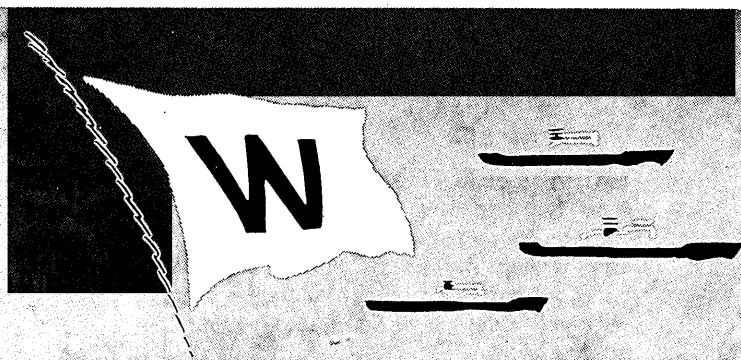


35
34
33
32
31
30
29
28
27
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

KIB-REDERI

1/71



INNHOOLD

Norges skipsfart og utviklingslandene

TV-intervju med skipsreder Tom Wilhelmsen

Fjellstemning

Norsk skipsfart og EEC

Det norske Shippingakademi

Forsikringsåret -70

De ombygde skip

La det gå sport i beredskapen

Service-verkstedet i Filipstad

Pegasus et skritt videre

Forhyringsvirksomheten 1970

Vernearbeidet gir resultater

Departementet for de kulinariske goder

— men De har jo ikke klær på dem, kaptein!

Posten skal frem

Åpning av WAT 71

Rederiet forbereder seg til driften av nye skip

Renholdet ombord

Seilende personells forsikringer

Velferdsarbeidet ombord

Firmanytt og personalia

W.I.L.-nytt

Løst og fast

Forside-fotografiet viser propellen på rederiets hittil største skip, T/T TABRIZ.

Norges skipsfart og utviklingslandene

Det er helt galt å tro at de tradisjonelle sjøfartsnasjoner motsetter seg utviklingslandenes forsøk på å bygge opp sine egne handelsflåter, slik det fra tid til annen blir hevdet på radikalt hold. Det er likedan galt å hevde at de skandinaviske sjøfartsnasjoner har til hensikt å gå sine egne veier med hensyn til utviklingslandene. Det sjøfartsnasjonene ikke ønsker, er at u-landenes handelsflåter skal bygges opp på grunnlag av flaggdiskriminering og nasjonale preferanser.

Dette gikk klart frem på den store sjøfartskonferansen som fant sted i Tokyo i første halvdel av februar. Den norske delegasjonen var ledet av handelsminister Otto Grieg Tidemand, mens Norges Rederforbund var representert ved skipsreder Knut H. Staubo og skipsreder Tom Wilhelmsen.

Når Skib-Rederi finner å måtte omtale konferansen på lederplass, er det fordi NRK's korrespondent i Hong Kong er kommet med en sterkt misvisende kommentar til det som skjedde på Tokyo-konferansen. Uten engang å ha reist til Japan.

Skipsreder Tom Wilhelmsen gav ifjor et intervju til norsk TV, der han blant annet kom inn på utviklingslandenes muligheter til å bygge opp en handelsflåte. Hans uttalelser var i full overensstemmelse med den oppfatning presidenten i Norges Rederforbund, skipsreder Thomas Chr. Haaland, har gitt uttrykk for, og med den linje som ble fulgt på konferansen i Tokyo.

Vi henviser til utdrag av TV-intervjuet på de følgende sider i dette nummer av Skib-Rederi.

DE ANSATTE MÅ HA EN MENINGSFYLT TILVÆRELSE!

Skipsreder Tom Wilhelmsen ga den 30. november et intervju til norsk fjernsyn i forbindelse med den serie av portrettintervjuer som ble laget av programsekretær Andreas Skartveit. Fire ledere av toppbedrifter i norsk næringsliv var med på denne intervjuerien, nemlig generaldirektør Rein Henriksen, generaldirektør Johan B. Holte, skipsreder Tom Wilhelmsen og banksjef Johan Melander.



Skipsreder Tom Wilhelmsen

Skipsreder Tom Wilhelmsen understreket innledningsvis den betydning Oslo idag har som skipsfartssentrum, og han kom i den forbindelse også inn på skipsmeaglernes enestående posisjon med hensyn til å skaffe last og finne nye veier å gå. På et spørsmål om rederiet Wilh. Wilhelmsen har overveiet å flytte til et bekvemmelighetsland, erklærte Wilhelmsen at han ikke kunne skjønne hva WW skulle ha i Monrovia eller Panama å gjøre.

På et direkte spørsmål fra Skartveit om nordmenn vil gå til sjøs om 25 år, svarte Wilhelmsen: «Ja, det tror jeg. Jeg tror at etter hvert som tiden går, så vil behovet for norske sjøfolk ombord i norske skip øke ganske vesentlig fordi kravene til sjøfolkene vil øke. Den sjømannen vi husker fra 40- og 50-årene var jo en kar som gjerne hadde gått på folkeskolen og så dro han til sjøs da han var 15 år. Så gikk han kanskje

styrmannskole og skipperskole. Men de krav som vi stiller til sjøfolkene idag og som blir mye mer akseptuert i årene fremover, det er ekspertise. Det blir ikke sjøfolk i den gamle forstand, men det blir et individ eller individer som har en solid utdannelse bak seg. Man kan si at det er en fordel for disse sjøfolkene også, så vil de ha evnen til å slå seg ned på land siden, om de måtte ønske det. Det blir ikke sånn som før i tiden at en sjømann var og ble en sjømann og hadde vanskelig for å finne et miljø et annet sted. Jeg tror at derved vil framtidens sjøfolk føle en langt større frihet. Så vil de trives bedre, og trivsel er veldig viktig.»

Skartveit kom også inn på spørsmålet om demokrati til sjøs og spurte om den struktur vi har idag, vil kunne leve videre.

Wilhelmsen svarte at det hittil har vært et ønske fra alle parter om å ha offiserene og mannskapet i messer og oppholdsrom hver for seg. «Hvis det skulle bli et ønske fra sjøfolkenes side at alle sammen skulle ha tilhold i samme oppholdsrom og spise sammen, så ville ikke vi som rederi motsette oss det. Jeg kan godt tenke meg at når det har gått en del år, vil det være en naturlig utvikling, kanskje en utvikling som vi med glede skal se i møte.»

Efter å ha kommet nærmere inn på det arbeidet som er gjort for å få folk ombord til å beskytte seg mot ulykker, understreket Wilhelmsen at man innen firmaet idag også er opptatt med å løse de problemer som knytter seg til sjølivet og de spesielle forhold en sjømann lever under. Et siktepunkt er det også å gi skipenes besetninger en følelse av at de er ledd i firmaet Wilh. Wilhelmsen som en levende organisasjon og enhet.

Programlederen gikk nøye inn på spørsmålet om u-landsproblematikken og den flaggdiskriminering man opplever spesielt i linjefarten. Wilhelmsen fremholdt at det er norsk politikk å hjelpe disse land til å utvikle sin egen skipsfart i den grad de selv ønsker det, men han fremholdt at det må være på sin plass å advare dem mot å starte med det aller vanskeligste, nemlig linjefart. I denne forbindelse sa skipsreder Wilhelmsen blant annet: «Jeg er ikke sikker på om u-landene er klar over det som skjer nå i linjefart med containerskip og roll-on-roll-off skip og det uhyre

kompliserte apparat som bygger seg rundt dette. Kanskje u-landene legger i vei med linjeskip som de kjøper i dag og som dermed om noen ganske få år er helt antikverte, og da hjelper det ikke hvor mye man subsidierer eller diskriminerer. De har ikke noe de skulle ha sagt. Jeg mener sett fra u-landstandpunkt, så ville det være bedre om de begynte med en enklere form for skipsfart, for eksempel bulktransporter eller kystfart eller noe sånt noe, iallfall ikke så kompliserte ting som linjefart.»

Skartveit spurte om diskrimineringspolitikken vil kunne føre til at WW blir tvunget til å etablere seg som samarbeidspartner til rederier i utviklingsland eller andre europeiske land.

