorav 8 eies av oss. De økonomiske resultater av samseilingene for den første 9-måneders periode er meget tilfredsstillende, og bekrefter riktigheten av å gå til en slik reorganisering.

Utviklingen i retning av containertrafikk på Østen har vært uventet sterk i det forløpne år. Praktisk talt alle de rederigrupper som trafikerer Østen har bestilt store, hurtiggående container-skip. Blant de første til å kontrahere var partnerne i Scanservice, og bestillingene omfatter 4 skip av typen Lift-on/Lift-off for transport av ca. 1 700 containere, og med en servicefart på 26–27 knop. I størrelse kan disse skip sammenlignes med et tankskip på 100 000tdw. Prisen pr. skip vil ligge på omkring 150 mill. kroner, og dessuten kommer et betydelig beløp til anskaffelse av containere. Det første av disse skip vil komme i operativ drift i løpet av 1972. Det er på det rene at et av skipene vil bli eiet av vårt rederi og føre norsk flagg.



I dagene 8./10. juni møttes representanter for rederiene til sluttet Australian Tonnage Committee/Outward Continental Australian Conference og Far Eastern Freight Conference i Oslo. Begivenheten ble innledet med en mottagelse i skipsreder Niels Werrings og fru Else Werrings hjem, hvor nærmere 200 gjester var tilstede.

ScanAustral

ScanAustral — Europa/Australia.

Et annet av våre viktigste fartsområder — Europa/Australia — gjennomgår den samme raske utvikling. I løpet av 1969 er det inngått avtale mellom A/S Det Østasiatiske Kompagni, København, Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg og Wilh. Wilhelmsen om en tilsvarende samordning av disse rederiers operative interesser mellom Europa og Australia. Organisasjonen har fått betegnelsen Scandinavian Australia Carriers Ltd. A/S — eller som «trading name» ScanAustral — som formelt vil starte sin virksomhet 1. juli 1970 med hovedkontor i Oslo og med kontrollen over 16 skip. Vi vil være representert i dette samarbeidet med 9 av våre moderne linje-

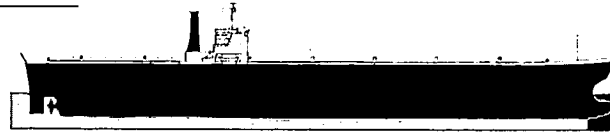
skip. ScanAustral tar sikte på å tilby kundene forskjellige metoder for behandling og transport av enhetslast. For dette formål har partnerne kontrahert 5 skip av typen Roll-on/Roll-off, hver på ca. 20 000 tdw. med kapasitet for føring av ca. 1 300 containere og med 22–23 knops fart. Ved siden av containerne kan skipene ta andre former for enhetslast og også såkalt break-bulk og utpreget tungløftgods. Vi vil få tre av disse skip under norsk flagg. Prisen pr. skip vil bli ca. 90 mill. kr.

Vi har av konkurransemessige grunner besluttet å forlenge 4 av våre Skandiaskip med en midtseksjon for at disse også i mellomperioden opp til 1972 skal kunne tilby containerservice. Rederiaktiebolaget Transatlantic vil likeledes bygge om 2 av sine linjeskip, slik at ScanAustral vil disponere 6 skip med utvidede muligheter for containertransport.



Illustrasjonene ovenfor viser de karakteristiske profiler av roll-on/roll-off skipet til venstre og lift-on/lift-off til høyre.

Skipene er ikke utstyrt med kraner og bommer. RO/RO skipet lastes og losses ved hjelp av trucks



som kjører inn via en port akter. Lift-on/lift-off skipene vil betjenes av kraner fra land.

Valget av forskjellige skipstyper for de to tradisjonelle — Østen og Australia — baserer seg på inngående analyser av lastsammensetningen i de to farts-

Fra ScanAustral's pressekonferanse på Hotel Bristol i Oslo 28. oktober. Fra venstre på fotografiet adm.dir. Jean Lefol, France-Gironde, adm. dir. Svend Haggqvist, Eriksberg M.V., skipsreder Per Carlsson, Rederiaktiebolaget Transatlantic, skipsreder Tom Wilhelmsen (stående), direktør Svend Storm-Jørgensen, Det Østasiatiske Kompagni, og direktør Bjørn Østberg, ScanAustral.



områder. Den rene containerløsning er omkostningsmessig mest fordelaktig, forutsatt at den alt overveiende del av lasten egner seg for transport i containere. Dette krav regner vi med er oppfylt innenfor det område som dekkes av Scanservice. ScanAustral må derimot i fremtiden også kunne betjene en betydelig mengde last som er uegnet for containere, og vil derfor tilby sine kunder skip av langt mer fleksibel karakter. Skipstypen har fått en meget positiv mottagelse både i pressen, hos de australske myndigheter og kundene — og betraktes som et verdifullt alternativ til de rene containerskip som våre konkurrenter etterhvert setter inn i stigende antall.

|| barberlines

Dette selskap opererer våre skip i de linjer som A. F. Klaveness & Co. A/S, Fearnley & Eger og Wilh. Wilhelmsen har i farten mellom USA og Det fjerne østen, USA/Vest-Afrika og USA/Midt-Østen. Ved årsskiftet disponerte gruppen 36 av rederienes skip, hvorav 16 skip tilhører Wilh. Wilhelmsen. Barber Lines betjener både øst- og vestkysten av Amerika, og har anløp helt opp til Montreal i Canada. Selskapet har operert linjene

Et halvt hundre journalister som var tilstede på Hotel Bristol, fikk en utførlig redegjørelse for ScanAustral's organisasjon og for den tonnasje som vil bli satt inn.



fra 1. september 1969. Driftstiden er litt for kort til å gi tilstrekkelige erfaringer angående resultatet. Alt tyder imidlertid på at dette vil bli vesentlig bedre enn om de tre rederier fortsatt skulle ha seilt hver for seg.

For å hevde oss bedre i konkurransen er det også besluttet å forlenge 8 av de nyeste skip som trafikerer New York/Østen linjene. Dette gjøres også av hensyn til kravet om transport av containere. Av de skip som bygges om, tilhører 4 vårt rederi. Vi har dessuten kjøpt inn 4 nederlandske linjeskip bygget ca. 1960, og som i tiden fremover vil passe meget godt inn i Barber Lines virksomhet.

Øvrige linjer.

Også disse drives i stor utstrekning i et samarbeide på skandinavisk basis.

Norge Mexico Gulf Linjen har hatt en tilfredsstillende økning av frakttinntektene. De urolige arbeidsforhold i amerikanske havner vanskeliggjør planleggingen av de fremtidige driftsformer i linjen. Vi har imidlertid gått sammen med A/B Svenska Atlant Linien i Gøteborg i et arbeide for å forbedre de kompliserte laste- og lossrutiner som enhetslasting fører med seg.

Vår linje *Europa/Syd-Afrika* viser et tilfredsstillende resultat. Vi er gjennom kontrakter sikret fulle malmlaster hjemgående.

Utgående reiser på *Midt-Østen* viser godt resultat. Det er imidlertid stadig problematisk å finne

lønnsom beskjeftigelse for hjemgående skip. Vi har derfor kombinert farten med andre av våre linjer.

Partnerne i Scanservice samseiler også på *India og tilliggende områder*. Linjen har ikke vist fremgang i 1969, noe som i første rekke skyldes langsom ekspedisjon og lave frakter i de østlige havner. Vi håper på en fraktførhøyelse i løpet av 1970, men denne vil neppe komme før utpå høsten.

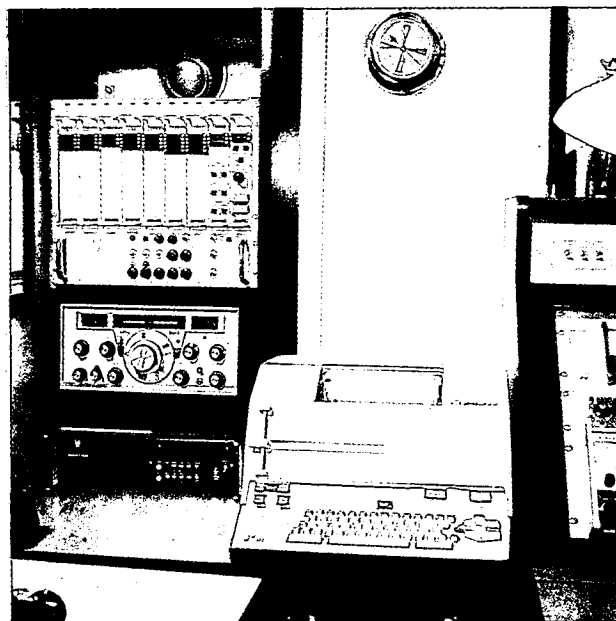
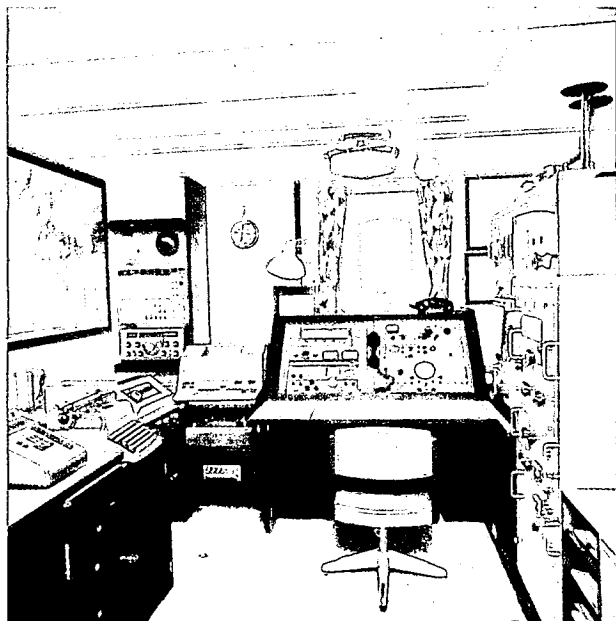
Vår trafikk *Europa/Indonesia og New Zealand* betjenes bare ved sporadiske seilinger. Indonesia-farten gir også beskjeftigelse for ledige linjeskip på Østen, og har derfor sin verdi som alternativ til ballastreiser. Seilingene på New Zealand har gitt tilfredsstillende resultat og viser fremgang i forhold til 1968.

I årets løp overtok vi nybygningen TORO på ca. 10 400 tdw., det siste skip i vår første kontraheringspulje ved japanske verksteder. Videre solgte vi 4 eldre linjeskip på tilsammen 36 330 tdw. Etter årsskiftet er ytterligere 2 slike skip avhendet.

I løpet av året har vi sluttet inn 16 skip gjennom vår Befraktningsavdeling for en eller flere reiser i våre linjer.

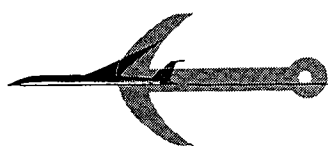
Det har totalt sett for alle linjer lyktes oss å opprettholde transportert lastekvantum samtidig med at antall reiser og anløp er redusert.

Fotografiene er fra skipets radiostasjon og viser utstyret som benyttes til viderebefordring av de opplysninger som mottas fra EDB-maskinen.



	Egne skip		Chartrede skip		Total		Økning/ + reduksjon ÷ 1969/1968
	1969	1968	1969	1968	1969	1968	
Antall reiser	274	280	18	21	292	301	÷ 3,0
Antall anløp	2 970	2 948	156	237	2 946	3 185	÷ 7,5
Transp. last i 1 000 tonn	1 511	1 515	113	130	1 690	1 645	+ 2,7
Tilbudte mill. tonnmil	42 500	42 069	2 487	2 214	44 987	44 283	+ 1,6

Luftfrakt og våre linjer



PEGASUS
AIR CARGO PROJECT

Ifjor omtalte vi det samarbeid som er opprettet mellom 8 skandinaviske rederier for å utrede forholdet i fremtiden mellom sjø- og lufttransport og rederienes muligheter for å ta del i flyfraktutviklingen. Første fase av dette prosjektet — en meget omfattende utredning — ble avsluttet i

april 1970. Det har vært et nært samarbeid mellom rederienes representanter og eksperter fra SAS, amerikanske flyfabrikker og et internasjonalt konsulentfirma. Parallelt med dette arbeide av mer forskningspreget karakter har det i hele perioden vært en nær kontakt med ledelsen i SAS og denne fortsetter våren 1970.

Markedsstudiene innen prosjekt Pegasus er nå inne i neste fase, og arbeidsoppgavene vil etterhvert bli mer utvidet for at rederiene systematisk skal kunne sette sine organisasjoner i stand til også å beherske den situasjon som oppstår den dag de store og første spesialbygde fraktfly kommer i drift.

Tankfarten

Tankmarkedet var for året som helhet tilfredsstillende. De første måneder var ikke særlig oppmuntrende med et labilt marked som svingte fra IS ÷ 10 til IS ÷ 45. Ratenivået begynte igjen å bevege seg oppover fra juni måned — bare avbrutt av mindre reaksjoner innimellom.

Tidlig på høsten begynte man å få et inntrykk av at enkelte oljeselskapers lagre var kommet svært lavt, og dette slo snart ut i et bedret ratenivå. Markedstonen ved årets utgang var optimistisk. Den jevne stigning i verdens transportbehov for olje har ihvertfall hittil absorbert den tilvekst i tankflåtens transportkapasitet som de store enheter representerer. Bildet er imidlertid noe tilsløret gjennom et par tragiske ulykker, forsinkede leveringer og diverse tekniske problemer.

Markedet viser etterhvert større interesse for store kombinerte skip, og de dominerende oljebefraktere er ikke lenger så skeptiske overfor denne skipstype som tidligere.

To av våre tankskip er avhendet i 1969 — nemlig M/T TORINO og M/T TARTAR. M/T TIGRE som ble solgt i 1968, ble overtatt av kjøper juni 1969. Også disse skip faller i den tonnasje-gruppe som vi etter nøye vurdering mener vil være lite konkurransedyktige i årene fremover.

M/T TITUS, M/T TOLUMA, M/T TROMS og M/T TOSCANA ble sluttet reise for reise gjennom hele året til tilfredsstillende rater.

M/S TEHERAN (OBO) utførte to reiser i løsmarkedet før den i april gikk inn på et 5 års timecharter til brasilianske befraktere.

De resterende tankskip seilte på tidscertepartier til disse befraktere:

BP Tanker Company Limited:
M/T TUAREG og M/T TIBERIUS

Texaco Panama Inc.:
M/T TAMANO og M/T TAURUS

Mobil Tankers Company (Liberia) Ltd.:
M/T TEMPLAR

Våre 2 OBO carriers, byggenr. 637 og 638 fra Eriksbergs Mek. Verkstads AB, er sluttet til japanske befraktere for 5 års tids-certeparti fra levering henholdsvis høsten 1970 og høsten 1971.