Wilhelmsen ga uttrykk for at det kan komme dit hen og fremholdt diskrimineringsfaren som en av grunnene til at man innen norsk skipsfart mener at vi bør inn i EEC. Dette for å være med på å bestemme det europeiske fellesskaps skipsfartspolitikken fremover i tiden. «Sånn som det nå er», sa Wilhelmsen, «har vi ikke noen innflytelse på den skipsfartspolitikken som en gang i fremtiden skal fastlegges av EEC».

Wilhelmsen så ingen grunn til at EEC ville bli noen hardere motstander for utviklingslandene enn det delte Europa som vi har idag. Han understreket videre at norsk skipsfart ikke er tilhenger av noen form for boikottaksjoner.

Til slutt i intervjuet kom Wilhelmsen inn på firmaets målsetning, og han erklærte følgende: «Jeg mener vår målsetning kan deles opp i en rekke komponenter — målsetning for alle mulige bedrifter i verden og også her i Norge vil jo variere fra virksomhet til virksomhet. Hvis man har en liten bedrift hvor mann og kone kanskje driver alene, så er jo målsetningen langt enklere enn for oss som virkelig er blitt et ledd i samfunnet. For vi kan si at samfunnet til en

viss grad er avhengig av oss. Mannen og konen har som målsetning å få denne forretningen sin til å svive og gå og forhåpentligvis også den målsetning at de skal gjøre rett og skjøl for seg overfor sine kunder. Der ligger grensen for dem når det gjelder det rent forretningsmessige. Når det gjelder vår virksomhet, så føler ihvertfall vi at vi er en nokså viktig del av landet. Vi seiler inn en masse valuta. Jeg tror at vi i 1970 regner med å få inn en milliard kroner i valuta til Norge.»

Et annet ledd i målsetningen er, ifølge Wilhelmsen, å sørge for at de ansatte i firmaet har en meningsfylt tilværelse. «Hvis de ikke føler en trygghet ved å være her og arbeide for oss», sa skipsreder Wilhelmsen, «så tror jeg at vi har forfeilet vår hensikt, fordi vi kan ikke vente at folk skal yde sitt beste hvis de vantroves og ikke forstår hvorfor de arbeider med ditt eller datt. Dette er en vanskelig målsetning å sette ut i livet, og jeg er sikker på at vi feiler veldig ofte og at kanskje ånden er mere villig og kjødet er skrøpelig, som det heter, men vi gjør da ihvertfall så godt vi kan. Bedre kan vi ikke gjøre.»

Wilhelmsen understreket også ansvaret overfor u-landene og de mål man setter seg med hensyn til den tekniske utvikling av flåten. Wilhelmsen konkluderte med at hvis det hele skal henge sammen, må man ha en virksomhet som er økonomisk selvstendig og som kan leve videre, da firmaet i motsatt fall ville forsvinne ut av kartet og kanskje noe som måtte være enda værre — falle både samfunnet og andre til stor byrde.

På et direkte spørsmål fra Skartveit om hvor langt fremover i tiden man kan tenke innen skipsfart, nevnte Wilhelmsen Pegasus-gruppens rapport som blant annet fastlo at stort mer enn 10 år fremover i tiden er det vanskelig å tenke seg utviklingen.

JULETREFEST PÅ «M/S TRAVIATA»



Under et opphold i Hong Kong ble det arrangert juletrefest for kinesiske barn ombord i M/S TRAVIATA, og skal vi dømme etter de mange takkeskriv som er formidlet til oss via «kjerka», ble det en uforglemmelig aften for barna. Sjømannsprest Svein Holberg har sendt oss blant annet de fotografier som er benyttet her i Skib-Rederi, og han fremholder stuert A. Guttormsens innsats med ordene: «Ingen blir vel fornærmet om jeg gir sturten en ekstra blomst. Hans innsats var kort og godt strålende.» Begivenheten ble også behørig omtalt i den lokale pressen og gav fin Norges-reklame.



Efter en dagstur har jeg satt meg ned og hviler med ryggen mot en varde på Gravfjell i Østre Slidre. Rundt meg ligger fjellet, veldig, solbelyst og vilt. I syd ser jeg grønne myrstrekninger og i nord inn i Jotunheimen, selve fjelleventyret. Rett nedenfor Gravfjell ligger en setergrend. En stor fugl svever over meg, og en heilo foredrar sine vennlige fløytetoner, der den sitter på en sten bortenfor meg.

Det er ikke et menneske å se. Det er en varm julidag, og jeg føler en merkelig ro. Jeg lar bare tankene fare avsted.

Langt borte bor mennesker i skitne og larmende millionbyer. Mennesker som ikke savner denne friske luften, det rene vannet fra fjellbekken, eller noe annet av det jeg nå føler en overveldende glede ved å se. De vet ikke hva det er. De har ikke følt roen og hvilen ved å gå i fjellet, — opplevet den mangfoldige og skiftende fjellnatur. — Der tiden spiller liten rolle, men hvor små ting har større betydning.

Jeg tenker på alle de fine turene jeg har hatt i fjellet. Best liker jeg å gå utenom allfarvei og de merkede stier. Jeg liker å finne frem på egen hånd, peile meg frem på kompasset, måle avtand og granske lendet. Da føler en seg ett med vidda og fjellet og opplever det vakre og opprinnelige.

En liten tue, en blomst, skyen på himmelen, fuglelåten, — dette betyr noe. En vasser i myrlende og sliter seg over de høye fjelldrag, der bjerka vokser rett ut av en liten revne i fjellet og granen smyger seg langs flatfjellet for å finne ly for nordavinden. En ser seg for og omkring og prøver krefter. Det er sunt å gjøre det en gang i blant.

Gå turer, leve i kontakt med naturen og holde seg i form, er som å sette penger i banken og mye mer enn det. Det å bygge seg opp fysisk og psykisk betyr mye for en selv og familien en har ansvar for.

For eldre er det ikke minst viktig å opparbeide et overskudd. Da vil en føle seg ung lenger og greie alderens påkjenninger bedre. —

Jeg har ofte tenkt på dette med naturopplevelse. Noen ser, andre ser ikke. For mange er det føleri å sitte her oppe på Gravfjell og drømme seg bort i naturopplevelser. Kanskje har en fått for mye av det andre har fått for lite av.

Dagen heller. Det er på tide å dra tilbake til hytta, stedet en lengter etter og hvor en har bare gode dager.

Når jeg så kommer ned til mitt annet hjem, vil jeg etter turen føle meg tilfreds og behagelig trett. Og mens min kone og jeg hygger oss foran peisen, forandrer dagen utenfor seg til natt under et strålende farvespill.

Arthur Sekelsten.

STEIN KAGGE:

NORSK SKIPSFART SIER JA TIL EEC

Norsk skipsfart — er den tjent med et eventuelt norsk medlemskap i EEC?

Dette er det eneste jeg har til hensikt å komme inn på i denne korte artikkelen. Vi kan i tiden fremover regne med at debatten om norsk medlemskap i EEC vil tilta i styrke og omfang, og det er et fullstendig åpent spørsmål hva som blir utgangen på det hele. I det lengste vil vi håpe at argumentasjonen for og imot norsk medlemskap i EEC — Det europeiske fellesmarked — vil bli holdt på et saklig plan, men det er så sterke følelser med i spillet at et slikt håp trolig vil vise seg å være altfor optimistisk. Meget taler for norsk medlemskap i EEC — men det er også flere usikkerhetsfaktorer som gjør seg gjeldende — og det vil bli ytterst vanskelig for såvel den ene som den annen part å føre avgjørende bevis for at Norge kommer ut med pluss eller minus som medlem i EEC — hvis forhandlingene virkelig munner ut i et medlemskap. Ett er sikkert — slik EEC-samarbeidet har utviklet seg frem til idag, har **samtlige** medlemsland kommet ut med pluss. Det er liten grunn til å tro at dette skulle arte seg anderledes i fremtiden.

Men om det er mange usikkerhetsfaktorer som gjør seg gjeldende med hensyn til følgene av et eventuelt norsk medlemskap i EEC, så synes det klart at for norsk skipsfarts vedkommende vil en slik ordning klart by på fordeler. Og det er som sagt bare denne ene side av problemkomplekset som skal behandles i denne artikkelen.

Idag er det ikke truffet noen formell beslutning om å trekke skipsfartsnæringen inn i EEC-politikken. Men det er tegn som tyder på at dette forhold er iferd med å bli forandret. Når dette er tilfelle, bunner det blant annet i den koordinering av sjø- og landtransport containertrafikken fører med seg, samt de former for finansiering denne stor-drift har medført, med gigantiske

felles investeringsprogrammer på tvers av landegrensene — som har ført til kaotiske overinvesteringer i iallfall én trade.

Ett synes sikkert — tidspunktet for et skipsfartspolitisk vedtak i Ministerrådet er rykket nærmere. Skipsfarten er blitt av for vesentlig betydning til at den vil kunne holdes utenfor EEC-organisasjonenes beslutningsprosesser i lengre tid fremover. Så hvis Norge skal ha muligheter til å virke inn på disse beslutningene når de blir tatt, er det nødvendig at vårt medlemskap er bragt i orden. Dersom vi står utenfor — og selv om vi skulle oppnå en form for assosiering — er det liten grunn til å tro at vi ville kunne gjøre vår stemme hørt.

Rederorganisasjonene i de forskjellige EEC-landene har forøvrig, som en konsekvens av regjeringenes stigende interesse for skipsfartsspørsmål, opprettet et felles organ med et eget sekretariat, med henblikk på å holde en god kontakt med Fellesmarkedets forskjellige organer. At vi er tjent med å komme med i et slikt opplegg så snart som mulig, kan det neppe herske tvil om.

Når vi i norsk skipsfart fra første stund av er gått inn for forhandlinger med henblikk på norsk medlemskap i EEC, er det allikevel ett hensyn som har vært dominerende — nemlig det forhold at vi ønsker å støtte opp om alle bestrebelsene på å åpne landegrensene for et friere varebytte. Jo større internasjonal handel, jo sterkere behov for skipsfartstjenester.

Idag er det slik at en verden med et jevnt økende varebytte har et stadig større behov for den norske handelsflåte. Og i EEC-blokken er forholdet det at bare Nederland har en flåte som er «selvforsynt» med hensyn til skip. De øvrige fem er alle «underskuddsområder» på skipsfartstjenester.

Vi er idag vidne til et skipsfartsproteksjonistisk press i en rekke an-

dre land, i første rekke på linjefartens område. Hvis vi blir stående utenfor Fellesmarkedet, vil vi neppe kunne regne med at norske skipsfartsinteresser vil bli ivaretatt av EEC-landene overfor tredjeland på samme måte som om vi selv stod tilsluttet EEC. Hvis vi på den annen side skulle oppnå norsk medlemskap i EEC, samtidig med at også Storbritannia og Danmark kom med i det europeiske samarbeidet, ville et samlet Vest-Europa ha helt andre muligheter til å motvirke diskriminerende tiltak. Fordi Vest-Europa da ville stå som verdens største importmarked. I handelspolitiske og skipsfartspolitiske drøftelser ville en slik blokk ha en ganske anderledes tyngde bak et krav om beskyttelse av prinsippet om fri konkurranse i internasjonal sjøtransport.

Skipsfarten er allerede sterkt internasjonalt preget, et trekk som er blitt utdypet ved opprettelsen av store grupper med deltakelse av rederier fra flere land. Rederiene i Vest-Europa har i etterkrigstiden konsekvent hevdet prinsippet om fri konkurranse på sjøtransportens område. Som en konsekvens av denne holdning har rederne også bygget sine skip i de land som har kunne tilby de gunstigste betingelser. Dette fordi skipsfartens menn er av den oppfatning at den fri konkurranse i det lange løp gavner verdenshandelen som en helhet.

Vi har idag et verdifullt samarbeide med skipsfartslandene innen Fellesmarkedet. Det er et samarbeide som har utviklet seg på tross av en hard konkurranse mellom de forskjellige rederiene — og når så er tilfelle, er bakgrunnen den at man har erkjent betydelige felles interesser. Gjennom norsk medlemskap i EEC vil dette allerede eksisterende samarbeide kunne utbygges til felles nytte og til fremme av handelen verden over.

Derfor sier norsk skipsfart et klart JA til EEC.

EN REVOLUSJON OGSÅ INNEN

SHIPPINGUTDANNELSEN

Det norske Shippingakademi har i dag nærmere 800 elever på korrespondansekurset og over 1 200 har hittil deltatt i de øvrige kurser og konferanser.

Det er ikke bare til sjøs at den maritime utdannelsen har vært preget av tradisjoner. Også i land, innen det vi kaller **shipping**, har en vesentlig del av de ansattes utdanning foregått via praksis på rederi- og meglerkontorer i inn- og utland, ofte basert på en relativt beskjeden teoretisk skolegang. Ser man på de gode — vi kan vel trygt si: imponerende — resultater som utøverne av norsk shipping har oppnådd, kan man nesten begynne å tvile på den praktiske verdien av boklærdom — i hvert fall for skipsfartsnæringens vedkommende.

Men — på samme måte som sjømannsutdannelsen har gjennomgått en rivende utvikling i de par siste decennier, så er det også skjedd litt av en revolusjon innen den såkalte shippingutdannelsen her hjemme. Rederforbundet tok for alvor fatt på denne oppgaven like etter siste verdenskrig og etablerte de såkalte **shippingstudiegrupper**. Deres viktigste formål var å gi medlemmene, dvs. shippingfunksjonærer i vid forstand, faglig skoleing via foredrag, og utveksling av erfaringer på møter, kurser etc. Dessuten ble de som ønsket det og hadde interesse og anlegg for det, aktivisert i den utadvendte opplysningsvirksomhet om skipsfartsnæringen og sjømannsyirket. Denne gruppevirksomheten viste seg å være en meget levedyktig affære: Når den neste år kan feire sitt 25-års jubileum, vil den omfatte langt over 100 grupper og vel 1 500 medlemmer — et anselig antall, særlig det beskjedne antall shippingutøvere tatt i betraktning.

Denne form for utdanning ble supplert med et par mindre korrespondansekurser, foruten Oslo Shippingskole og dispasjorkursene. Den øvrige shippingutdanning fo-



Odd-Leif Skundberg

regikk, som nevnt, ved praksis ute og hjemme — foruten at mange frekventerte utdannelseinstitusjoner i utlandet.

Selv om dette systemet tydeligvis virket bra og skaffet næringen et dyktig og målbevisst personell i rederiene, hos meglerne, sjøassurandørene og agentene, følte de som hadde ansvaret for denne viktige del av næringens utdanning et øket behov for å få koordinert og systematisert skoleringsvirksomheten innen shipping. Våren 1968 startet Norges Rederforbund, i samarbeide med andre sentrale norske skipsfartsorganisasjoner og institusjoner, Det norske Shippingakademi, som har til formål å dekke opplæringsbehovene på ulike nivå — fra den uerfarne til spesialisten.

— Hvilket tiltak startet Akademiet med?

Vi retter spørsmålet til direktør **Odd-Leif Skundberg**, primus motor i Norges Rederforbunds omfattende opplysningsvirksomhet i hele etterkrigstiden og leder av Shippingakademiet.

— Ved årsskiftet 1968/69 lanserte Shippingakademiet et grunnkurs i shipping, lagt opp på korrespondansebasis for å kunne nå alle som ønsker å ta kurset, uansett oppholdssted. Studiet er beregnet å ta vel ett år, basert på at elevene er i heldagsstilling eller avtjener verneplikt. De elever som ønsker det, kan melde seg opp til skriftlig eksamen ved kursets slutt.

— Hva går dette Grunnkurset ut på?

— Det gir en generell innføring i sentrale shippingfag og omfatter i alt 10 kursbøker:

Rederiet
Skipsteknikk
Økonomisk geografi
Befraktning
Maritim engelsk
Norsk skipsfarts historie
Skipsfarten i dag
Mannskapsspørsmål
Spedisjon og linjefart
Sjøforsikring

Kurset omfatter tilsammen 54 brev på tilsammen 1 600 sider med originalt stoff, utarbeidet av eksperter, hvorav de fleste også fungerer som lærere.

— Er kurset beregnet på nybegynnere?

— Primært er det beregnet på nyansatte og ungdom som ønsker å begynne i næringen. Det har imid-

lertid også vist seg å være av betydelig interesse for mer erfarne shippingfolk som har behov for en horisontutvidende opplæring.

—Og hva med tilslutningen til korrespondansekurset?