I årets løp overtok vi en kontrakt med AG Weser, Bremen, om bygging av en OBO carrier på ca. 149 000 tdw. Den forsinkede levering fant

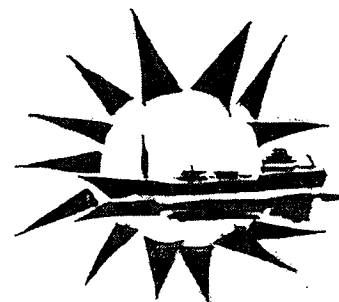
sted i mars 1970 og skipet gikk straks inn på et 3 års tids-certeparti. Videre har vi kontrahert en ore/oil carrier på 210 000 tdw. ved Nippon Kōkan, Tokyo, for levering ultimo 1972, og denne nybygning er avsluttet. Etter årsskiftet har vi kontrahert et tankskip på ca. 283 000 tdw. ved Akergruppen. Skipet skal leveres 4. kvartal 1973 og er foreløpig avsluttet.

Bulkfarten

Året 1969 ble imøtesett med pessimisme på markedet. Det var ventet at leveringen av store tankskip og OBO skip skulle føre flere kombinerte skip over i tørrlastmarkedet. Markedet var lite tilfredsstillende i vår- og sommermånedene. Den amerikanske stevedorestreik lammet for en tid den transatlantiske korntrade, men den førte ikke til beskjeftigelsesproblemer. En markert markedstilstramning kom i løpet av høsten — delvis som en følge av det bedre tankmarked. Denne tendens har utviklet seg videre i løpet av de første måneder av 1970. Med den kraftige ekspansjon i den japanske stålindustri venter vi et relativt sterkt marked også i 1970.

M/S TROJA ble beskjeftiget vesentlig i fosfatfart på New Zealand under certeparti til British Phosphate Commissioners, inntil den ble sluttet til Europa og levert til greske kjøpere i januar 1970.

M/S TONGA var inntil august måned beskjeftiget i kornfart US Gulf/Japan, kombinert med malmfrakt fra Australia til Europa. I september ble skipet delvis ombygget i Japan og omdøpt til TOLGA. Det ble derefter levert på et 5 til 7 års bareboat-certeparti til australske befraktere på tilfredsstillende betingelser for beskjeftigelse i australsk kystfart. Forutsetningen for å kunne gjennomføre denne forretning var at skipet seiler under australsk flagg, som igjen betinger at skipet er eiet innenfor Commonwealth. Vi har derfor med de norske myndigheters tillatelse overført skipet til et nyopprettet Wilh. Wilhelmsen-selskap i Hongkong. Dette er et eksempel på disposisjoner som norsk rederiering må gjennomføre for å bevare sin plass i internasjonal skipsfart.



M/S TANABATA fortsatte under tidscertepartiet til Daiichi Chuo Kisen Kaisha frem til august, da det ble satt inn i M/S TONGA's fraktkontrakter.

M/S TAKARA fortsatte sitt certeparti til A/S Sigmalm.

«Troll Carriers»

Vi omtalte i fjorårets beretning kontraheringen av 3 åpne spesialskip ved jugoslavisk byggeverksted. Som ledd i en fast samarbeidsordning med kanadiske partnere og som en betingelse for dette, er kontraktene i mellomtiden overført til Storbritannia. Umiddelbart fra leveringen vil disse skip — sammen med ytterligere et søsterskip — av våre kanadiske partnere og våre skipsselskaper bli tatt tilbake på langsiktige certepartier og operert under navnet «Troll Carriers». Vår nybygning, et spesialskip på 29 500 tdw. ved Kaldnes Mek. Verksted A/S, «Troll Forest», vil sannsynligvis også gå inn i dette samarbeide, men er foreløpig sluttet på konsekutive reiser til amerikanske befraktere fra medio 1970.

Daiichi Wilhelmsen

Vi har fortsatt å operere fraktkontrakter inngått av vårt japansk-norske firma, The Daiichi Wilhelmsen Co. Ltd. A/S. Selskapet har arbeidet som megler for våre japanske partnere og for Sumitomo Metal Industries Ltd.

Innen Daiichi Wilhelmsen har vi kontinuerlig studert nye prosjekter og mulighetene for videre ekspansjon av det japansk-norske samarbeid. Dette har utviklet seg positivt, og vi får i 1970 flere skip i «joint operation».

Skipenes bemanning og automasjonen



Vårt forskningsprosjekt med installasjon av en elektronisk regnemaskin ombord i M/S TAI-MYR er inne i en fase der praktiske erfaringer innhentes. Vi betrakter dette som en nødvendig teknisk utvikling i en tid da enkelte av våre skipsenheter koster 150 mill. kr. og etterhvert enda mer. Hastigheten øker og trafikken i mange farvann blir stadig tettere. En enkelt dag uten produksjon på våre nye containerskip kan ialt koste oss langt over kr. 100 000 — og dette nødvendiggjør en konsentrasjon om teknisk og administrativ forskning for å hindre uhell og forsinkelser. På noe lengre sikt — etter å ha løst de umiddelbare behov for databehandlingsutstyr og rutiner på de allerede kontraherte skip — er vi innstillet på å utvikle tilsvarende avanserte rutiner også for rederiadministrasjon og for samspillet mellom skip/agent/rederi.

Innføringen av nye bemanningsforskrifter og andre organisasjonsformer ombord er viktige sider ved den fremtidige drift av eksisterende skip og ny tonnasje av mer konvensjonell karakter.

I tillegg hertil får vi de problemer som henger sammen med bemanningen av de høyt spesialiserte skip av en type vi ikke har noen eller bare meget kort driftsmessig erfaring med.

På mange måter representerer denne utvikling en helt ny situasjon når det gjelder seilende per-

sonell. Hittil har oppgaven vært å drive og bemanne et tradisjonelt skip i konvensjonell fart. Herefter blir oppgaven å operere uhyre kostbare enheter som stadig mer får karakteren av industrialisert virksomhet etter mønster av moderne industri på landjorden.

Disse perspektiver stiller nye krav til sjømannsutdannelsen. En intensivering av offisersutdannelsen og systematisk opplæring ombord av aspiranter vil bli en hovedoppgave.

Vårt system med fast ansettelse har svart til forventningene. Vi har nå i alt 398 av våre offiserer og en kjerne av underordnede fast ansatt. Opplegget muliggjør systematisk rekruttering, opplæring, utdanning, ferieavvikling, sosialomsorg, boligpolitikk og pensjonering.

Også våre offisersaspirant-systemer fungerer tilfredsstillende. Vi har nå i alt 155 aspiranter, hvorav 47 har fullført sin første skolegang. Fra-fallet, som vesentlig inntreffer i den første del av aspiranttiden, har vært ca. 30 prosent.

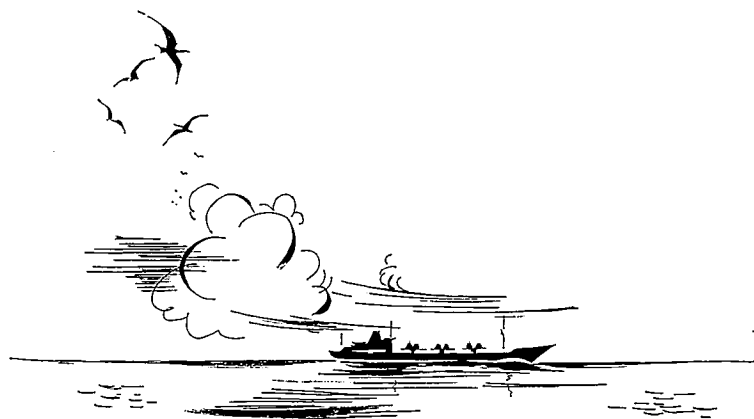
Systematisk opplæring av underordnede ombord er innført, og vi har kartlagt og formulert de fremtidige kvalifikasjonskrav til våre offiserer. I tråd med dette har vi startet en omfattende kursvirksomhet for våre folk ombord.

Havarier

Vår flåte har ikke vært utsatt for totalhavarier i 1969.

Forøvrig ble året preget av enkelte større maskinhavarier. I ett tilfelle — M/S TEMERAIRE — ble det nødvendig å installere ny hovedmotor.

Verkstedsoppholdet i denne forbindelse vil bli utnyttet til også å forlenge skipet med en midtseksjon for plass til containere. A/S Framnæs Mek. Værksted, Sandefjord, fremkom med det gunstigste tilbud og har for tiden skipet under arbeide.



Seilende flåte pr. 31/12 1969:

LINJESKIP:

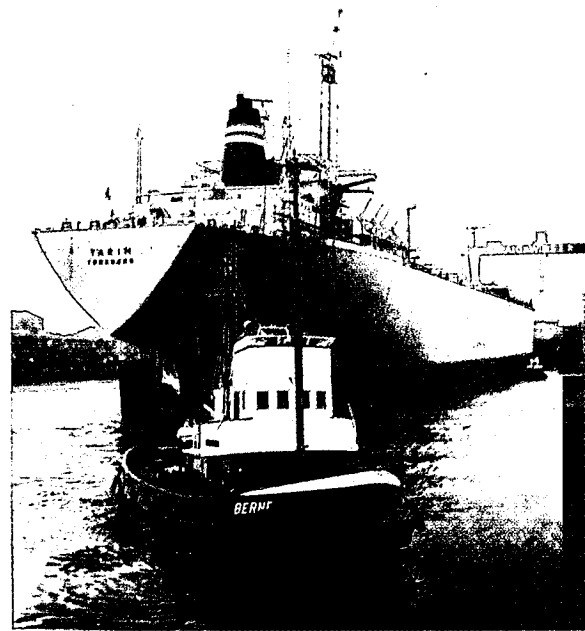
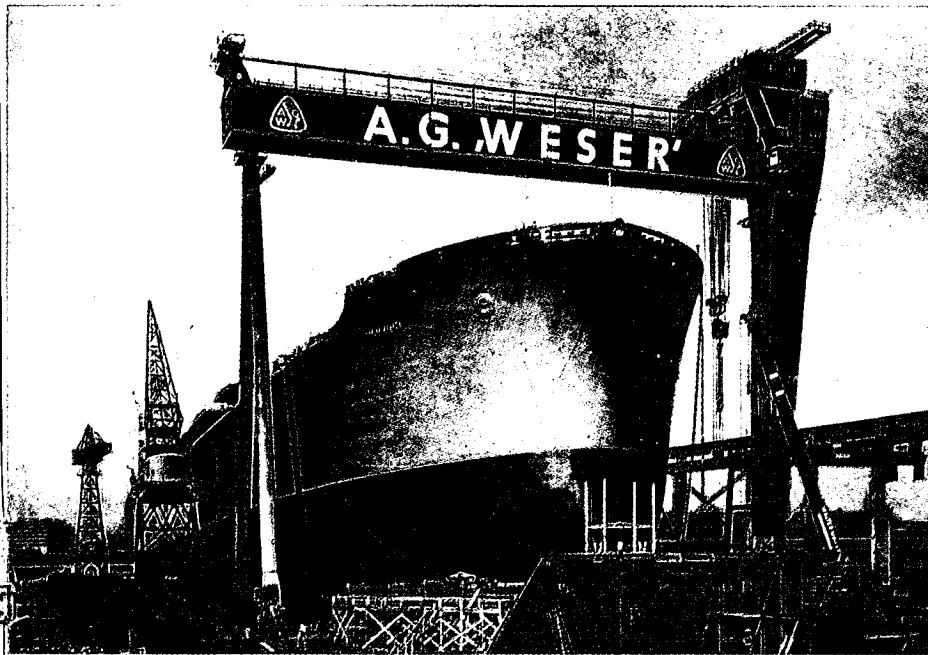
	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/S TANCRED	1948	9 740	8 100	M/S TIJUCA	1959	10 680	10 200
M/S TALLEYRAND ..	1949	9 575	8 100	M/S TRAVIATA	1959	10 809	14 000
M/S TRAFALGAR ..	1949	9 270	8 200	M/S TAMPA	1959	9 606	8 000
M/S THERMOPYLÆ	1949	10 250	12 000	M/S TORTUGAS	1959	9 584	8 000
M/S THALATTA	1951	7 835	9 000	M/S TEXAS	1960	9 606	8 000
M/S TENERIFFA	1952	7 835	9 000	M/S TENNESSEE	1960	9 606	8 000
M/S TALISMAN	1952	10 280	9 800	M/S TARANTEL	1960	10 665	14 000
M/S TUNGSHA	1952	9 160	8 200	M/S TRICOLOR	1960	12 700	14 000
M/S TAGUS	1953	10 400	10 800	M/S TOLEDO	1960	12 600	14 000
M/S THEMIS	1953	10 550	11 500	M/S TØNSBERG	1960	12 430	14 000
M/S THEBEN	1953	10 575	11 500	M/S TEMA	1960	6 275	5 300
M/S TIBER	1954	9 750	10 800	M/S TRIANON	1961	12 625	14 000
M/S TROUBADOUR	1954	9 720	8 500	M/S TARN	1961	12 500	14 000
M/S TUGELA	1954	12 845	11 000	M/S TOULOUSE	1962	10 025	8 400
M/S TOREADOR	1954	9 600	8 500	M/S TORRENS	1967	11 850	13 200
M/S TERRIER	1954	8 230	8 900	M/S TARONGA	1967	11 850	13 200
M/S TORONTO	1956	9 560	8 350	M/S TAMERLANE ..	1967	12 830	15 000
M/S TULANE	1956	12 410	7 850	M/S TIRRANNA	1967	12 830	15 000
M/S TEMERAIRE ..	1957	10 080	10 200	M/S TALABOT	1967	15 612	16 100
M/S TURANDOT	1957	10 200	10 200	M/S TAIKO	1968	15 612	16 100
M/S TAGAYTAY	1958	10 854	12 500	M/S TYR	1968	10 610	8 000
M/S TAI PING	1958	10 854	12 500	M/S TRINIDAD	1968	15 612	16 100
M/S TYSLA	1958	12 580	6 850	M/S TAIMYR	1968	15 612	16 100
M/S TITANIA	1958	6 285	5 300	M/S TORO	1969	10 445	8 000
M/S TATRA	1959	12 612	6 900				

SUM: 49 linjeskip. 533 624 TDW - 525 370 IHK

TANKSKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/T TITUS	1959	26 975	12 500	M/T TIBERIUS	1966	77 100	23 200
M/T TOLUMA	1959	26 975	12 500	M/T TAURUS	1966	93 520	23 200
M/T TOSCANA	1961	38 450	16 700	M/T TEMPLAR	1967	82 200	23 200
M/T TROMS	1961	36 000	16 900	M/T TAMANO	1968	88 072	20 700
M/T TUAREG	1965	77 100	23 200				

SUM: 9 tankskip. 546 392 TDW - 172 100 IHK



M/S TARIM ble sjøsatt ved AG Weser i Bremen 5. februar 1970, og denne OBO-carrier er med sine 149 000 tdw. rederiets hittil største skip. Fargene på overbygning og skrog, siestagrønt og orange, er de farver som i 1969 ble tatt i bruk på rederiets tank- og bulk-skip, samt på de skip som disponeres av Barber Lines. De nye farver er valgt med henblikk på øket sikkerhet og reduserte vedlikeholdsutgifter.

BULKSKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
B/C TROJA	1963	18 175	8 400	B/C TAKARA	1968	56 896	13 800
B/C TANABATA	1968	56 768	13 800	B/C TOLGA	1968	56 939	13 800

SUM: 4 bulkskip. 188 778 TDW - 49 800 IHK

OBO:

	Bygge- år	TDW	IHK
M/S TEHERAN	1968	89 529	20 700

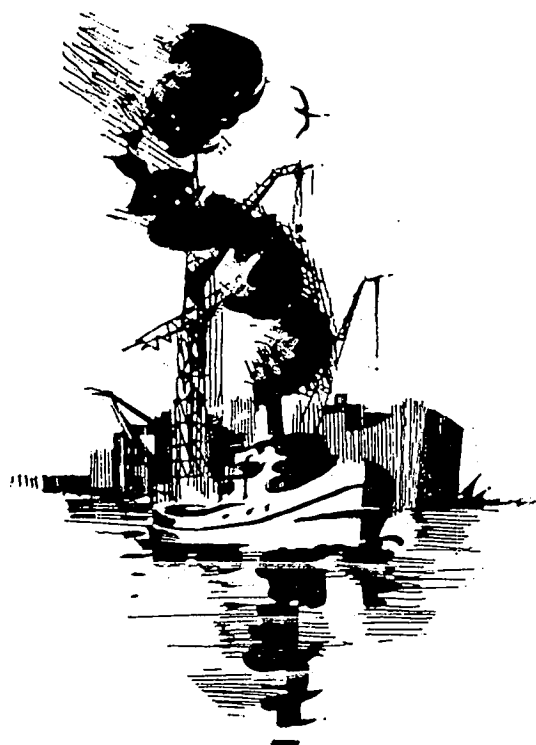
TOTAL:

49 linjeskip	533 624 TDW	29 029 000 CBF
9 tankskip	546 392 TDW	23 087 000 CBF
4 bulkskip	188 778 TDW	8 684 000 CBF
1 OBO-skip	89 529 TDW	3 799 000 CBF
SUM: 63 skip	1 358 323 TDW	64 599 000 CBF

For linjeskipene var gjennomsnittsalderen pr. tdw. 10,4 år, for tankskipene 4,6 år og for bulkskipene 2,4 år. For hele flåten var gjennomsnittsalderen 6,5 år.



Nybygnings- kontrakter



Nybygningskontrakter pr. 31/12 1969:

<i>Verksted</i>	<i>Bygge- nummer</i>	<i>Skipstype</i>	<i>Dwt.</i>	<i>Levering</i>
AG Weser	1373	M/S OBO	149 000	Mars 1970
Kaldnes	184	M/S Bil/Bulk	29 500	Juli 1970
EMV	637	M/S OBO	151 250	Sept./okt. 1970
Kockum	528	T/T	209 700	November 1970
EMV	638	M/S OBO	151 250	September 1971
France Gironde	281	M/S RO/RO	20 000	Juli 1972
France Gironde	282	M/S RO/RO	20 000	Desember 1972
Mitsui	900	M/S Cont.skip	30 500	Desember 1972
Nippon Kokan	10	T/S Ore/Oil	209 360	Ult. 1972
EMV	664	M/S RO/RO	20 000	Mai 1973

SEILENDE OG KONTRAHERTE TONNASJE PR. 27/4 1970:

Seilende og kontrahert tonnasje ved beretningens avgivelse inkludert salg inneværende år utgjør:

	<i>Seilende</i>		<i>Kontrahert</i>	
	<i>Antall</i>	<i>TDW</i>	<i>Antall</i>	<i>TDW</i>
Linje	47	517 954	—	—
Tank	9	546 392	2	492 700
Bulk	3	170 603	—	—
OBO	2	239 429	3	511 860
Bil/Bulk	—	—	1	29 500
RO/RO/Container	—	—	4	90 500
TOTAL	61	1 474 378	10	1 124 560

Fire slike tungløft, hvert på ca. 75 tonn, fraktet M/S TOULOUSE fra Dunkirk til Bandar Shahrpur på samme tur. Det ble konstruert fire spesial-krabber som holdt den omfangsrrike dekkslasten på plass under hele overfarten.

Regnskap og økonomi

De foran omtalte utviklingstendenser — salg av skip som på kortere eller lengre sikt ikke anses konkurransedyktige under norsk flagg og kontrahering av nye kostbare enheter som ennå ikke er levert — har gitt seg store utslag i regnskapene for 1969. En direkte sammenligning med tallene for de foregående år må derfor foretas med varsomhet og krever også noen kommentarer.

For *linjefartens* vedkommende har vi på tross av de stigende utgifter, omfattende havnestreiker i USA, en kortvarig fraktkrig på Australia og den omlegningsprosess som vi tidligere har gjort rede for, allikevel greid å øke driftsresultatene med nærmere 4 millioner kroner i forhold til 1968.

Dette anser vi etter forholdene for tilfredsstillende. Når det gjelder den fremtidige utvikling av vår linjefart, mener vi allerede nå å kunne fast-

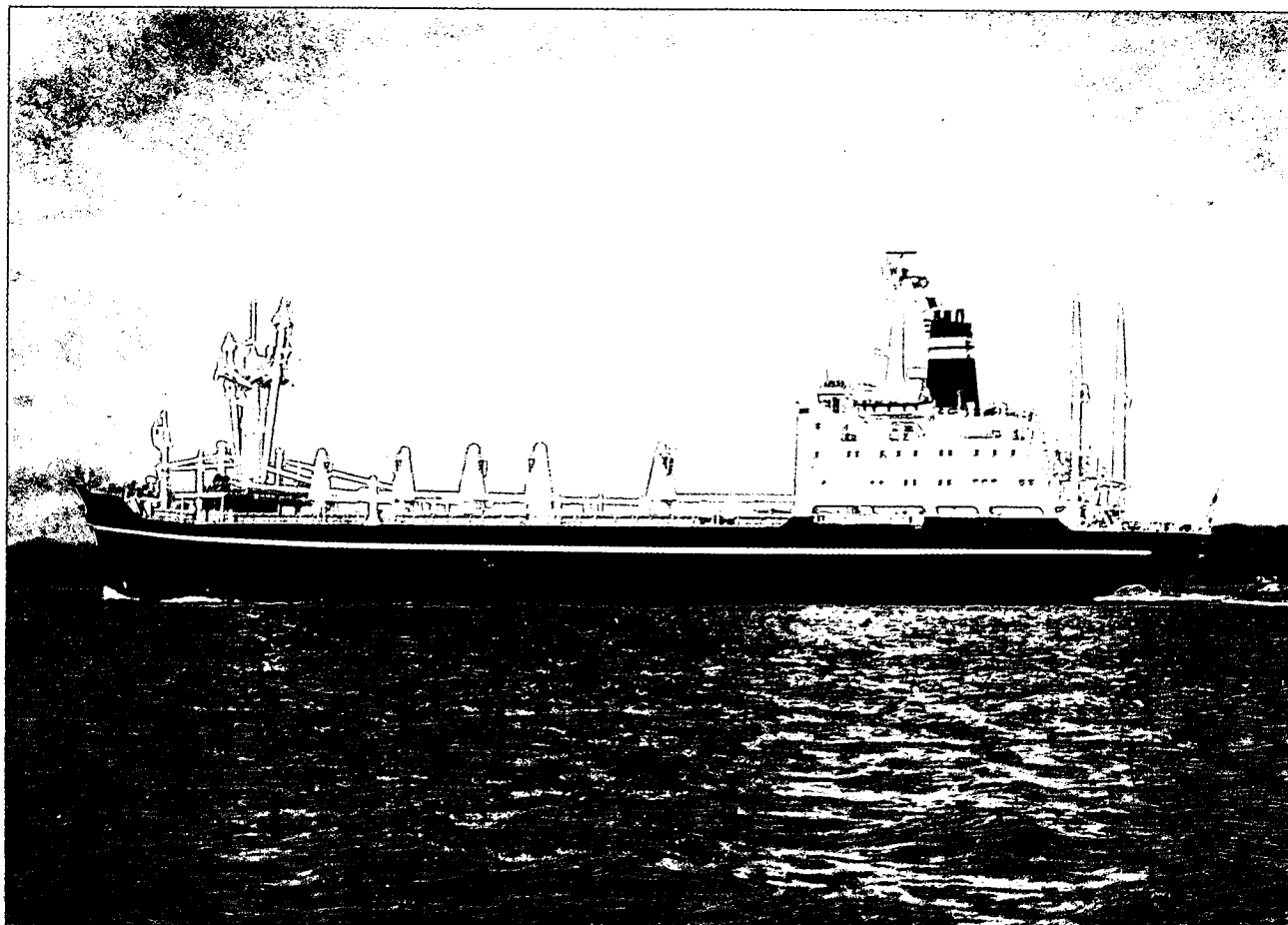


slå at resultatene for 1970 vil bli bedre enn i 1969, medmindre det skulle inntreffe helt uforutsette omstendigheter.

For *tank- og bulkfartens* vedkommende viser tallene sett under ett en markert nedgang fra de to foregående år. Dette skyldes den forbigående situasjon vi er inne i etter salget av i alt 10 slike skip før levering av de nye og større enheter har funnet sted. Også for disse tonnasjegruppers vedkommende regner vi med betydelig bedre driftsresultater allerede for 1970.

Vi peker endelig på at regnskapet for 1968 hadde en større agiopost i forbindelse med punddevalueringen som overstiger en tilsvarende agio i 1969 med vel 20 millioner kroner.

Årets regnskap representerer en ytterligere konsolidering av vår samlede virksomhet som vil gjøre oss godt rustet til å møte de betydelige utgifter som kommer i forbindelse med innarbeidelsen av de nye spesialskip i Østen- og Australia-linjene.



M/S TYR på ca. 10 400 tdw., ble levert fra Sasebo-verftet i Japan som rederiets eneste nybygning i 1969. Søsterskipet, M/S TORO, ble levert fra samme verft i 1968.

HOVEDTALL FRA GEVINST- OG TAPSKONTO (mill. kr.)

	1969	1968	1967	1966
Driftsresultat linjeskipene	94,1	90,1	99,9	115,9
» tankskipene	43,2	91,0	107,0	68,4
» bulkskipene	23,1	19,1	1,0	1,2
Samlet driftsresultat skipene	160,4	200,2	207,9	185,5
+ Innvundne renter og aksje- utbytter	24,3	12,2	7,6	9,1
Agio forwardsalg pund stg.	4,3	25,6	—	—
	189,0	238,0	215,5	194,6
÷ Utgiftsførte renter	25,6	21,0	13,8	15,3
÷ Norske og utenlandske skatter, ad- ministrasjonsutgifter etc. samt ytterligere avsetning til klassefond	40,0	65,6	45,7	66,7
	46,8	60,6	45,1	60,4
Resultat før avskrivninger og avsetninger	123,1	171,3	154,9	134,2
÷ Ordinære avskrivninger	84,5	94,0	88,3	79,6
÷ Ekstraordinære avskrivninger og avsetninger	27,0	111,5	53,4	147,4
	44,7	133,0	38,2	117,8
Disponibelt netto overskudd etter skatt	11,9	23,9	21,9	16,4

De store salg av eldre tonnasje har for oss som for så mange andre norske rederier medført en midlertidig økning av kortsiktige tilgodehavender — vesentlig i form av bankinnskudd. Disse vil allerede i inneværende år bli redusert på grunn av de store utbetalinger i forbindelse med nybygningskontraktene, til det vi mener det er nødvendig å holde av likvide reserver. I mellomtiden har vi gjennom kortsiktige anbringelser hatt fordel av det høye internasjonale rentenivå.

Det fullstendige bilde av fjorårets brutto-omsetning er som følger:

	1969 <i>mill. kr.</i>	1968 <i>mill. kr.</i>
Brutto fraktinntekter ..	787	812
Renter på likvidreserver	24	13
Salgsbeløp fratrukket bokført verdi for solgte skip	116	78
	<u>927</u>	<u>903</u>

Av denne bruttoinntang faller ca. 915 mill. kroner på fremmed valuta i 1969.

Personale

Ved utgangen av 1969 var det i alt ansatt 2 553 funksjonærer, offiserer og personale forøvrig i rederiet — en nedgang på 466 siden forrige årsskifte. Av det samlede antall var 348 ansatt ved kontoret mot 351 året før. Nedgangen i totaltallet skyldes salg av tonnasje og at de nye bemanningsregler nu begynner å slå ut for fullt.

Ialt er det utbetalt 99,9 mill. kroner i lønninger eksklusive feriepengar, mot 98,6 mill. kroner året før. I tillegg kommer fri kost ombord, offentlige trygder og andre indirekte lønnsutgifter med tilsammen 36,5 mill. kr. mot 33,8 mill. kr. i 1968. De indirekte lønnsutgifter utgjorde således 36,5 prosent av de samlede lønnsutgifter i 1969 mot 34,3 prosent i 1968.

I forbindelse med overføringen av M/S TOLGA til Hongkong og våre jugoslaviske nybygningskontrakter til Storbritannia, har kjøperne overtatt kredittforpliktelsene overfor verksted og banker. Som et ledd i disse transaksjoner har selgerne, delvis sammen med vår kanadiske partner Leitch Transport Ltd., Toronto, måttet garantere riktig oppfyllelse av disse forpliktelser. Dessyver offentlige skipsselskapers samlede garantiforpliktelser i denne forbindelse utgjør ca. 29 mill. dollar, som for en vesentlig del er sikret ved første prioritetspant i de skip det gjelder.

Regnskapsmessige salgsgevinster for avhendet tonnasje er overført til nybygningsfondene. Fondene vil bli benyttet til ytterligere avskrivninger på flåten utover de ordinære avskrivninger i den takt vi finner det ønskelig og nødvendig. I de senere år er det avsatt betydelige beløp på denne måte som sikrer oss en betryggende avskrivningspolitikk.

Virksomheten ved hovedkontoret har vært preget av omorganiseringen innen linjefarten og en sterk utbygging av Inspeksjonen. 9 ansatte er i årets løp overført til Scanservice's hovedkontor i København og i alt 12 har fått ansettelse hos Barber Lines A/S. Pr. 1. juli 1970 vil tolv av våre ansatte bli knyttet til ScanAustral.

Den utvikling rederinæringen gjennomgår for tiden, stiller store krav til omstillingsevne og innsatsvilje hos våre medarbeidere. Vi benytter anledningen til å takke alle ansatte — ombord og i land — for den gode innsats de til enhver tid yder.





NORGE ^{og} JAPAN

må samarbeide for å sikre havenes frihet

Følgende tale ble holdt av Mr. Seishiro Miyamoto, formann for den maritime studiegruppe sendt ut av det japanske rederforbund, i forbindelse med en middag gitt av Wilh. Wilhelmsen på Najaden, Oslo:

Mr. Niels Werring, Jr.
Gentlemen

I wish to express, on behalf of the Delegation, my heartfelt thanks to Mr. Niels Werring, Jr. for your invitation to this wonderful party this evening.

We are especially appreciative for the wonderful party held for the Japanese Delegation and to be with the leaders of the Daiichi Wilhelmsen Co., Ltd., and also to be with the many distinguished guests.

We are scheduled to leave your wonderful country early tomorrow morning and we will take home with us the most memorable and invaluable remembrance achieved during our brief sojourn.

The objectives of the current visit to your country are to exchange unbiased and frank opinion with the leaders of major shipping countries. We have embarked on this trip in view that we are now facing a turning point in the maritime circle on the world magnitude. It is important for us to learn what our colleagues in other parts of the world are thinking under such circumstances and how they are coping with it.