— Den er meget god. Pr. i dag er det innmeldt nærmere 800 elever fra hele landet. Hovedtyngden kommer fra rederiene, men også meglerkontorer, assurandører og oljeselskaper er godt representert. Antall militære elever er i dag 125 og øker hurtig. Forsvarets sivilopplæringsråd betaler kurset, som er godkjent av departementet for mannskaper som avtjener sin verneplikt. Vi regner med å få spesielt stor tilgang på militære elever i tiden fremover. Undervisningsinspektøren i Sjøforsvaret samarbeider nå med oss om et opplegg som innebærer at vårt Grunnkurs går inn som en del av Sjøforsvarets rekruttopplæring.

— Hva med seilende elever?

— I den senere tid har også antall påmeldelser fra seilende personell vist en markert økning, og på grunn av en planlagt særordning for sjøfolk, med meget gunstige vilkår, både økonomisk og på annen måte, er det grunn til å anta at Shippingakademiet vil få et stort marked her i årene som kommer. Fra 1. juli 1970 har vi hatt en samarbeidsordning med Statens velferdskontor for handelsflåten. Dette innebærer at seilende personell kan bestille kursbøkene enkeltvis gjennom Velferdskontoret, som forskutterer 2/3 av kursavgiften og bekoster flyfor-sendelsen til eleven. Når halvparten av kurset er fullført, mottar Shippingakademiet elevens statsstøtte på 1/3 av kursprisen + et mindre rabattbeløp. Flere rederier har støtteordninger for sjøfolk som tar brevkurser, og vi har forstått det slik at mange refunderer alle utgifter etter fullført kurs. Jeg kan også nevne at vi har planer om en form for programmert opplæring for Grunnkurs-elever i handelsflåten, slik at disse slipper å vente på lærens rettelse for å kunne ta fatt på neste brev.

— Og når vil så første eksamen for Grunnkurselevne bli holdt?

— Vi regner med at et tilstrekkelig stort antall vil ha fullført alle

10 bøkene i Grunnkurset til at vi kan arrangere vår første eksamen våren 1971.

— Hva har så Akademiet å tilby de elever som har tatt denne eksamen?

— Den videre utdanning ved Akademiet, basert på eksamen fra Grunnkurset eller tilsvarende kunnskaper, er under forberedelse og vil bli lansert høsten 1971 i form av det vi foreløpig kaller fortsettelses-kurs.

— Driver dere også med videre-udanning av erfarne shipping-folk?

— Ja. Shippingakademiet har siden starten også drevet en utstrakt kurs- og konferansevirksomhet for forskjellige kategorier av erfarne shippingfolk — for øvrig en videreføring av den omfattende kursvirksomhet Rederforbundet har drevet i årene etter siste verdenskrig. Av tiltakene på dette felt kan jeg nevne: Økonomikurser for teknisk/maritimt rederipersonell, konferanser for rederienes personellbehandlere, kurser i investeringsanalyser og befraktningskalkyler for redere og meglere, sjøforsikrings-, regnskaps-, skatte- og skipstekniske kurser — både for landfast og seilende, overordnet personell. I alt har over 1200 redere, meglere og høyere shippingfunksjonærer, sjøkapteiner og maskinsjefer deltatt i disse kursene/konferansene som til enhver tid tar utgangspunkt i aktuelle informasjons- og opplæringsbehov for næringen.

— Akademiet er så up to date at det arrangerer spesielle kurser for cruiseoffiserer, etter hva vi hører?

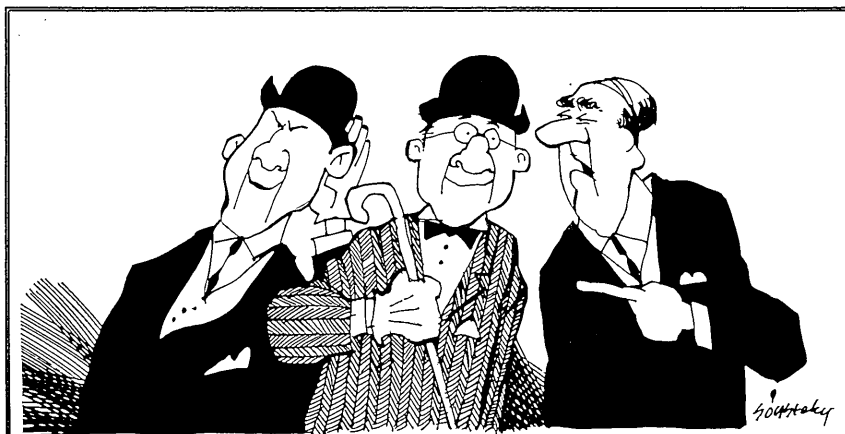
— Det stemmer. Vi har foreløpig arrangert to såkalte «representasjonskurser» for cruise offiserer — så vidt jeg vet, noe helt nytt på kursmarkedet, også internasjonalt. Disse kursene er lagt opp for å trene offiserene i å omgås utenlandske, særlig amerikanske, passasjerer. Hittil har over 40 offiserer fra 7 forskjellige cruiserederier gjennomgått kurset — og et nytt kurs i mai er allerede fulltegnet. Dette tyder på at det er et stort behov for kurser av denne typen — kanskje også for andre kategorier av skipsoffiserer.

— Andre originale opplegg?

— Ikke så originale kanskje, men bare for å vise bredden kan jeg nevne at vi også arrangerer kurser i såkalt «offentlig fremtreden» — opp-treden på talerstol, på TV-skjermen osv.

— Alt dette lyder unektelig imponerende — særlig i betraktning av den korte tiden Shippingakademiet har vært i sving. Det er m.a.o. riktig å si at Akademiet seiler i med-vind?

— Jo, det må vi ha lov til å si. De intensjoner vi hadde i starten, er foreløpig mer enn innfridd. Shippingakademiet er allerede blitt et effektivt og hensiktsmessig ledd i skipsfartsnæringens bestrebelse for å høyne kvaliteten av den stadig mer verdifulle arbeidskraft i næringen — på land og sjø!



EFFEKTIV INFORMASJON

Illustrasjon fra Det norske Shippingakademis kursbøker.

FORSIKRINGSÅRET - 70

Igjen har jeg anledning til å foreta et tilbakeblikk over fjorårets resultater i havarisektoren, og vurdere hva året hadde å by på av ondt og godt. Og det kan vi slå fast med det samme, at 1970 viste seg å bli et godt år for vår havaristatistikk, og har fulgt ganske nøye opp i de samme spor som de tre foregående viste av resultater. De prognoser og håp som vi stilte for ett år siden har således holdt stikk, og vårt økonomiske forhold til assurandørene har forbedret seg vesentlig. Vi er således i ferd med fortsatt å arbeide oss opp fra de uheldige forhold som havariårene 1964-66 hadde bragt oss opp i, med store tap for assurandørene.

Forsikringsbestanden ved årets begynnelse var kr. 1 627 197 000,—, og med en betalt netto premie på kasko og kaskointeresse for året på kr. 17 573 835,— utgjorde gjennomsnitts sjøforsikringsraten 0,93 % etter at justeringer er foretatt for salg og innkjøp av ny tonnasje i løpet av året.

Havaristatistikken for 1970 så langt vi idag har oversikt over, utgjør en såkalt **loss ratio** på ca. 35 %, d.v.s. at utgiftene med reparasjonene av de oppgjorte og kalkulerte havarier antas å koste våre assurandører ca. 35 % av de netto premier vi har betalt. Og det er som allerede nevnt et meget godt resultat.

La oss nu som ved de tidligere anledninger på denne tid, se på de havarier som har oversteget vår franchise på \$ 60 000,— pr. skip og pr. år.

Det har i alt vært fire havarier av en slik størrelsesorden at de faller som en belastning på våre sjøassurandører, og her skal vi se på hvert enkelt av dem:

M/S TAGUS — På reise Skandinavia/Australia med 7 500 tonn papir- og celluloselast.

I. Grunnstøtning i Kotka, 12/2 1970.

II. Propellerhavari i Østersjøen og anløp av Vlissingen som nødhavn, 23/3 1970.

Under manøvrering ved avgang i Kotka den 12. februar merket man seg en rystelse i skipet. Havnen var fullpakket av is, og man benyttet isbryter. Det oppstod lekkasje i rom nr. 4, som ble fylt med vann, og skipet måtte returnere til kai.

Papir- og celluloselasten i luke 4 måtte oppløses til kai hvor den uskadete del ble lagret, mens resten som var sterkt beskadiget av sjøvann ble dels solgt ved auksjon, dels dumpet.

Efter at midlertidig tetningsarbeider var utført, fortsatt skipet under assistanse av isbryter PROTECTOR til Helsingfors, hvor permanent reparasjon av bunnskadene ble foretatt ved Oy Wärtsila A/B i tiden 19/2—15/3. Reparasjonen kostet kr. 700 000,—. Uskadet last som var oppløst i Kotka, ble sendt med jernbane til Helsingfors og innlastet påny før avgang.

Den 16. mars i Østersjøen merket man «slag» i propelleren, og man konstaterte ved dykkerundersø-

kelse at propelleren hadde fått isskade. Utenfor Vlissingen oppsto det sterke rystelser i roret p.g.å. propellerskaden, og Vlissingen måtte anløpes for utbedring av skaden.

Det er erklært havarigrosse.

Havnemyndighetene i Kotka foretok en nærmere undersøkelse av bunnforholdene efter havariet for å få konstatert hvorvidt dette skyldes en større sten i farleden, dog uten noe resultat. Dette uhell kunne lett ha fått et adskillig større omfang hvis lekkasjen f. eks. hadde oppstått i maskinrommet, idet skipet da uten tvil ville ha sunket.

De totale utgifter for begge havarier vedkommende kaskoassurandørene utgjør ca. \$ 100 000,— over franchisen.

M/S THEBEN — På reise USA/Skandinavia med 4 500 tonn stykkgoods. Grunnstøtning ved Fugleskjærene utenfor Fredrikstad, 5/4 1970.

Den 5. april efter passering av Løperungen fyrlykt for inngående til Sarpsborg i overskyet og mørkt vær med radar i bruk og los ombord, grunnstøtte skipet ved søndre Fugleskjær. Alle lysbøyer var inndratt på grunn av isen, men alle fyrbelysninger var i orden. Ved grunnstøtningen hadde skipet en fart av 10 knop, slik at forskipet ble hevet flere fot og skipet stod hårdt på grunn.

Det oppsto lekkasjer i bunntankene 1, 2 og 3 samt i nr. 2 og 3 lasterom, som ble fylt med vann.

Norsk Bjergningskompani A/S, Bergen, forestod bjergningsarbeidet ved assistanse fra HERKULES. Videre ble der benyttet flytekran fra Oslo samt diverse lektere for ilandføring av last fra de 3 forreste luker til Varberg, Moss, Sarpsborg og delvis Oslo. Skipet ble flottbragt 15/4, og efter ytterligere tetningsarbeider på strandsingsstedet, fortsatte det den 19/4 for egen maskin til Oslo for sluttlossing og reparasjon av skadene.

Lasten i underrommene 2 og 3 var så sterkt beskadiget av sjøvann og olje lekket ut fra bunntankene at den i det vesentligste måtte dumpes, Lasteskadene andrar seg til kr. 2 000 000,—.

Permanent reparasjon ble utført ved Nylands Verksted i tiden 29/4—20/6 for kr. 1 500 000,—.

Det er erklært havarigrosse.

Havariutgiftene vedrørende kaskoassurandørene med tillegg av et hjelpemotorhavari den 4. desember utgjør ca. \$ 300 000,— over franchisen.

M/S THEMIS — På reise USA/Østen med 4 000 tonn stykkgoods. Brann i lasterom nr. 4 og maskinrom med anløp av Balboa som nødhavn, 3/12 1970.

Den 3. desember i posisjon N 8°33' og W 79°33' utbrøt det brann i et parti bomullsballer i nr. 4 rom. Skottet mot maskinrommet ble herunder sterkt opp-

hetet, og brannen forplantet seg til maskinverkstedet, som fikk stor skade før det lykkes mannskapet å få denne slukket ved hjelp av CO₂ gass.

Brannen i lasten var imidlertid så omfattende at underrommet måtte fylles med vann.

Skipet ble slept inn til Balboa hvor skadet last ble opplosset og dumpet. Skadningsskaden alene på lasten andrar seg til \$ 200 000,—, hvortil kommer betydelige brannskader på annen last.

Efter midlertidig reparasjon i Balboa avgikk skipet 10/12 for Østen.

Skadene på skipet utgjør diverse buler i shelter og mellomdekk for nevnte lasterom, videre ødelagt kontrollrom og kabelopplegg for babord vinsjer på akterdekket, samt beskadiget maskinverksted. Permanent reparasjon vil bli utført på anbud under skipets klassing i Hongkong i juli d. å.

Det er erklært havarigrasse.

Havariutgiftene vedrørende kaskoassurandørene andrar til \$ 150 000,— over franchisen.

M/T TITUS — På reise Santa Marta/Philadelphia med full last Crude Oil.

Kollisjon med S/T PENNSYLVANIA SUN og grunnstøtning ved Marcus Hook, Philadelphia, 24/12 1970.

Den 24. desember om kvelden for inngående til Philadelphia mistet skipet plutselig styringen som følge av «Blackout» og stopp av hovedmaskin og hjelpemaskineri etc. Man klarte å redusere farten ved hjelp av ankrene, men skipet støtte likevel mot S/T PENNSYLVANIA SUN som lå ved lossekai i Marcus Hook. Efter kollisjonen gikk TITUS lett på grunn, men ble flottbragt igjen ved hjelp av taubåter.

Skipet fikk ingen bunnskader, og efter mindre midlertidig reparasjon av ovenbordsskadene på b.b. side fikk skipet Lloyd's tillatelse til å fortsette reisen. Permanent reparasjon som er anslått til \$ 25 000,— vil bli utført senere.

S/T PENNSYLVANIA SUN's skader andrar til ca. \$ 150 000,—, og disse vil også ble utbedret ved leilighet, slik at man forhåpentlig slipper erstatningskrav for tidstap.

Årsaken til uhellet som kunne ha fått et katastrofalt omfang, henføres til for lav oljestand på diesel-olje-dagtank.

Vi regner med at franchisen vil bli overskredet med ca. \$ 150 000,—.

Selv om de havarier som er nevnt ovenfor er meget betydelige og har kostet mange penger, utgjør allikevel som tidligere nevnt, belastningen på assurandørene efter fradrag av våre franchiser, ca. 35 % av våre netto premier for året, et resultat vi har grunn til være stolte av å kunne fremlegge for våre forretningsforbindelser i de respektive assurancemarkeder.

Vår havaristatistikk var imidlertid, da vi i begynnelsen av oktober 1970 begynte våre forhandlinger med London-markedet om sjøforsikringsratene for 1971, fortsatt belastet med to uheldige år av den 5-års periode som statistikken omfatter. Nevnte periode omfattet således årene 1965-69, idet man ikke tar med det år som løper i forhandlingsperioden, nemlig 1970. I 1965 hadde vi som bekjent M/S TEMPLAR's totalforlis, og i 1966 mistet vi M/S TIRRANNA, med en

samlet utbetaling og belastning for assurandørene på kr. 36 000 000,—. I 1966 hadde vi ytterligere tankexplosjon på M/T TABRIZ, som kostet assurandørene kr. 3 200 000,—. Dette var årsaken til at den samlede loss ratio for statistikkperioden 1965-69 utgjorde ca. 80 % av våre netto kaskopremier, hvilket igjen foranlediget at disse premier for 1971 ble øket med 9,75 % efter meget hårde forhandlinger med assurandørene. Det ble hevdet fra assurancehold at premietillegget skulle vært 20 % i henhold til de skalaer som man arbeidet efter under slike forhandlinger.

Hvis vi har lov til å håpe at 1971 vil føye seg harmonisk inn i rekken av de foregående år, og med en havaristatistikk som disse har vist, skulle vi stå godt rustet til å ta diskusjonen opp med våre sjøassurandører i begynnelsen av oktober dette år, når vi på det tidspunkt skal forhandle om 1972-ratene. I og med at året 1965 da vil være strøket av den 5-års statistikkperiode vi da skal arbeide med, slik at tapet av M/S TEMPLAR ikke lenger kommer med som en belastning i våre avregninger med assurandørene, og da vi videre ifølge spilleregler kan ekskludere 50 % av det største havariet som har forekommet i den aktuelle statistikkperiode 1966-70, hvilket vil si M/S TIRRANNA's totalforlis i Finnsnesrennen den 31. januar 1966, skulle vi på disse premisser ha meget gode kort på hånden til å møte våre assurandører under de da forestående forhandlinger.