Previous to coming to your country, we have first visited Greece, and then to Liberia, France, England and to The Netherlands. And, my honest impression, which I do not hesitate to mention, is that, we have finally arrived in a country truly devoted to shipping industry.

Actually, when we decided to visit your country, our objectives were, besides those I have mentioned a while ago, to find the philosophy or disposition and the way of thinking of shipping people in your country, who are credited for possessing highly respected tradition and credited for making a spectacular progress in the maritime industry.

We are convinced that our objectives have been achieved most perfectly and to our full satisfaction through the conferences held in the last two days. In this respect, we wish to express our cordial thanks to all the leaders who have made this possible for us.

We have found that your people are consistently and persistently spearheading the freedom of maritime industry and with the remarkable insight, have embarked, without hesitation, on rationalization and modernization of your ships.

On the other hand, the Japanese maritime industry have grown steadily with the help of increased sea-borne cargoes attributed to the high pace of Japanese economic growth. However, as I have pointed out earlier, we are now facing a turning point in the international maritime circle.

Namely, the problems of flag discrimination or cargo reservation as being discussed by UNCTAD, the so called problem between advanced and developing nations, also, the ever changing and fast progressing technical innovations as in the case of containerization. These are only few of the problems that we are faced with and which require immediate attention.

These problems, overall, should be resolved on the platform of UNCTAD or CENSA, under the close cooperation and coordination of maritime circles of Norway and Japan.

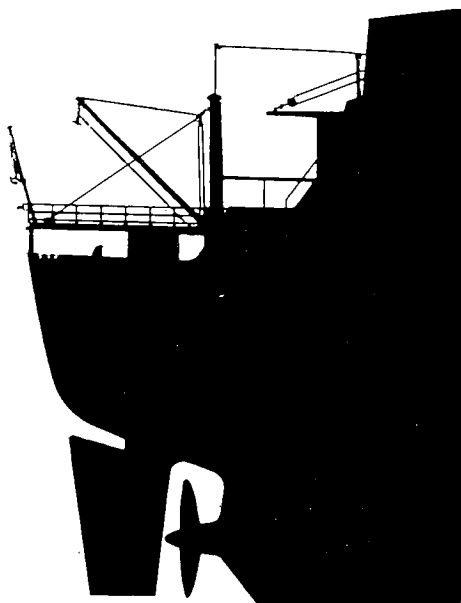
As you are well aware, Japan is a maritime nation as well as tonnage demanding country, however, we are unable to carry even 50 % of the seaborne cargoes with our national flag ships.

These facts speak for themselves. That is, both the Norwegian and Japanese maritime circles are favouring freedom of shipping and therefore, there should be no discrimination of those who take part, in shipping activities centering around Japan.

For the sound and healthy progress of international shipping, I believe both Norwegian and Japanese circles must join hands for mutual cooperation.

In closing my message, I express my best wishes for the lasting success and prosperity of the Daiichi Wilhelmsen Company and of the Norwegian Shipping Industry.

I thank you.



HØY GRAD AV FORSIKTIGHET MED SULPHUR-LAST

Ubehag kan forebygges, viser rapport fra M/S TOULOUSE

Under lastning og lossing av sulphur må man til enhver tid benytte spesialbriller som er helt tette, for å unngå ubehagelige og langvarige øyensvie, fremgår det av en rapport rederiet har mottatt fra kaptein S. Aksnes på M/S TOULOUSE. I rapporten blir det også understreket at sulphur er ytterst brannfarlig og at det er nødvendig å utvise den aller største aktsomhet.

TOULOUSE lastet sulphur i Banda Shapur, for føring til Cape Town, og allerede før ankomst til lastehavn var alle rom blitt grundig rengjort og nedspylt med ferskvann. Til selve grovfeilingen ble det benyttet hjelp fra land, mens skipets eget mannskap ble satt inn for å få rommene fullstendig rengjort. Med godt resultat. Ombord på TOULOUSE var man så heldig å kunne beytte ferskvann fra elven Shatt el Arab.

Samtlige rennestener ble også gjort grundig rene, og plastikk festet med strips ble benyttet til overdekking.

Lastekaien i Bandar Shapur var helt ny, beklageligvis var det bare én elevator for sulphur, med en effektiv lastekapasitet på 211 tonn i timen. TOULOUSE var den første båt som tok full last, med skipets store luker ble det ikke nødvendig med trimming. Det forhold at anlegget var helt nytt, samtidig med at folkene iland manglet enhver erfaring med last av dette slag, førte til enkelte avbrytelser, men med tiden vil sikkert lastning av sulphur

også kunne foregå kontinuerlig. Sulphur er et gult støv som stuer 35 cbf. pr .tonn.

Brannfaren med sulphur gjør at røkeforbudet må overholdes strengt. Ikke bare når skipet laster og losses, men også under overfarten bør det kun være tillatt å røke innendørs.

Det er støvet fra sulphuren som er lettest antennelig, men også gnister som oppstår ved berøring av jern mot jern, kan forårsake antennelse. Selv under lastning som lossing var slanger og annet brannslukningsutstyr lett tilgjengelig, og flere ganger ble det nødvendig å gripe inn. Branntilløp merket man ved røkutvikling og lukt fra brannstedet, noen flamme såes sjelden, men sulphuren ble brunaktig rundt brannstedet. Det er to slukningsmetoder som kan benyttes: Enten benyttes ferskvann fra slange, eller man kan skyfle over brannstedet. Under lossingen tok man en full

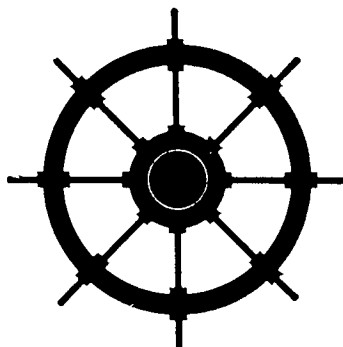
grabb sulphur og slapp ned, ikke i noe tilfelle ble det nødvendig å benytte vann ombord på TOULOUSE.

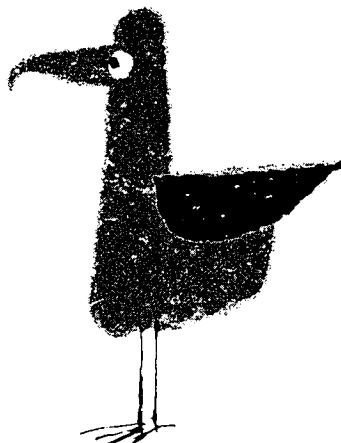
Under reisen til Cape Town var selvfølgelig alle luker forsvarlig skalket, samtidig med at alle luftkanaler til rommene var absolutt stengt. TOULOUSE hadde 14 dager i sjøen med varierende temperaturer, og man var hele tiden forsiktig med arbeide på dekk som kunne utløse gnister.

Lossingen i Cape Town foregikk med grabber til jernbanevogner. Hver dag ble det fylt 30 vogner, hvilket tilsvarte 1 000 tonn, og ifølge de opplysninger kaptein Aksnes fikk, kunne ikke fabrikkene som mottok lasten, klare mer pr. dag. Kaptein Aksnes fremholder i den forbindelse at det ikke er tvil om at lossing av sulphur vil kunne finne sted i et adskillig større tempo ved et anlegg med større mottagelseskapasitet.

Efterhvert som lasten minket i rommene ble sidene grovfeiet av stevedorens folk for å få med hele lasten. Sidene ble ytterligere finfeiet før nedspyling kunne påbegynnes. Også til denne operasjonen fikk skipet hjelp fra land, men det var allikevel mannskapet som spilte hovedrollen i arbeidet for å få rommene skikkelig rengjort.

Spyllingen foregikk på den måten at skipets ferskvannstanker ble fylt, vannet ble tatt via spyleledningen til en 1¼" slange, slik at trykket ble bra, samtidig med at man sparte på vannet. Sulphuren kom greit av og kom ut som gult støv oppløst i





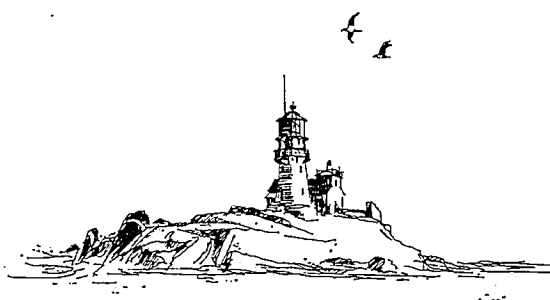
vann. For mannskapet på TOULOUSE så det som om støvet sank til bunns. Støv som ble liggende igjen på gamringer og vinkler ble finfeiet.

Sulphur-støvet virker ikke spesielt ubehagelig på huden hvis man ikke har særlig ømfindtlig hud. Derimot virker dette støvet meget ubehagelig på øynene. Det er ikke di-

rekte farlig, men fører til kraftig svie og rinnende øyne. For styrmennene som gikk rundt lukene og dirigerte elevatoren under lastingen, gikk det tre dager før de ble kvitt plagen. De gikk faktisk rundt og «gråt» så lenge etterat lastingen var ferdig, den minste likegyldighet ved bruk av briller får slike konsekvenser. Under lossingen ble det

til enhver tid benyttet hel-tette briller, og da gikk det adskillig bedre.

Kaptein Aksnes konkluderer med at turen med lasten inne gikk godt og at besetningen ikke kunne noe for at lossingen gikk såvidt sent. Gode erfaringer ble høstet, understreker han, med en type last man aldri hadde vært borte i før.



HYGGELIG MARKERING AV FRIGJØRINGSJUBILEET

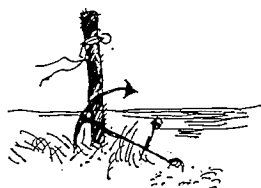
Mannskapet på M/S TORTUGAS feiret 8. mai i Indiske Hav.

Friidrettskonkurransen og en riktig festmiddag var høydepunktene ved feiringen av frigjøringsdagen ombord på M/S TORTUGAS, fremgår det av et brev Maritim Personellavdeling har mottatt fra kapein Wilhelm Lund og velferds- og idrettsoppmann Knut Ø. Dromnes.

Når arrangementet ble så vellykket som brevet gir uttrykk for, skyldes dette i første rekke sterk innsats av skipets stuert, Leganger Berg, menyen ved festmiddagen ville kunne få munnen til å løpe i vann hos de aller fleste.

«Gjestene» kunne velge mellom champignonsuppe eller rekecocktail som entree, som hovedrett hadde man valget mellom stekt kalkun i mosel vinsaus m/epler og svsker, fylt svinokam m/surkål og eplemos og roast beef m/remulade og bakt tomat. Dette ledsaget av et vell av salater og dressinger — vi nevnter i fleng Tossed salat, Waldorf kylling salat, ferske reker i pickles saus, og som dressinger fransk dressing, roquefort dressing og Thousand Islands dressing.

Dessertvalget sto mellom Bavaroise og Iskrem, og for å sørge for den rette stemning også rundt bordet ble det trykket opp et sanghefte med 20 sanger, alt fra «Ja vi elsker» og Kongesangen til «Flickan i Havana» og «Old Black Joe».





ske krigsdepartement. Avgikk New York til Philadelphia, hvor vi tok inn full last av «steel igots». Samtidig ble det innlagt de-gausing, og styrehus og radiostasjon ble innkledd med **concrete**. Våpen ble ikke installert. I denne forbindelse kan det kanskje ha sin interesse å nevne at vi for å ha moralsk støtte laget en trekanon som ruvet godt opp akterut på poopen.

Efter et opphold i Philadelphia inntil slutten av august, delvis på grunn av mangel på mannskap, delvis på grunn av det ombordværende mannskaps vegring mot å gå over Atlanteren før det ble ordnet med krigstillegg, avgikk skipet til Halifax, N. S., for å slutte seg til en østgående konvoi. Ved avgang Halifax primo september var skipet i full sjødyktig stand og inntok sin plass i konvoien på babord side i 4. rekke, som nummer to. Alt i alt var det omtrent 80 båter, og den eneste beskyttelse vi hadde, var fire britiske korvetter.

Den første uken forløp alt vel, men natt til 21. september blåste et opp en sterk storm fra nordvest, med voldsomt opprørt hav. For å unngå de svære brottsjøene som slo inn over det dypt nedlastede skipet, måtte vi slakke på farten, og vi mistet derved konvoien. Under uværet gikk også babord livbåt tapt.

Ut på morgenen gav været seg, og vi øket farten det vi kunne. Om aftenen ble så konvoien innhentet. Samme kveld ble det første skip i konvoien torpedert. Vi var nu inne i «faresonen» og alle ombord var klar over hva det gjaldt. Da Commodoren gav beskjed om at det var fiendtlige ubåter i farvannet noen tid i forveien, nærret vi ingen som helst illusjoner om å oppleve neste dag. Klokken 20 om kvelden den 22. september smalt så det første skuddet. Jeg var selv på broen fra klokken 20 til 24 og i løpet av disse fire timene fulgte den ene eksplosjonen etter den andre, og vi så båtene forsvinne for øynene på oss. Andre skip kom i brann, og til sine tider var det lyst som midt på dagen. Like før klokken 24 gikk vår sidemann i luften med et forferdelig brak, så vi trodde først vi selv var truffet. Klokken 24 ble jeg avløst av 2. styrmann Harris Evant, som da var på broen sammen med kaptein von Krogh og rormannen, en dansk matros.

Kursen ble lagt rett til babord, i et forsøk på å komme unna fienden. Det blåste en frisk bris til liten kuling, været var overskyet.

Noen minutter etter klokken 24 ble vi truffet av en torpedo på styrbord side, antageligvis like under broen. Etterat det første regn av luker og jernbiter fra lasten hadde gitt seg, sprang vi til den gjenværende livbåt,

bare for å oppdage at denne var blåst bort under eksplosjonen.

Da skipet var begynt å synke — baugen og fordekket var allerede under vann — hoppet vi over bord, og det viste seg å være i siste liten. I løpet av 20 sekunder gikk SIMLA ned. De tre på broen så vi aldri mer, antageligvis ble de drept under eksplosjonen. Selv fulgte jeg med ned et stykke, men fløt omsider opp. Etter å ha svømt omkring i et par timer kom jeg meg opp på en av flåtene hvor jeg fant to mann, kokken som var død, og donkeymannen. Sistnevnte hadde fått en splint tvers gjennom underlivet og var svært forkommen.

Ved firetiden om morgenen ble vi tatt opp av en britisk korvett, H.M.S. Heartsease, og vi var da stivfrosne og temmelig slitne. Vi tok vare på uret til kokken og de verdipapirene han hadde på seg, hvorefter liket ble senket i havet.

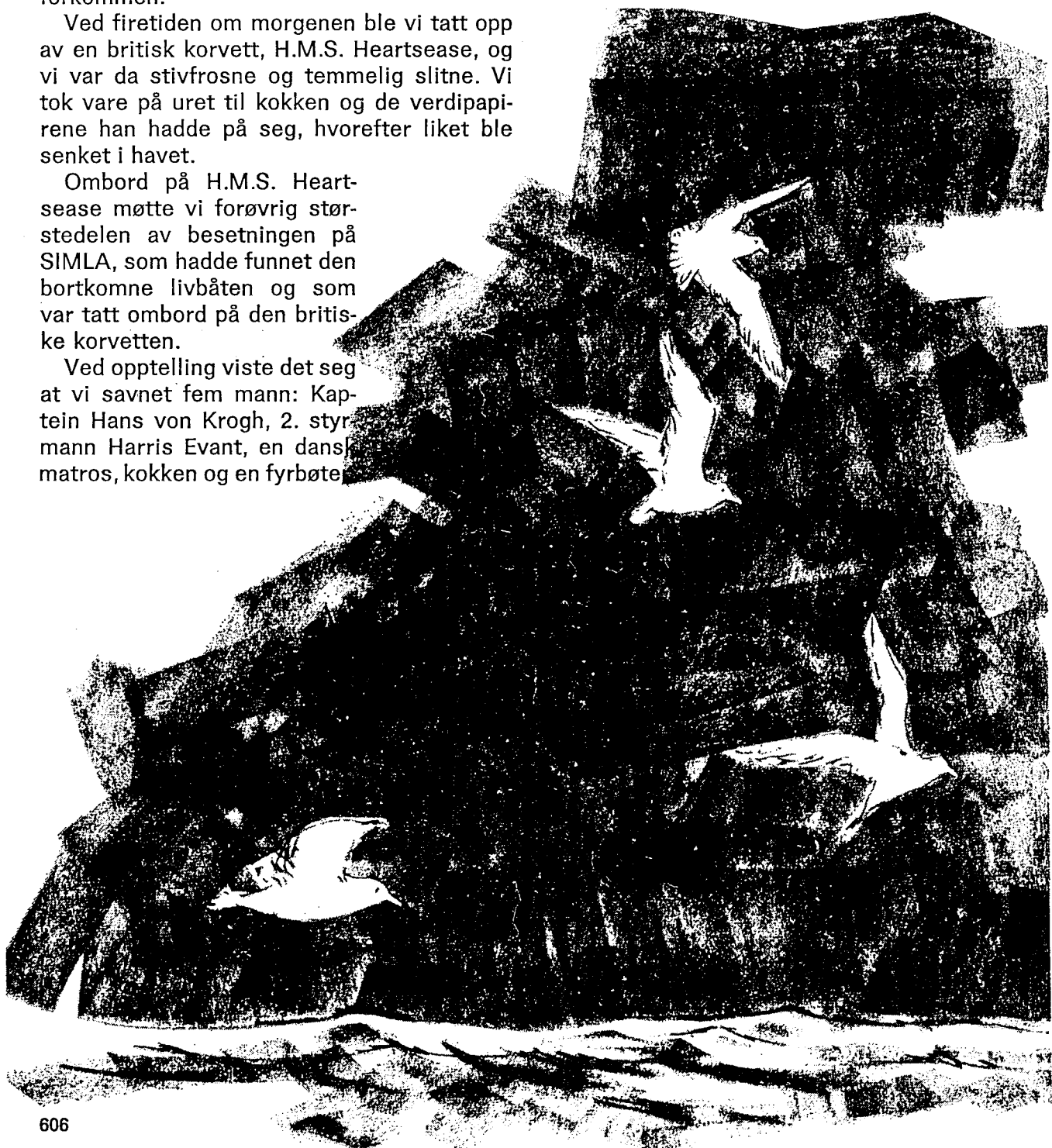
Ombord på H.M.S. Heartsease møtte vi forøvrig størstedelen av besetningen på SIMLA, som hadde funnet den bortkomne livbåten og som var tatt ombord på den britiske korvetten.

Ved optelling viste det seg at vi savnet fem mann: Kaptein Hans von Krogh, 2. styrmann Harris Evant, en dansk matros, kokken og en fyrbøter.

Efter fem dager ble vi landsatt i Liverpool, og sjøforklaring og avmønstring fant sted på det derværende konsulat. Av dem som ble såret var det ingen som døde av sine skader, og de fleste reiste ut før eller senere. 1. styrmann H. Henriksen gikk inn i Den Norske Marine og omkom med destroyeren «BATH» i Biscaya i 1941. Vi andre ble spredt for alle vinde.

Omkomne ved M/S SIMLA's foris:

Kaptein **Hans von Krogh**, 2. styrmann **Harris Evandt**, matros **Willy Larsen** (dansk), kokk **Martinius Karlsen**, fyrbøter **Arvid Stenvag**.



OMINNREDNING

15. ETG.

I januar ble ca. 300 m² kontorlokaler i nabobygningen i Haakon VII gate 2, populært kalt «Slemmestadgården» frigjort ved at Høydahl Ohme A/S, Reklamebyrå flyttet. Disse lokalene ble stilt til Inspeksjons-seksjonens disposisjon, og etter at rommene var innredet og passasje laget mellom de to husene, kunne innflyttingen begynne allerede 22. februar.

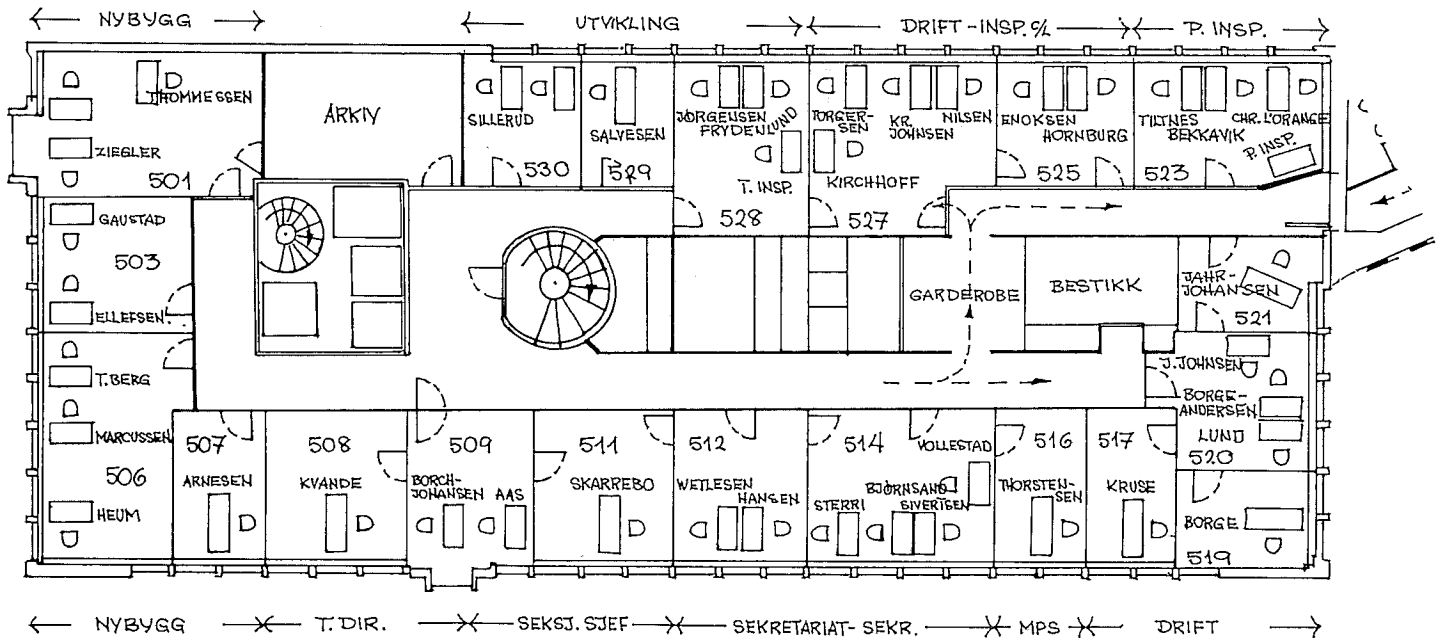
Som det fremgår av skissen, har man forsøkt å la plasseringen av kon-

toene gjenspeile organisasjonen. Dette har til en viss grad latt seg gjennomføre, bortsett fra for Maritim Personellavdeling som fremdeles sitter noe spredt. Forhyringsavdelingen og Sosialavdelingen er som før i 2. etg., og Hyre- og Trekkavdelingen i 4. etg., mens Maritim

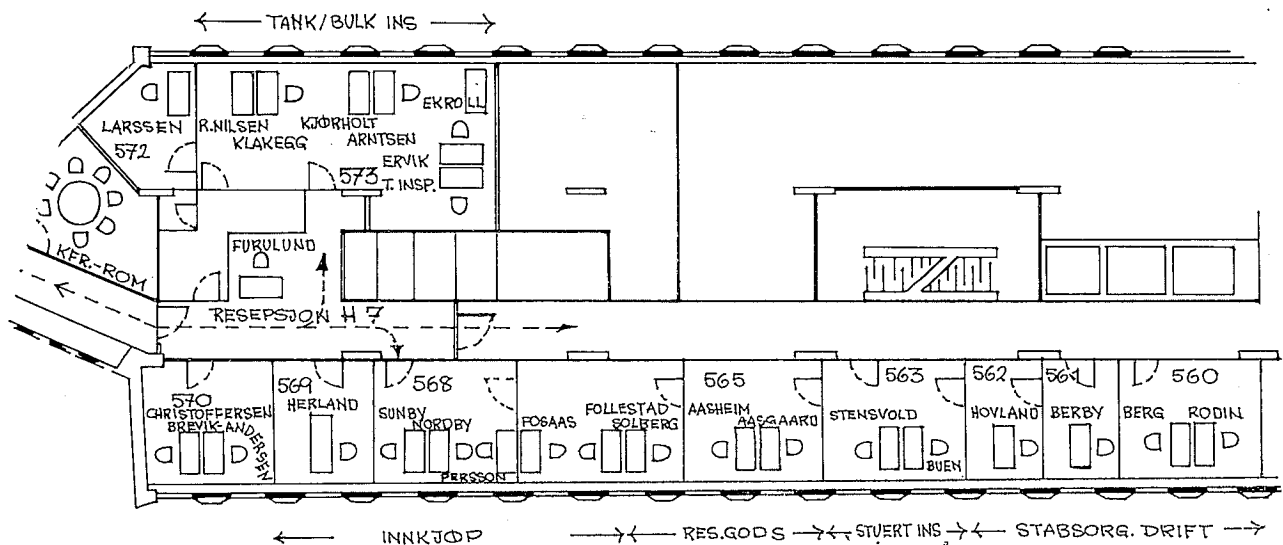
NILS WETLESEN

Personellsjef og Personellinspektorene har fått plass i 5. etg.

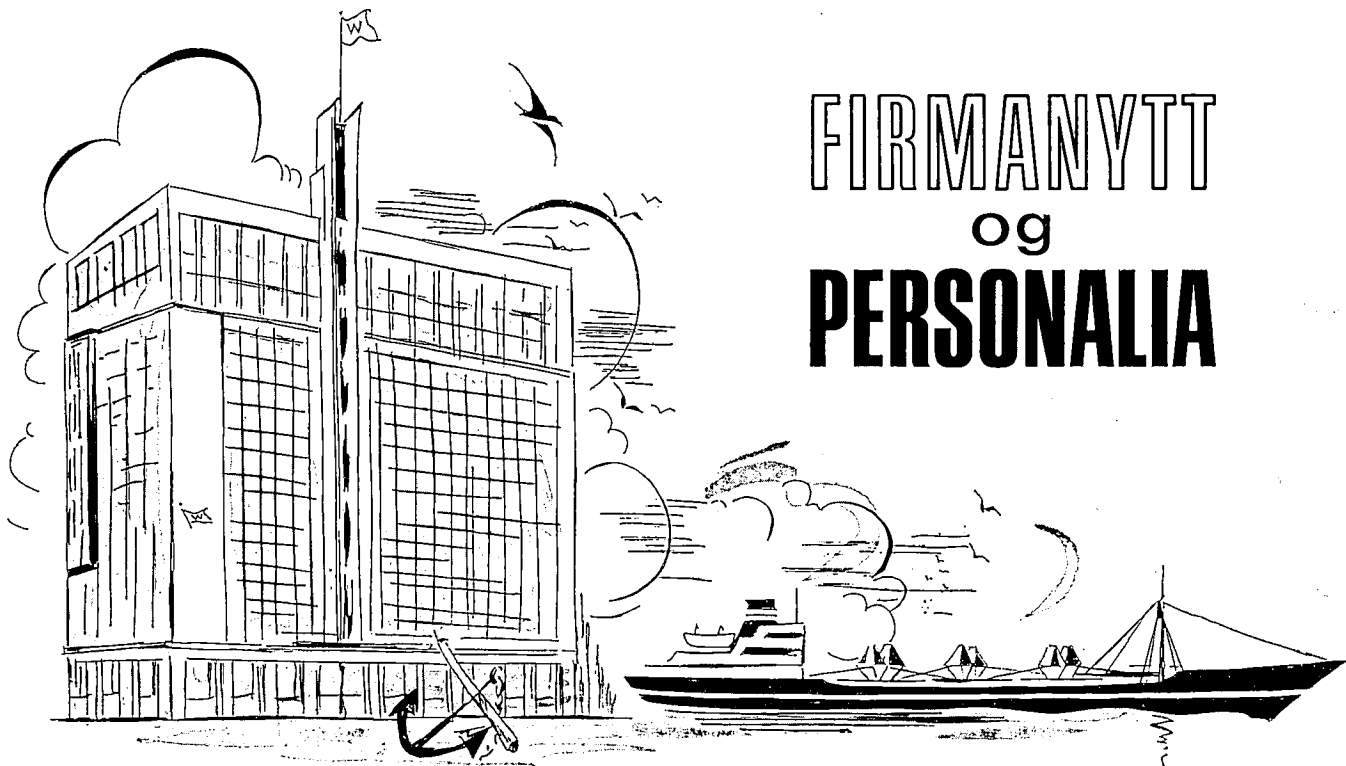
Av seksjonens 83 medlemmer ved kontoret er dog i alt 65 samlet på en flate, og selv om flatene nødvendigvis må bli stor og korridorene lange, er det vesentlig bedre enn å være spredt i flere etasjer.



RA.5



H.VII-1



FIRMANYTT og PERSONALIA

UTNEVNELSER

Inspeksjonen:

Ved innkjøpssjef Gunnar Herlands fratreden med pensjon pr. 30. juni d.å. er Erik R. Sundby utnevnt til innkjøpssjef.

Tank/Dry Cargo:

Befrakter Aage Aaberg er pr. 1. juli d.å. utnevnt til stedfortreder for den daglige leder av Dry Cargo avdelingen, befrakter Per Stenstadvoll.

Assuransen:

Ole Aarholt-Larsen er pr. 1. juli d.å. utnevnt til havarisjef.

Wilhelmsens Linjeagenturer:

Fredrik Birkeland er fra 1. juli d.å. overført til Eksportservice. Han er samtidig utnevnt til avdelingssjef.