En annen ting som vi stadig vurderer er hvorvidt tiden snart måtte være inne til i større grad å gå inn for selvsassurans av flåten. En forutsetning for dette er imidlertid at vi med rimelig sikkerhet kan regne med en god havaristatistikk i årene som kommer.

En sak av spesiell interesse kan jeg nevne. Stortinget vil i slutten av denne måned få seg forelagt til behandling Odelstingsproposisjon nr. 16, som bl. a. går ut på at rederiene skal få anledning til skattefritt å avsette til havarifonds et visst beløp pr. år, en bestemmelse som uten tvil vil kunne bli til stor hjelp for rederinæringen i sine assurancemessige disposisjoner i årene fremover. Med et solid selvsassuransfond i ryggen vil næringen stå langt friere i sine disposisjonsvalg vedrørende sjøforsikringen, og i langt større utstrekning enn tilfellet er nu, spille på egne strenger i dette felt.

Loven er imidlertid ennå ikke vedtatt, og vi kan bare håpe på at dette vil skje, og i den form Proposisjonen har fått.

Det nye som er kommet inn i forsikringsbildet i 1970 er dekningen av de store tankbåter, TABRIZ, TARIM og TIBETAN, som alle har fått en franchise som innledningsvis nevnt på \$ 150 000,—. Dette måtte gjøres for å unngå de tildels radikale premieøkninger som markedet forlangte hvis skipene skulle dekkes på våre vanlige franchiser.

Det er da gitt at for disse tre skips vedkommende løper vi nu en egenrisiko på ca. 1 mill. kroner pr. skip pr. år, hvilket vil bety en meget stor belastning på vår gjensidighetskasse hvis havarier av noen betydning skulle oppstå på disse skip.

Vi er ikke i tvil om at våre folk ombord i hele vår flåte, og da spesielt på de tre nevnte skip, vil gjøre sitt ytterste for å hindre at noe slik skal inntre, og vi kan bare ønske hverandre et fortsatt godt og havarifritt nytt år.

ROLF BERBY

De ombygde skip svarer til forventningene

Det stadig stigende behov for skip som kan føre containere resulterte i at rederiet i 1970 forlenget ialt 5 skip med en ny containerseksjon. Disse skip var: M/S TEMERAIRE - TARANTEL - TAGAYTAY - TRAVIATA - TAI PING.

I tillegg til disse ble det i 1970 undertegnet kontrakter på forlengelse av M/S TAMERLANE - TIRRANNA - TARONGA - TORRENS, de to førstnevnte ved Nylands Verksted A/S, Oslo, og de sistnevnte ved Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Yokohama.

M/S TAMERLANE og M/S TIRRANNA ble levert henholdsvis 17. januar og 9. februar og M/S TARONGA - M/S TORRENS 22. februar og ca. 21. mars d. å.



Sammenligner vi med de fem skip som ble forlenget i 1970 så har selve arbeidet med våre Scandiaskip rent verkstedsmessig vært meget enklere. Dette skyldes at den sistnevnte skipstype er nyere og mer moderne og ikke trengte til noen «ansiktsløftning» i form av «squaring off» i lasterom, nytt orlopdekk, installering av VW-gear eller forandring av dyptanker m. m.

Det har derimot vært adskillig større problemer med styrke og stabilitetsberegninger under prosjektstadiet for Scandiaskipene. Disse er nemlig vanskeligere og dermed dyrere å forlenge enn skip med maskinrommet midtskips, da langskips bøyingspåkjenningen (hogging) ved de såkalte bakladere er meget store. Dette resulterte i større forsterkninger mellom den nye seksjon og det eksisterende skip.

Vi skal se litt nærmere på de tekniske data etter forlengelsen.

Scandiaskipene er forlenget med ca. 22,5 meter, og den nye seksjon er innsveisert mellom lasterom nr. 3 og 4.

Det blir 3 stk. 20' x 8' x 8 1/2' i lengderetningen, 6 stk. i bredden og 5 stk. i høyden, dvs. plass til ialt 90 stk. 20 fots standard containere i seksjonen. På de nye pontongluker kan det ialt føres 36 stk. 20 fots containere.

Fra ombygningen av M/S TIRRANNA, forskipet til høyre flyter og er trukket klar av akterskipet, som ligger støtt på blokker.



Den nye containerseksjonen innsveiset i M/S TIRRAMNA.

Det er tatt hensyn til at det ved en forholdsvis enkel forandring av konstruksjonen i den nye seksjons aktre del kan føres 40 fots containere.

På de to aktre pontongluker, som har en dimensjon på ca. 13 x 8 m, er det arrangert faste beslag for føring av enten 2 lengder 20 fots eller 1 lengde 40 fots containere.

I tillegg til den eksisterende 25 tonnns ASEA elektriske dekkskran er det montert en ny dekkskran av samme type, men med 2 meter lengre arbeidsradius, dvs. 22 meter. Kranen er fjernstyrt fra en bærbar kontroll.

Til den nye kranen er det også levert en avansert container-spreader (løfteåk) av Thrige-Nakskov fabrikk. Spreaderen er elektro/hydraulisk og fjernstyres fra en bærbar kontroll. Med et trykknappsystem kan tyngdepunktet av containerløftet forskyves i langskips retning. Dermed kan man eliminere problemet med både å få entret og losse containere fra cellene ved sterk forig eller akterlig trim. Det bør her nevnes at klaringene mellom celleføringen og containeren er ganske

liten, dvs. langskips 40 mm \pm 7 og tverrskips 28 mm \pm 7.

For å kompensere for de to høyder containere på den nye seksjons luker er det av stabilitetshensyn lagt inn permanent rujernballast i seksjonens bunntanker. I M/S TAMERLANE - TIRRAMNA er det lagt inn 1 000 tonn og i M/S TARONGA - TORRENS 1 400 tonn i tillegg til tidligere innlagt ballast på 470 tonn, dvs. disse skip har ialt 1 870 tonn jernballast i bunntankene. For å beskytte tankene mot korrosjon er det flyt ca. 300 tonn dieselolje på disse. Denne olje kan ikke benyttes. Med de erfaringer vi hittil har fått fra M/S TAMERLANE - TIRRAMNA viser de seg at skipenes stabilitet nå er bedre enn før forlengelsen.

Det bør også nevnes at skipenes styreegenskaper ikke er nevneverdig forandret etter forlengelsen.

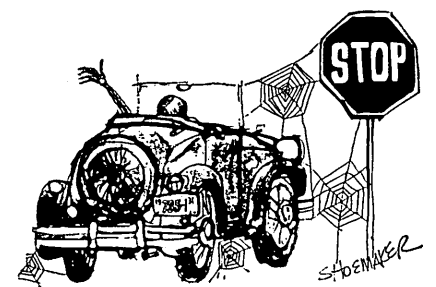
Skipenes fart beregnes å ha avtatt med 0,3—0,5 knop.

Scandiaskipene er nå særdeles godt utstyrt med laste/losseutstyr og vi summerer opp som følger: 2 stk. 25 tonnns og 5 stk. 5 tonnns dekkskranner, 1 stk. 200 tonnns, 1 stk.

40 tonnns, 2 stk. 15 tonnns, 2 stk. 10 tonnns samt 2 stk. 5 tonnns lastebommer.

Det har hittil vist seg at de 9 skip som nå er forlenget og ombygget absolutt har svart til de forventninger man på forhånd hadde forespeilet seg både når det gjelder lastehåndtering og skrogteknisk sett. Videre har dette store prosjektet blitt fullført av de forskjellige verksteder med minimal forsinkelse i henhold til kontraktene.

Det står nå bare tilbake å håpe at de ombygde skip's inntjenings-evne står i det riktige forhold til rederiets anselige investeringer i så måte.



LA DET GÅ SPORT I BEREDSKAPEN!