FORFREMMELSER

Nye midl. førere:

Arthur Skipnes, M/S TAMERLANE
Karle Teige, M/S TRAFALGAR

Nye maskinsjefer:

Hans Garnes, M/S TAMPA
Arthur Andersen, M/S TOREADOR

Nye stuerter:

Janos Horvath, M/S TALLEYRAND
Kenneth Mathiassen, M/T TITUS
Ørnulf Bjørvig, M/T TOLUMA

PENSJONERT

Kaptein Thoralf Wennberg
Kaptein Øiolf Myrvold
Stuert Ingolf Gangsø
Stuert Leif Gunvaldsen

VI GRATULERER

Rederiets 40-års jubileumsgave er overrakt:

Kaptein Kjell Skovrand 23/4 1970
Kaptein Olav Eltervaag 28/4 1970

Rederiets 25-års jubileumsgave overrakt:

1. kokk Chung Hap Tam 6/5 1970
Maskinsjef Hans Johan Nilsen 22/5 1970
Radiooffiser Gunnar Magus Johansen 8/6 1970

60 års fødselsdag:

Kaptein Øiolf Myrvold, 6. februar.

70 års fødselsdag:

Direktør Halfdan Holst, 24. mars.

50 års fødselsdag:

Herr Knut Try, 6. april.
Fru Solveig Sund 15. mai.

25 års tjeneste:

Direktør Kåre Skarrebo, 13. juni.

FRATREDEN MED PENSJON

Ved kvartalskiftet 30. juni i år trekker fire av firmaets funksjonærer seg tilbake med pensjon etter mange års tjeneste.

Direktør Halvard Halvorsen fratrer sin stilling ved oppnådd pensjonsalder etter 48 års tjeneste. Han begynte i firmaet 19 år gammel og var

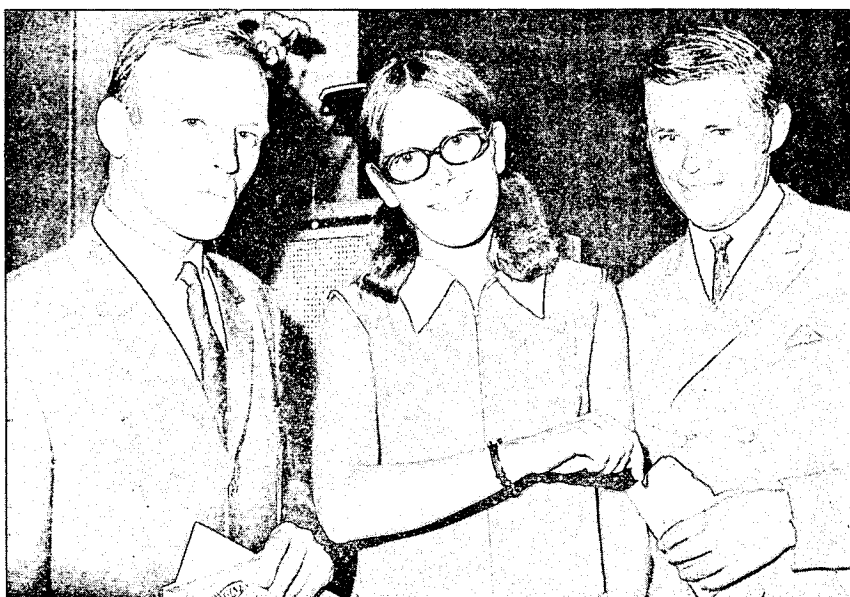
først tilknyttet Norge Mexico Gulf Linjen og derefter hjemgående linjeavdeling på Afrika/Australia. I 1938 overtok han den daglige ledelse av linjene New York/Syd-Amerika og New York/Østen, samt befraktningen av den gjenværende tanktonnasje. Etter krigen kom New York/Vest-Afrika til, mens Syd-Amerika linjen opphørte i 1947. Fra 1951 ble tankbefraktningen

utskilt som egen avdeling. Halvorsen fikk prokura i 1955 og ble utnevnt til direktør i 1959. Ved opprettelsen av Barber Lines A/S 1. september ifjor ble Halvorsen tilknyttet denne organisasjon.

Innkjøpssjef Gunnar Herland har ved sin fratreden 42 års tjeneste i firmaet. Han begynte i Revisjonen, ble så overflyttet til Australia-linjen og deretter til Ekspedisjonen. Siden mai 1934 har han vært innkjøpssjef og daglig leder for Innkjøpsavdelingen.

Frøken Marie Bruun begynte i rederiet i november 1933 og går nu av med pensjon etter nær 37 års tjeneste. Frøken Bruun var en årrekke sekretær i hjemgående linjeavdeling på Australia. Siden oktober 1962 har hun arbeidet i PR-avdelingen.

Direktør Halfdan Holst trakk seg tilbake fra aktiv tjeneste som leder av den daværende Regnskapsseksjon pr. 1. juli 1967. SKIB-REDERI bragte den gang en omtale av hans mer enn 50 årige innsats i firmaets tjeneste. Etter å ha arbeidet med spesialoppgaver i tre år, går han nu over i pensjonistenes rekke.



Lørdag avsluttet Oslo Sjømannsskole med utdeling av vitnemål. En ekstra spiss på arrangementet var utdelingen Oslo Rederforenings ur til beste elev i klassene skipper, høyere styrmenn og telegrafister.

Bildet viser de tre heldige kokkevinnere, fra venstre skipperelev John R. Vårum, Ski, telegrafist-elev Solvår Haugseth fra Øvre Rendal og og overstyrmannselev Truls Jensen. Truls Jensen er en av våre offisersaspiranter II.

Gunnar Harald Johansen hadde beste eksamensresultat ved Kokk- og Stuertskolen i Oslo i våren, og som påskjønnelse fikk han Oslo Rederiforenings ur.

Fotografiet viser Rederiforeningens representant, skipsreder Anton F. Klaveness og Johansen (til h.) under overrekkelsesseremonien.

Johansen begynte i rederiet i 1952, i 1968 ble han fast ansatt.



W.I.L.



NYTT

Red.: *Björn Lundström*

BLANDT FOTBALLKJENDISER I GÖTEBORG

Fotballtreff hos Trans weekenden 13/14. juni.

«Vi må bruke vingene i denne kampen karer, begge vingene. Nordby opererer som «spiss» og jeg selv er «sweeper».

Disse taktiske og tildels bevingede ord varmet enhver fotballentusiast på busstur fra Oslo til Göteborg. Det var vår kjente og kjære oppmann Kjell Edmann som teori-trimmet sine tropper. Etter intens nattevåk og TV-titting på VM i Mexico hadde denne fotballkjempe snappet opp diverse spissfindigheter som han nu overførte til sine fotballkjendiser.

Skal man være «in» for tiden i WIL bør man spille fotball — sporten for mannfolk. Etter lang og hard vintertrening har disse menneskelige bulldozere ervervet seg den kulemuskulatur og lettere hjulbente gange som er et skattet symbol for idrettsmenn av denne kategori.

14 omhyggelig utplukkede eksemplarer av arten var nu på vei innover Jämtlandske og Härjedalske trakter for å vise våre svenske venner hvor fotballsportens viking ble født.

Ved ankomsten til Göteborg møtte vi Transarnes første taktiske mottrekk. De kjørte opp med charmerende mottagelse, hvor Lill-Stina og

Ingalill med svensk-sexiga smil og varme klemmer forsøkte å pense Edmanns hardt innarbeidede kamplyst inn på et helt annet spor. Men Edmanns disipler holdt hodet kaldt. I deres ører klang ennu oppmannens harde og utvetydige ord: «Husk fotballen går føre alt!» Og etter å ha utdelt en iskald Pripps loset han sine spillere vennlig, men bestemte inn i de respektives avslappende gemakker.

Det ryktes imidlertid at noen likevel hadde greid å ta for seg av Göteborgs natteliv denne oppladningskvelden før den store matchdagen.

Lørdag formiddag satte Transarne inn sitt annet taktiske trekk. Stig, Walle og Vilgot innbød på lunsj ombord i KIRIBILLI. Det var her klubbens formann, for anledningen dessverre lagets målmann, førte an i det nye slagordet: «Gravlaksen går foran alt!»

Efter 3½ runde velsmakende kanadisk gravlaks kjørte han opp med 1½ runde wienersnitzel for derefter å avslutte med en osteinretning. Onde tunger påstår også at han dristet seg til en «renat». Dette måltid ble da også vår målmanns forballmessige «Via Dolorosa». Trans stilte med to målmenn den dagen. Uheldigvis sto den ene i WIL-målet.

Noen katastrofal følge fikk det dog ikke. Den harde og tildels velspilte matchen endte uavgjort 1-1, og Transarnes riktige målmann må vel få betegnelsen «banens beste». Så da vet man hvor presset lå.

Efter forfriskende dusj og badstue troppet fotballspillerne opp på Rosenhills terrasse lettere kamouflert som selskapsløver; dovent slentrende med velkomstcocktailen og påtatt blasert ventende på de 20



Trans-flickor. Og de kom. Her var Stina og Barbro, Britta og Inger. Gjensynsglede ble feiret og lovet det beste for kvelden. Og det ble det!

Stig med drabanter rigget til sitt velsmakende koldtbord. Vilgot sørget for rikelig med rødvin og Walle blandet sine «kaptensløytnanter» med stor innsikt og omhu.

Kondisjonsreserven ble derefter tatt ut på dansegulvet. Her var Edmann i elegant lukedriv med sin utvalgte. Nordby arbeidet hardt i jazztakt og fintet ut alle sine opponenter. Jensen ble stadig observert i herlige forseringer med forskjellige motspillere, men så hadde han da også kun deltatt som reserve under kampen. Vår målmann derimot hadde stadig problemer med sitt voldsomme inntak av gravlaks og deltok derfor kun i sakte vals.

Dagen etter var viet oppkvikkende morgenbad med «Gnästad-Kalles» besungne skjærgård som ramme, og etter lunsj i gammel-idylliske Läksand-gården var det dessverre dags for hjemreise. En hyggelig week-end blant hyggelige venner var til ende.

Vår spillende linjemann Jensens replikk kan stå som symbol for dette festlige arrangement: «Hva med en omkamp neste helg?»

T. M.



SOMMERSTEMNING I GARDEROBEN ...

Det er på banen spillet foregår, men det er i garderoben man får rede på hvorledes det virkelig foregikk eller skulle ha foregått. Garderoben er som et pulserende stemningsbarometer etter kampen. Vårt garderobebarmeter har i år holdt seg jevnlig på «smukt».

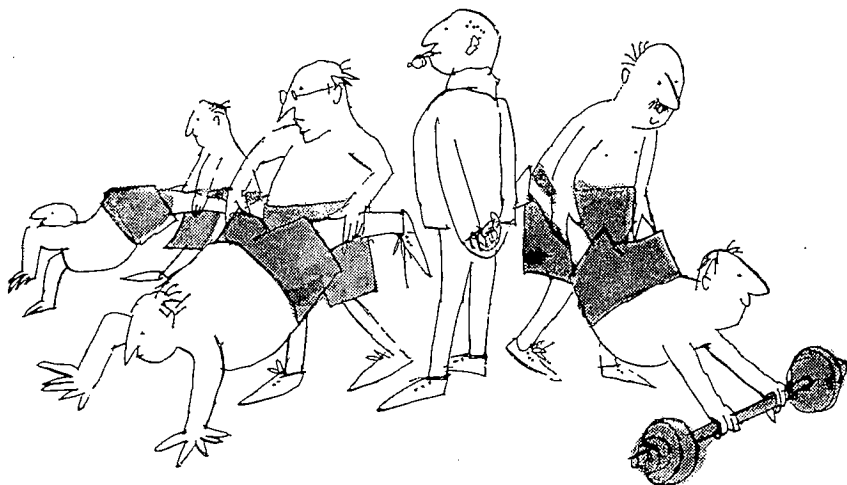
Trivelige kommentarer, jublende sang og hemningsløs glede har vært vår kjenningsmelodi under dusjen. Det er fotballmessig høytrykk i WIL for tiden. Sterke motstandere er blitt nedkjempet og vårt beste våpen har vært og er en god kondisjon. Noe som skyldes vår utmerkede trener Ragnar Aas og

Hans O. Nordbys harde kjøring på de ukentlige innendørs samlinger i vinter. På vårparten ble treningen spritet opp med ytterligere en dag i uken.

Våre spillere er derfor ikke kommet gratis til denne posisjon. Jevnlig trening og innsatsvilje er en nøkkel til idrettsmessig fremgang som også mange andre innen WIL burde benytte.

Vi får håpe at vår fotballoppmann Kjell Edmann og UK-diktator Per Johansen ved samme gode innsats greier å holde vårt garderobebarmeter på den riktige siden av streken også etter høstens kamper.

T. M.



SKRAMSTAD ...

Vår sommerskjønne oase har i disse forsommeruker vært et skattet tilfluktssted for overopphetede, asfalttravende medlemmer. I flokkevis har de invadert vårt populære sommersted og bekledd svabergene i hemningsløs soltilbedelse. Man kan også slappe av med forfriskende bad, eller rolig henslengt tilbaketrukket under skyggefulle busker, beundre bikinimotens svingninger rundt linjelekre kvinnekropper.

Vårt feriested er i god trim for tiden. Dette skyldes hovedsakelig vårt hyttestyres innsatsfylte dugnadsarbeid. Eiendommen har fått en ny tilvekst i år. Annekset som den kalles, ligger rolig tilbaketrukket på toppen av området. Bare her har det vært utført en enorm dugnad. All

innvendig maling, tapetsering og utvendig maling er utført av hyttestyrets medlemmer, noe som ellers ville kommet opp i nokså store summer. Og skal man dømme etter de ferierendes uttalelser skulle arbeidet holde de beste fagmessige mål.

Odd Due Nordahl og Frode Laursen har sørget for innvendig make-up av Hovedhuset. Alle gulver er slipt, beiset og lakkert etter alle kunstens regler.

Vår populære vaktmester Flydal holder fortsatt sin veltrimmende hånd over det 12 måls parkmessige anlegg. Denne trofaste vokter pleier eiendommen som sin egen og gjør det til en fornøyelse å vandre rundt på de gressgrønne skrånninger blant lubne busker og fargerike blomsterbed.

T. M.

SKI- SKYTING.



Ilevolden — stedet hvor bare de aller barskeste WIL-medlemmer samles.

Et kvart hundre av våre lokale «jomsvikinger» utkjempet den årlige holmgang udi skiskytterkunsten. Her var ingen bornerte Frank Butlers eller frynsete Annies, men barske, knikkerskleddede deltagere av begge kjønn med skismøring, patroner og mjød i sekken. På sørpete aprilsnø raste noen av våre skikjemper rundt med gevær på nakken.

På standplassen hersket ivrig skyttervirksomhet. Simonsen som vant denne urnorske sportsgren, hadde snappet opp enkelte triks fra cowboyfilm på Eldorado og skjøt etter første runde to blinker, ett bomskudd og en herlig fulltreff på en mannevond katt i utkanten av standplassen. Dette holdt til populær seier.

Efter løpet var det skiskytterfest i beste Valhalla-stil. Monsen hadde holdt igjen de resterende skarpe skudd og det gjorde han klokt i.

Ovenfor ser vi vår populære skioppmann, Kristian Monsen, fotografert under premieseremonien. Til venstre overrekker han Simonsen 1. premie i herreklassen og til høyre ser vi ham i kjent og kjær stil ved utdelingen av ærespremie til en av våre kvinnelige deltagere. Og som man ser, det Monsen gjør, det gjør han godt; noe som også kan stå for hele hans innsats under avviklingen av vinterens skibegivenheter.