Vi har tidligere skrevet om sikkerhetsarbeidet ombord i våre skip. I dette innlegg vil vi gi noen eksempler på hvordan arbeidet kan legges opp for at interessen og resultatene skal bli de beste. Vi har mottatt gode rapporter fra de fleste av våre skip, men av naturlige grunner kan vi kun gjengi noen av disse.

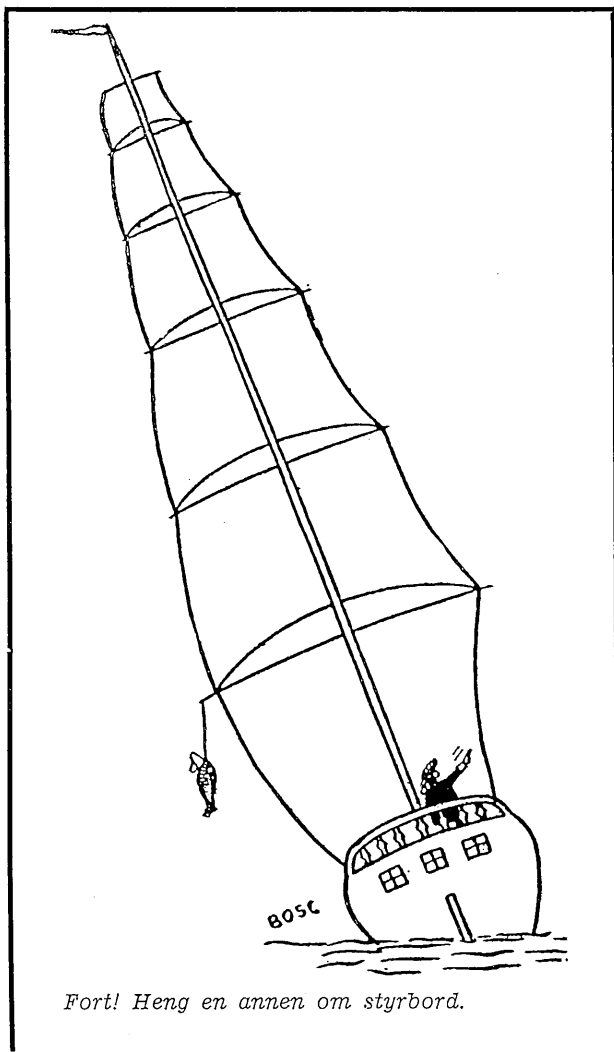
Ombord i TOULOUSE har de avholdt en spørrekonkurranseserier bestående av 47 spørsmål. Alle spørsmålene var i forbindelse med brann-, rednings- og vernearbeidet. Høyeste oppnåelige poengsum var 114, og under 56 poeng var stryk. Vinneren klarte 107 poeng. Forøvrig var alle besvarelsene gode, og samtlige ombord bestod prøven. Vitnesbyrd ble utarbeidet og overlevert til alle.

Vi er meget fornøyd med denne form for opplysningsvirksomhet, og anbefaler at lignende metoder blir benyttet ombord i alle våre skip i forbindelse med kontaktmøter og andre sammenkomster. Man kan her lage en festlig ramme rundt konkurransen i form av litt ekstra bevertning, små premier for de beste resultater osv.

Følgende er en gjengivelse av ovennevnte 47 spørsmål:

1. Hvem er brannsjef ombord?
2. Hvor mange nødradioer er det ombord?
3. Hvor er disse plassert?
4. Hvor mange redningsflåter har vi?
5. En flåte er plassert på fordekket, hvor?
6. Hvor er nødbrannpumpen plassert?
7. På dekk er det plassert noen røde skap merket FIRE HOSE, hva betyr det?
8. Hva finnes inne i disse?
9. Rundt om på skipet finnes en del brannposter, hvor mange?
10. I innredningen finnes et brannslukningsapparat med hjul på, hvor?
11. Det finnes 3 forskjellige typer brannslukningsapparater ombord, hvilke?
12. Hvor mange friskluftapparater har vi?
13. Hvor er de plassert?
14. Hvor mange livbåter har vi?
15. Hvem er båtfører på babord båt?
16. Hvem er båtfører på styrbord båt?
17. Hva er din oppgave ved livbåtmanøver?
18. Det er to ting du alltid skal ha på deg ved livbåtmanøver, hva?
19. Det er en ting du må huske å ta på deg ved brannøvelse, hva?
20. Hvor er CO₂ anlegget for lasterommene plassert?
21. Hvor er CO₂ anlegget for maskinrom plassert?
22. Hvem er lagleder for brannlaget ved brann på dekk?
23. Hvem er lagleder for brannlaget ved brann i maskinrommet?
24. Hvem er lagledere for de to hjelpelagene?
25. Hvor er redningsvestene plassert?
26. Hvilket signal gis ved livbåtalarm?
27. Hvilket signal gis ved brannalarm?
28. Forklar kort hvordan røkykkerutstyret brukes?
29. Hva skal du alltid huske å ta på deg ved rustbanking?
30. Hva skal du alltid huske å ta på deg ved arbeide over dekk og på skutesiden?
31. Skriv kort ned hva du mener om bruk av hjelm og vernesko i arbeide?
32. Er du blitt bedt om å bruke noe spesielt for å verne ørene dine, hva?
33. I messene er det hengt opp noen plakater, hva skal disse minne deg om?
34. Hvem er verneoffiser ombord?
35. Er det mange dager siden siste skade i arbeide her ombord?
36. Har du registrert noen «farlige forhold» ombord i skipet. Hvilke?
37. Hvordan kan disse fjernes?
38. Hvordan kan ulykker ved fortøyning unngås?
39. Hva skal en alltid ha for øye ved alle slags arbeider ombord?
40. Hvem har alltid den utøvende myndighet i en hvilken som helst situasjon ombord?
41. Hvor mange brannslukningsapparater med hjul finnes i maskinrommet?
42. Det er visse typer brannslukningsapparater som aldri må brukes i maskinrommet. Hvilke og hvorfor?
43. Hvor mange nødutganger finnes fra maskinrommet?
44. Hva skal du alltid ha på deg når noen arbeider over deg?
45. Hvis kjelen har sluknet av seg selv, og du har funnet årsaken og igjen skal stikke fyr. Hva skal du da gjøre først?
46. Hvor mange brannpumper finnes i maskinrommet?
47. Hvor er disse plassert? og hvordan startes de?

Ombord i TEMERAIRE har de et meget godt grep på sikkerhetsarbeidet. Her gjengis en liten del av opplæringsprogrammet som følges:



Brannslukning med vann:

Gjøre maskinbetjeningen kjent med bunnventiler for brannpumper samt ballastpumpe. Vise plasseringen av igangsettere og hvilke ventiler som må åpnes før igangsetting. Demonstrere oppstart av pumpene.

Vise plasseringen av 3 stk. hydranter med slanger i maskinrom. Kontrollere samtidig at hver slangekobling går lett på hydranten og at pakningene er i orden. Strekk en slange og demonstrer bruken av spreder.

Vise hvor den internasjonale slangekobling er plassert.

Demonstrer nødbrannpumpe som er plassert i kabelgat akter, ved åpning av nødvendige ventiler og start av pumpe-motor med elektr. start og håndsviv. Demonstrere både for maskinister og dekksoffiserer.

Ved demonstrasjonen i maskinrommet kontrolleres at alle maskinistene kjenner til nødlenseventilene.

Vise plasseringen av slanger og hydranter i ganger midtskips og akterut.

Forklare at de små slanger går på hydroforanlegget hvor der er trykk bestandig.

Brannslukning med damp.

Demonstrere for maskinbesetningen slukning med damp i spyleluftbeltet.

Vise plasseringen av ventiler for damp til brannslukning i lasterom.

Brannslukning med sand.

Vise hvor sandkassen er plassert og forklar når sand kan brukes.

Brannslukningsapparater.

Vise hvor CO₂ pulverapparat er plassert ved tavlen. Forklare samtidig at det er livsfarlig å bruke vann ved slukning av brann på strømførende kabler.

Vise plasseringen av 13 stk. 12 kg pulverapparater samt 1 stk. transportabelt pulverapparat.

Nødstop av pumper, separatorer, kjele og vifter.

Vise maskinistene nødstopbryter for avstengning av olje til kjelen, stopp av dagtankpumper, stopp av separatorer og forpumper til HV.motor. (Plassert i SB passasjergang.) Stopp av vifter for lugarventilasjon akterut, er plassert i akterkant på nedre brodekk.