T. M.

Håndball- TREFEF

SCAN-SPORT — har eksistert innen WIL i mange år med idrettsforbindelser hos Transatlantic og Brostrøm. For å fullføre denne skandinaviske linje tok vi i våres kontakt med Ø.K., København. Vi ble da enige om en årviss håndballkamp med våre danske venner.

Lørdag 29. mai stevnet «Danskebåten» inn Oslo-fjorden med sin

morgenglade last av håndball-spillere. På bryggen sto mottagelseskomiteen klar og det bar avsted til lunsj ombord i M/S THEBEN.

Derefter ble det tid til en shoppingrunde i Oslo og en liten sightseeing-tur før håndballkampen braket løs i Nordstrandshallen kl. 1400.

Det ble en hard kamp, hvor våre danske venner, i pakt av sin hurtige

stil, fort gikk opp i betryggende ledelse. Men vi kom godt, men dessverre litt sent. Og da slutt-signalet gikk, var det ufravikelig 12-8 til våre motstandere.

Skramstad var som så ofte før valplassen for hyggelig sammenkomst etter hard dyst. Og hyggelig ble det. Kontakten var spontan og tiden gikk fort til våre danske venner søndag kl. 1700 bordet «Danskebåten» for hjemfart.

En week-end i beste sportslige tone var til ende, og lover godt for den fremtidige kontakt.

T. M.

skipsidrett..

PER NORMANN JOHANSEN

«TROUBADOUR». Første halvårs toppnavn i årets fotballserier til sjøs. Pr. i dag leder TROUBADOUR verdensserien på bedre målforskjell foran tyske «DIEDERIKA WIARDS». I nordisk serie er det annenplass med en kamp mindre spilt enn lederlaget. Den norske serien har det foreløpig bare blitt spilt tre kamper i som holder til en foreløpig 12. plass. Fotballdiktator kaptein Just Jahren er tilbake i TAURUS-form og lover en topp-plassering også i Norsk Serie før året er omme.

Vi kan ellers ikke si oss helt fornøyd med første halvårs resultater, men en del resultater ligger forhåpentligvis på is og vil komme etter hvert.

B/S TAKARA er fremdeles vårt sterkeste all round-skip, med følgende plasseringer til nu, nr. 38 i norsk serie, nr. 7 i friidretts lagkonkurranse og nr. 12 i svømmeknappkonkurransen. Den er heldigvis ikke ensom i toppen lenger. TANABATA og TEHERAN følger godt opp, og kaptein Østlie & Co. skal nok få noe å gjøre før sesongen er over og rederiets idretts-skip 1970 kan utpekes.

Det foreligger forøvrig muntlige rapporter om fine idrettsmiljø- og -prestasjoner ombord i flere båter. Jeg vil på det instendigste be om at samtlige som utfører de forskjellige øvelser, rapporterer resultatene snarest mulig til Velferden.

Av andre skip på resultatlisten pr. 15. mai nevner vi TRAVIATA, TARONGA og TIBER i fotball, mens fotballskipet 1970 M/S THERMOPYLÆ har ofret seg for friidrett i år på en foreløpig 32. plass med 337 gjennomsnittspoeng.

Av andre sparsomme toppresultater første halvår 1970, kommer en «heit» melding fra Bangkok. M/S TARANTEL vant idrettsuken der i 43 plussgrader.

Skipets idrettsmiljø fortsetter, det er 2 år siden TARANTEL var oppe i teten i en idrettsuke, dog ikke med en sådan topp-plassering. Av rapporten fra Bangkok fremgår det at til tross for «ulovlig» temperatur og det øvrige temperamentsfulle som finnes i drettsbanens umiddelbare nærhet, var det den jevne deltagelse og mange ypperlige resultater som førte skuta til topps. Atter en gang var det veteranene som

ble tungen på vektskålen. Kaptein Waage, tømmermann Titlestad og båtsmann Stougaard samt vinneren av Old Boys-klassen Asbjørn Røren utgjorde de beste på TARANTEL's ellers jevne lag.

Før vi totalt gjør oss ferdige med sesongen 1969, nevner vi at det har vært arrangert premieutdeling ombord i de tre beste skipene for 1969.

FOR M/S TALISMAN's og M/S THERMOPYLÆ's vedkommende avholdtes premieutdelingen ombord da skipene lå i Oslo. Representanter for Velferden, Sjømannsforbundet, Velferdsrådet, Norges Fotballforbund, Norges Idrettsforbund, rederiet og presse var tilstede sammen med skipets egne offiserer og mannskap. Det er bare blide ansikter å se når sølvet skifter eier og finner sin plass sammen med tidligere premier, eller fyller opp i det nymonterte premieskap ombord. Generalsekretær Nic. Johansen var forøvrig på utkikk etter nye talenter etter tapet av Sunde og Iversen. Han var mektig imponert over scoringsstatistikken til skipslagene. Etter dype og alvorlige samtaler med kapteinene Fjelle og D. Holtan Nilsen fikk han nok noen tips om offensivt spill.

Rederiets idrettsskip 1969, B/C TAKARA, kom dessverre ikke til norsk havn slik at premieutdelingen måtte overlates til skipet selv med assistanse av Velferdssekretær Larsen i Wilhelmshafen. Vi lar forøvrig Kaptein Finn Østlies referat fra premieutdelingen tale for seg selv.

PREMIEUTDELING OMBORD PÅ B/C TAKARA

«Premieutdeling torsdag 9. april i offiserenes dagligrom.»

Ja, slik sto det på oppslaget og slik fant premieutdelingen sted for vinneren av rederiets konkurranse blant tank og bulkbåtene i 1969. Til tross for at dette var første kvelden under land på godt over en måned var samtlige møtt fram med unntak av nødvendige vakter. Ja, selv disse tok en aldri så liten snarturnom for å hylle premievinnerne. Stemningen var upåklagelig, til tross for at det hele var svært improvisert, og over en velsmakende liten cocktail gikk alt smertefritt. Premiebordet var velfyllt og applausen kom uoppfordret til de som mottok sine velfortjente premier.



M/S TARANTEL — Idrettsgjengen.



M/S TALISMAN —
Stolte fjes etter premiehosten 1969.

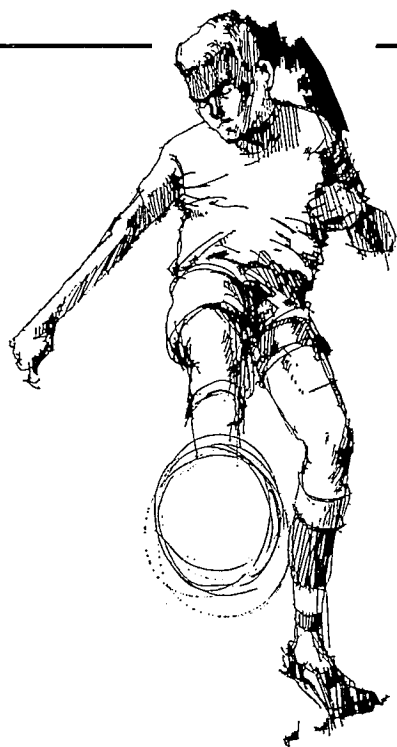
Efter at de frammøte var ønsket velkommen av undertegnede ble ordet gitt til velferdssekretær Larsen som hadde tatt turen nedover fra Wilhelmshafen for anledningen. Larsen ga en orientering om konkurransene i året som gikk og ga besetningen på TAKARA uforbeholden ros for de oppnådde resultater i den hårde konkurransen. Han sa også at det som kanskje gledet mest var den allsidigheten som hadde hersket idet det var premier i nesten alle konkurranser og at det var først og fremst som lag at TAKARA hadde gjort seg gjeldende. Ja, slik er det vel meningen det skal være, det er også det som har preget skutta besetning i året som gikk, laginnsatsen og kameratskapet, la han til.

Derefter gikk Larsen over til å dele ut premiene fra velferden. Hjelpepike Karen Boysen var først ute og når sant skal sies ble det mye sølv på henne. Men med den innsatsen vi vet hun la for dagen var det ikke mer enn fortjent og hun fikk sin velfortjente applaus. Derefter var det sønnen, 1. kokk Rolf Boysen, som måtte fram og motta premier og en like velfortjent hyllest. Selvom premiesamlingen ikke kom helt opp imot opphavets så var den ikke å forakte. Foruten

å være en allsidig og aktiv idrettsmann har Boysen hele den tiden han har vært ombord vært en ildsjel når det gjelder velferdsarbeidet. Når han nå gikk i land var det lagt sammen til en nydelig krystallvase til ham som en takk fra en samlet besetning og det er å håpe at de kommende års resultater ikke skal bli altfor sterkt preget av savnet etter ham. Derefter ble sistemann som hadde plasert seg på individuelle resultatlistor kalt fram. Også han var fra «byssedepartementet», sjefen sjøl, stuert Karl F. Pettersen. Pettersen startet i veteran-klassen og kan være et eksempel for den aktivitet og han la for dagen og de fine resultatene han oppnådde. Også han fikk sin velfortjente applaus. Derefter ble så skipets fratrede fører, kaptein L. Jelmert bedt om å motta premiene som var tilfalt «den sentrale person av hunkjønn», B/C TAKARA. Ja, det var pokaler og diplomer i så stort antall at kaptein Jelmert måtte rekke dem videre for favnen strakk ikke til og jubelen sto høyt i taket for hver premie. Ikke nok med at ikke Jelmerts favn strakk til, men nå må vi også se oss efter et nytt premieskap. I tillegg til premiene til skutta ble så kaptein Jelmert, som nå legger årene inn, overrakt et nydelig tinnfat med inngraveringen



M/S TAKARA —
Fra venstre: Karen Boysen, Rolf Johan Boysen, Leif Jelmert, Karl Fredrik Pettersen.



Fotballgjenget fra M/S TAKARA

«Med takk for hyggelig samvær» fra offiserer og mannskap på B/C TAKARA« og det var hyggelig at den trauste sjømannen var berørt av det som ble ham til del. Jeg tror jeg trygt kan si at nå nådde applausen toppen. Jelmert takket i få, men velvalgte ord for presangen og for samværet, og sa at han skulle følge båten videre på dens ferd og han håpet at den fortsatt ville hevde seg som idrettsbåt. Jeg er overbevist om at det er av stor betydning for trivselen og samholdet ombord sa kaptein Jelmert tilslutt og ønsket TAKARA og avløser lykke til.

Derefter foretok Boysen utdeling av endel idrettsmerker og søvmmeknapper og beklaget at premier for avholdte konkurranser på den siste turen var forsvunnet i posten mellom Rotterdam og Emden. Boysen takket så for helhjertet innsats fra samtlige ombord i den tiden han hadde vært her. Det har ikke vært vanskelig å drive med velferd ombord på TAKARA, sa Boysen, han var alltid blitt møtt med velvilje fra kaptein, offiserer og mannskap og under slike forhold er det bare en fornøyelse å lede velferdsarbeidet. Han takket for presangen og ønsket lykke til i 1970 som Boysen selv har gitt startsignalet til og ført skuta fram til fine plasseringer på de foreløpige resultatlister. Så er det «bare» å følge opp der Boysen slapp.

Undertegnede sluttet så det hele av med ønske om fortsatt aktivitet på idrettsfronten og annet velferdsarbeide og frambrakte ønsket om at vandrepokalene for beste tank og bulkbåt om to år måtte tilfalle TAKARA. Så var det hele over og man var et minne rikere.

Resultater B/C TAKARA:

Norsk mesterskap i friidrett	7. premie
Nordisk serie i fotball	41. premie
Norsk serie i fotball	27. premie
Norsk mesterskap i hopp u/tilløp	25. premie
Idrettsmerkekonkurransen	4. premie

Individuelt:

Karen Boysen, Kv. kl. 3:	60 m	10. premie
kule	6. premie	4. kamp
høyde	4. »	lengde u/t.
lengde	6. »	høyde u/t.

Rolf Boysen, senior	kule	17. premie
høyde	30. premie	lengde u/t.
4. kamp	20. »	høyde u/t.

Stuert Karl F. Pettersen, veteraner	60 m	22. premie
-------------------------------------	------	------------

Dessuten har skipets tidligere fører, kaptein P. Valldal oppnådd 14. plass i 60 m. for veteraner.



“Your trouble is lack of exercise, Mr. Mulcready—try changing channels a bit more often . . .”



LØST OF EAST



KURSVIRKSOMHET

SAF befalskonferanser: 3 overstyrmenn, 2 maskinsjefer, 1 1. maskinist, 3 stuerter.

Brannvernkurs: 5 maskinsjefer, 2 inspektører.

Reguleringsteknikk: 2 maskinsjefer, 1 1. maskinist, 2 elektrikere.

TANKFLÅTENS DISPONERING 2. KVARTAL 1970

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

M/T TUAREG, TIBERIUS, TAURUS, TEMPLAR og TAMANO er fortsatt beskjeftiget sine tidscertepartier i «dirty world-wide trade».

OBO CARRIERS

M/S TEHERAN — Avgikk Tubarao 2/6 etter å ha lastet en full malmlast for Jugoslavia. Ventet å ankomme Bakar 18/6 og etter utlossing skal skipet til Nord-Afrika for å laste en full last med olje for Brasil.

..M/S TARIM — Avgikk Rotterdam 4/6 etter å ha losset en full last med olje fra P.G. Etter et kort verkstedsopphold i Bremerhaven (avgang 10/6) balaster skipet til P.G. for å laste olje.

BULK CARRIERS

TANABATA — Etter en full last med korn fra Baton Rouge til Japan gikk skipet 24/6 fra Kawasaki i ballast til Dampier Australia og lastet 3/6 en full last malm for regning Hamersley. Skipet skal losse i Italia

hvor ankomst ventet 5/7. Derefter i ballast til Baton Rouge for å ta korn til Japan.

TAKARA — Skipet fortsetter på sitt 2 års tidscerteparti til Bergesen. Etter å ha losset malm fra Liberia i Italia hvor skipet avgikk 6/6 skal det gå i ballast til Venezuela for å ta malm til USNH.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — Fortsetter på sitt tidscerteparti for oss.

JOHS. PRESTHUS — Skipet er sluttet for en T/C rundtur via US Gulf/Mexico og ble levert «on dropping outward pilot» Liverpool 24/4.

LUCY — Skipet er sluttet for en T/C trip Singapore/Cont., og ble levert i Singapore 25/5.

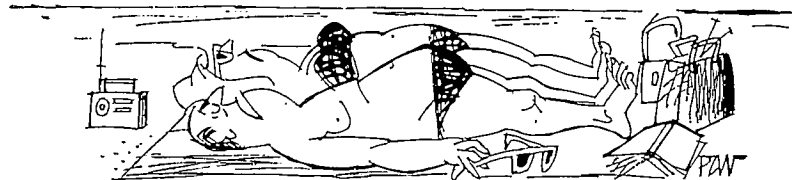
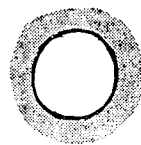
PEARL ISLAND — Skipet er sluttet for en T/C trip til Australia og ble levert i Rotterdam 5/6.

DOKKINGER 2. KVARTAL 1970

Nyland Vest, Oslo	3 skip
Framnæs mek. Værksted, Sandefjord	1 skip
Niehuís & van den Berg, Rotterdam	1 skip
Ateliers Français de l'Ouest, Brest	1 skip
Terrin, Marseille	1 skip
Sembawang, Singapore	1 skip
Mitsui, Tamano	1 skip
Hitachi, Yokohama	1 skip
Hitachi, Innoshima	1 skip

11 skip

“Here comes that
damn cloud again.”



SKIB-REDERI

Informasjonsorgan — Wilh. Wilhelmsen

Redaktør: Stein Kagge — Layout: Tore Mørch

Redaksjonskomité: John Bartolf - Sverre Thorstensen - Nils Wetlesen

Innlegg og artikler til neste nummer må være redaksjonen i hende innen 15. august 1970.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	Harald Harbak	A. Hellervik	Agnar Kjeøy	Frode Monsen	F. Johansen	Astril Nilsen	Leif Bjerkvik	Arne Nilsen	E. Olsen	E. Nilsen	H. Hermansen
TAGUS	Jacob Tidemann	Kjell Dahl	S. Westerheim	S. Støhr	Skotheimsvik	R. Tidemann	Arne Bore	Olav Kongsberg	Lars Aanesen	G. Magee	N. Sjøholt
TAIKO	I. Husum	Paul Lie	E. Rojahn	H. Hagestad	John Nilsen	Gunnar Jensen	P. Strandklev	Hans Strand	Bjørn Hoff	M. Becker	K. Heggbro
TAIMYR	T. Mikalsen	Nic. Berg	A. F. Vorren	P. Hagestad	Bengt Arnesen	A. Ingebrethsen	Åge Grønsvold	A. Brynhildsen	K. Svendsen	Christoffersen	Jon Kleppe
TAIPING	S. Bryde	L. Haugen	O. Kragseth	T. Hagen	R. Jørgensen	G. Bryde	Sverre Gurrik	K. Gjøsdahl	Bjørn Røstad	B. Sobakken	Nils Hegge
TALABOT	B. Lemboorn	Ph. Lambourn	Odd R. Eide	K. Greåker	R. Gjenv	A. Pedersen	J. Thorvaldsen	K. Frostad	K. Kvalsvik	Arnf. Olsen	E. Madland
TALISMAN	I. Fjelle	W. Christiansen	Knut Sinnes	A. Nordgaard	K. Aas	M. Holst	M. Fladvad	O. Hammervold	K. Niilen	Arild Opsahl	Mc Donald
TALLEVRAND	Ole Hoff	Børge Håland	J. Lindhøvd	W. Halvorsen	J. Horvath	L. Larsgård	Johan Olsen	Knut Strøm	Anders Dalen	F. Gude	R. Markmann
TAMERLANE	A. Skipnes	O. Thomassen	F. Sakseide	O. Eiklund	E. Svøren	Tore Andersen	O. B. Hansen	H. Vennesland	E. Ellassen	J. Dalseid	A. Jordanger
TAMPA	K. Berthelsen		Terje Enger	T. Bjerkeland	E. Aanstad	G. Johansen	H. Garnes	P. Blankholm	K. Ryr	R. Eriksen	A. Olsen
TANGRED	M. Sætren	P. O. Johansen	N. Rønnestad	V. Jacobsen	Steinar Saure	Nils Thorsvik	F. Haakonsen	F. Antvort	K. Furuheim	T. Steffensen	Petrecevic
TARANTEL	Gunnar Waage	T. Nilsen Bua	A. Evensen	Alf Dale	A. Hellesjord	B. Bratland	Steinar Vikene	K. Torgersen	P. Krag	E. Børntsen	A. Røren
TARN	Thor Johnsen	Olav Sætre	Ole Knurvik	Alf Dale	G. Johansen	Inger Olsen	Kåre Godaker	John Petterød	H. Pettersen	Ø. Svendsen	R. Stavseth
TARONGA	H. Blindheim	Arvid Rørvik	S. Nordvik	Ole Knurvik	K. Teitlie	Odd Stam	Ole Halaas	Svein Hafskjold	G. Iversen	Ø. Kvalvold	A. Amundsen
TATRA	E. Aslakson	Sigurd Gustad	Tore Ottosen	N. Kvernes		Tore Foss	Leif Bjaerstad	O. Otterhals	H. Andersen	Leung Chuen	O. Egderød
TEMA	R. Horsfjord	Olaf Lindholm	Tor Salvesen			K. Sætre	S. Bigseth	O. Kvam	K. Kristiansen	Niels Jørgensen	
TEMERAIRE	Kr. Kristoffersen	L. Øksenvåg	H. B. Schnitler	R. Brandeggen	R. Jørgensen	Magne Berg	L. Gulliksen	N. Antonsen	F. Andersen	Reidar Hoan	A. Vassbotten
TENNESSEE	H. Lovik	R. Kristoffersen	Kjell Fagerbakk	E. Magnusson	Oddvar Olsen	Sissel Lovstad	Lauritz Hessen	Alf Myreng	Svein Miland	S. Kvam	Lajos Pupos
TERRIER	A. Slnkaberg	Egil Tørlø	P. Skare	K. Sivertsen	H. Ingebrethsen	S. Ihle	R. Siljderen	B. Landmark	H. Johansen	A. Blegstli	A. Valderhaug
TEXAS	J. Pedersen	J. Marthinussen	Tore Larsen	Olav Skoyen	Asbjørn Ruud	H. Myhrseth	Alf Lithun	Konrad Næss	Per Nicolaysen	J. Bjønnes	F. Magnussen
THEBEN	A. Toft Nilsen	A. Thygesen	Stener Jensen	A. Kibsgård	Arne Bjelde	Arne Bjelde	Reif Nilsen	B. Grestad	Rolf Trana	Svein Myllius	Kaj Andersen
THEMIS	Rolf Andersen	Kåre Sandvik	K. Gjøsdal	Ole Eide	A. Gulbrandsen	Karl Nilsen	Erik Thoresen	Arne Waagen	H. Aasen	V. Johansen	Kj. Madland
THERMOPYLÆ	Ø. Myrvold	Arvid Hansen	L. Gamlan	E. Følvsjø	Ove Fredriksen	M. Dale	K. Tallaksen	A. Bjørklund	L. Ullensvang	J. Stenberg	H. Florian
TIBER	Fr. Leyre Olsen	Johs. Johansen	Svein Overaa	R. Håbet	Odd Karlisen	Storsletten	S. Urheim	Jens Leknes	Frank Hansen	J. Netland	O. Mark
TIJUCA	H. F. Tonholm	E. Kvalheim	UIF Snerting	Håkon Nyberg	B. Olsen	Leif Bakken	K. Eckhoff	K. Slynngstad	P. Gresvik	Benjaminson	Oddvar Sande
TIRRANNA	A. M. Kristiansen	Knut Helminsen	Lars Garshol	Jan Hansen	A. Gundersen	O. Simonsen	Sverre Aakre	T. Trond Trondsen	K. Mathisen	A. Storli	U. Østvik
TITANIA	O. Hornvedt	Erik Alvin	Ole Risbach	Per Brekke	N. Partapouli	B. Falao	S. Mikkelsen	Jostein Vokso	Per Bjerkvik	Arild Løken	B. Montander
TOLEDO	Willy Lund	Arne Kvinsland	T. Eriksen	E. Hansen	Alfred Hansen	Bjørge Sexe	Arne F. Wik	Ø. Rasmussen	T. Nilsen	E. Hagen	Ian Andersen
TORREADOR	Alf Tepstad	J. Sonstebj	H. Williamson	H. Lehning	John Sollie	Oline Nielsen	A. Andersen	Harald Hansen	Rolf Olsen	T. Gravdal	S. Larsen
TORO	J. Lindheim	Nils O. Arnesen	Odd Bjerkeng	Egill Andersen	Chou Wai	Gudmund Stensen	H. Martinsen	Leif Svendsen	S. Enholm	H. Kristiansen	T. Fjertoft
TORONTO	M. Lausund	Ivar Gamlan	Kjell Dønheim	Steinar Dahl	Mellembråten	T. Aanerud	Leif Svendsen	Harald Hansen	Leif Skåne	K. Flote	N. Skrovseth
TORRENS	A. B. Daviknes	Jon Bjørheim	J. E. Johansen	M. Brandt	Egill Skau	E. Bergum	Hans J. Nilsen	F. Jansen	O. R. Sæter	Lago Blanco	A. Keim Johnsen
TORTUGAS	Wilhelm Lund	Jon Bjørheim	Olav Klock	Knut Dromnes	A. Guttormsen	Haldis Olsen	B. Ystenes	E. Malmstein	L. A. Lillevik	L. A. Lillevik	S. Gjerø
TOULOUSE	S. Aksnes	Sparre Knutsen	B. Sakshaug	T. Eide	T. Holmen	R. Gulvåg	Knuten	L. Glærum	K. Berge	F. Larsen	Alstad Aamodt
TRAFALGAR	Leif Øines	Sven Ulseth	Klaus Olsen	R. A. Tidemann	Harry Barstad	A. Undrum	Johs. Larsen	B. Rørstad	A. Flåten	B. Strand	Yu Kim
TRAVIATA	Chr. Foyn	J. Resen	K. Gulliksen	B. Bull-Njaa	G. Mikkelsen	Jan Gaare	O. Lervåg	K. Nordlien	A. Bjerklien	K. Jørgensen	Chr. Hepworth
TRIANON	Kr. Kristiansen	Syver Augensen	A. Yttergård	R. A. Tidemann	S. Pedersen	H. Chr. Siltvedt	Rolf Kinn	K. Nordlien	K. Kristiansen	N. Paulsen	E. Thoresen
TRICOLOR	O. R. Vik	Rolf Ambjørnsen	K. Brandser	K. Andersen	K. Andersen	Jon Giske	O. Løkkebø	M. Søvik	Xavier Chen	Ø. Saunes	R. Steen
TRINIDAD	Th. Hammer	C. Aarrestad	F. Sandblåst	O. R. Olsen	O. R. Olsen	Norvald Veel	A. Endresen	A. Endresen	T. Gundersen	Ø. Saunes	C. Rodriguez
TROUBADOUR	Just Jahren	J. Henriksen	Per Podhorny	Rolf Røed	R. Nilsen	Dag Hølerud	Odd Jacobsen	Odd S. Nilsen	Ø. Saunes	A. Thommessen	C. Rodriguez
TUGELA	F. A. Johansen	Olav Arvik	Per Podhorny	R. Nilsen	R. Nilsen	Jon Brøten	Odd E. Aas	K. Haugland	Per Østby	E. Løseth	K. Arild
TULANE	T. Wennberg	Odd A. Pedersen	Flazowski	G. Jensen	Finn Olsen	Bodil Hagen	Arvid Hole	F. Lund	A. Bøe	L. Ørjasæter	S. Duran
TUNGSHA	K. Tidemann	G. Christoffersen	Knut Johansen	G. Jensen	G. Jensen	R. Nygaard	G. Slinning	Th. Simonsen	R. Johansen	H. Nyberg	K. Hansen
TURANDOT	O. Abrahamson	Stigmund Strand	Per Andersen	Per Andersen	A. Heggem	Trond Rian	Paul Andreassen	T. Nedregård	H. Nyberg	Johs. Opsahl	A. Nilsund
TYR	Th. Hansen	Kolbjørn Voss	Per Sand	J. Kristiansen	Per Pettersen	Paul Andreassen	R. Dyrli	Odd Eriksen	Johs. Opsahl	F. Mayer	H. Pedersen
TYSLA	Harald Horseng	Tore Løken	T. Hansen	J. Kristiansen	A. Andreassen	R. Dyrli	Anne Skår	H. Jørgensen	S. Garvik	I. Hansen	F. Kristiansen
TØNSBERG	V. F. Foynes	Leif Amundsen	A. Rinnan	A. Schei	B. Stabell	Ane Skår					
Bulkbåter:											
TAKARA	Finn Østlie	E. Pettersen	Jan Thomassen	Ivar Rudt	Olav Aasheim	Eggers Larsen	Johs. Sundquist	G. Andersen	H. Johansen	Gunnar Sund	J. Karlson
TANABATA	A. Nesbjørg	T. Presterud	T. Edvardsen	K. Tofte	T. Abrahamson	Leif Rørvik	T. Borve	E. Lunde	Dinkelmann	R. Stensrud	P. Eritsland
OBO-båter:											
TARIM	Finn Melsom	Arne Røstad	A. Kristoffersen	Solleif Hagen	K. Skotheim	Van Lottum	Per Østrem	Kj. Vikene	Jostein Skrede	H. Haugland	G. Christiansen
TEHERAN	H. Abrahamson	J. Solheim	Rolf Østgård	Roar Hansen	A. Mathisen	Svein Odinsen	A. Jensen	Leif Rånes	T. Kvalnes	O. Bjerkli	P. Fossum
Tankbåter:											
TAMANO	Ove Stag	Bjørn Vigelso	I. Haugstulen	Sebuodegården	S. Kure	Ole Fjerdingen	O. Øverås	E. Fuglerud	M. Siverlo	Sverre Yttri	Th. Stubberud
TAURUS	Th. Bjønnes	R. Aarrestad	R. Maalstad	Arne Verpelde	E. Eckholdt	S. Johansen	Bård Risvold	A. Brandsnes	J. Griphagen	A. Jervidal	A. Jervidal
TEMLAR	Magne Madsen	Johan Sangholt	Svein Jensen	Ole Loe	Egill Berg	Åge Sørensen	Kåre Hole	Svein Bakke	Asbjørn Sandvik	H. Pedersen	B. Børresen
TIBERIUS	A. Mikalsen	Ottar Halle	T. Eidsæther		R. Baars	Turid Brevik	Leif Hansen	T. Rokling	B. Strand	A. Lago Frelre	J. Sarginson
TITUS	Jac. Brevik	G. Aronsen	G. Håkonsen		K. Mathlassen	A. Sveløkken	G. Berekvam	R. Schei	K. Christensen	L. Lonzan	L. Holmberg
TOLUMA	B. Havnor	A. Pedersen	T. Olavsen		Ø. Bjørvig	Nic. Hansen	Helge Larsen	O. Bendiksen	O. Ingebrigtsen	Nysæther	G. Halvorsen
TOSCANA	Kåre Antonsen	R. Nilsen	W. Storheil		V. Hansen	R. Ingebrigtsen	H. Jacobsen	E. Hansen	E. Hansen	Ole Rørvik	Tu Siu Lau
TROMS	Odd Gjeldnes	G. Steen	Finn Evensen		Chu Quan Fah	L. Wickstrøm	J. Giske	G. Alver	T. Fagernes	K. Brede	A. Nilsund
TUAREG	Karl Røeggen	L. Dimmestøl	Kåre Ljøen		Terje Fluto	B. Thomassen	Martin Vik	O. Marvold	Erling Solheim	J. Høyer	H. Pedersen
Nybygg:											
TROLL FOREST	Daniel Varholm	Odd Hepso	N. J. Isaksen	O. Bratlien	Kjell Pedersen	Kåre K. Johnsen	R. Christoffersen	Svein Gjerde	G. Hermansen	S. Kverne	R. Valtyrson
528 KOCKUM	H. Wiik						O. Mathisen	E. Bringeland	Odd Tingvik		
637 EMV	P. Valldal						Olav Vassbakk	Olav Schrader			