Plasseringen av stoppbryter for lasteromsventilasjon er under bakken, elektr. verksted. prov.gang SB side og SB side akterut.

Hurtiglukning av ventiler og tømning av tanker.

Vise maskinistene plasseringen av ventiler for hurtigtømming av dagtanker samt hurtiglukning av ventiler for olje til HV.motor, hj.motor, kjele og separatorer. (Manøverpanel akterkant nedre brodekk.)

Spjeld og maskinromsskylight.

Demonstrere for maskinbetjeningen lukking av spjeld i maskinromsluftrør og i skorsten, samt hurtiglukking av skylight. (Manøverpanel akterkant nedre brodekk.)

Nødutgang og tunneldør.

Vise nødutgang fra maskinrom. Påse at dør for utgang på poopen går lett. Vise stengning av tunneldør og kontrollere at denne går lett.

Kontrollere at alle har klart for seg hvordan de hurtigst mulig kan forlate maskinrommet.

CO₂ brannslukningsanlegg.

Demonstrere for hele skipsbesetningen alarm for CO₂ påslipping i maskinrom. Forklar, så hver enkelt forstår det, at når denne sirenen går skal maskinrommet forlates hurtigst mulig uansett hvilke ordre som tidligere er gitt. ETTER AT CO₂ ER PÅSLUPPET HAR EVENTUELLE TILBAKEBLEVNE 20 TIL 30 SEK. IGJEN Å LEVE.

Efter at maskinrommet er forlatt skal alle møte på båtdekk SB side hvor utløser panel er plassert for at oppsjekking kan foretas før CO₂ påslippes. Da det er sekunder det gjelder må dette være klart for alle.

Demonstrer for maskinister og dekksoffiserer betjeningen av CO₂ anlegget for slukning av brann i lasterom og maskinrom.

Røkykkerapparat.

Sørger for at røkykkerapparat blir demonstrert og prøvet. Vise hvor de er plassert. (I forkant av overstyrmannslugar og utenfor 1. mask. lugar.)

Beskyttelsesklær.

Vise maskinbesetningen hvor de finner beskyttelsesklær. Vise hvor den vaktgående maskinbesetning kan finne klær om skipet må forlates uten at det er anledning til å hente klær fra lugar.

I forbindelse med våre rederikonferanser og møter ombord i skipene reises det mange spørsmål vedrørende sikkerhetsarbeidet, og det er også spesielle sider ved dette arbeid vi legger særskilt vekt på. Vi vil her gjennomgå noen av disse punkter og forsøke å klarlegge dem:

1. Skal røkdetektor kjøres hele døgnet, eller kun prøves en gang hver vakt?

Det har tidligere vært praktisert å kjøre røkdetektor en gang hver vakt, men vi anser dette for ikke å være sikkerhetsmessig tilfredsstillende.

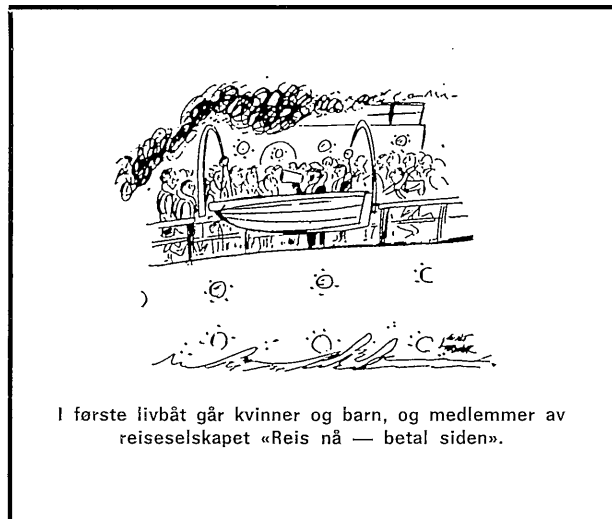
Røkdetektoren skal kjøres hele døgnet, med skifting fra viftemotor nr. 1 til 2 o.s.v. en gang i døgnet. Under land og ved lasting/lossing vil vanligvis anlegget ikke bli kjørt, men dette beror på hvilken type anlegg man har samt på vanlig skjønn.

2. Skal alle brandører stenges ved brannalarm?

For å være sikker på at de vanntette dører, spesielt den mellom maskinrom og tunnel, blir stengt når det oppstår en krisesituasjon, mener vi at det er absolutt nødvendig å drille dette inn som et fast ledd i brannmanøveren.

Det sier seg at man **alltid** må kontrollere at ingen blir innestengt ved lukking av de vanntette dører.

Forøvrig bør det nevnes at disse dører skal være signalrød. Dette gjelder også nedgangsluker til rørtunnel, nødutganger etc.



3. Kan lørdagens arbeidstid benyttes kun til brann-, redning- og verneøvelser, kontroll av utstyr, kontakt- og planleggingsmøter?

Det har ofte forekommet at ovennevnte oppdrag har vært vanskelig å innpasse i den ordinære arbeidstid, med den følge at øvelser og orienteringsmøter ikke har fått den tyngde de har krav på. For å unngå disse vanskeligheter har det vært foreslått at hele lørdagens arbeidstid, spesielt når skipet er i sjøen, bør avsettes til brann-, rednings- og verneøvelser, kontroll og smøring av utstyr, kontakt- og planleggingsmøter og lignende oppdrag i samme sektor.

Vi tror dette vil være en god disponering av arbeidstiden, da man samtidig med økning av sikkerhetsarbeidet også skaper ro over de fem øvrige arbeidsdager. Vi er oppmerksom på at ovennevnte ikke alltid vil passe inn i skipets arbeidsplan, men forslaget bør vurderes nøye.



Diplomet overrekkes kaptein Arne Nesbjørg i anledning av at M/S TANABATA er det første skip som i begynnelsen av januar d. å. passerte Gaillard Cut etter at Panama-kanalen var blitt utvidet til 500 fots bredde. Kapteinen sees her flankert av representanter for Canal Company.

KONRAD MIKALSEN:

Service-verkstedet i god gjenge

Maskinsjef Konrad Mikalsen trakk seg tilbake som verksmester fra Serviceverkstedet den 31/12 1970, etter eget ønske om å gå tilbake til sitt opprinnelige yrke som maskinsjef. Vi takker for stor innsats og godt samarbeide under etableringen og de første driftsår — velkommen tilbake til de seilendes rekker og tillykke med stillingen som maskinsjef på OBO «TURCOMAN».

Maskinsjef Trygve Olsen (eks. «TERRIER») ønskes velkommen som verksmester ved Serviceverkstedet og lykke til.

Driftsavdelingen.

Intensjoner ved opprettelsen av verkstedet.

Det var i første rekke ønsket om et mindre mekanisk verksted til å utføre vanlige maskinoverhalinger og «odd jobs» ombord i rederiets skip ved kai i Filipstad, dernest å rekondisjonere slitte maskinelementer fra skipene.

Til driften ville man trenge en liten stab av dyktige mekanikere som etterhvert ervervet seg grundig kjennskap til skipene. Disse ville så, i perioder med liten verkstedkapasitet i området, kunne utgjøre en støttefaktor for driftsavdelingen.

I verkstedet var det meste av maskiner og utstyrt montert og plassert i slutten av august måned 1967, og de første reparatørene var da ansatt.

Utviklingen

har bestått i en tilpasning til de aktuelle behov m.h.t. de før nevnte krav, men også til oppgaver utover disse. Blant annet har reparasjons- og vedlikeholdsarbeider på reisebasis tilkommet som en naturlig del av virksomheten.

Efterhvert har vi ønsket å kunne yde en så differensiert og omfattende service til rederiets skip som mulig med vårt mannskap og utstyr. Men da vi ikke som et større foretagende kan si «No job is too big

and no job too small», har vi prøvet å holde oss til de små jobbene og utføre dem bra.

Med hensyn til utstyr har vi etterhvert som behovene har meldt seg vært nødt til å anskaffe forskjellige hjelpemidler og begynner nå å bli ganske godt utstyrt for å utføre de arbeider som vanligvis inngår i vår ordrebok, både når det gjelder reiseoppdrag og arbeider i verkstedet.

Mannskap.

I perioden har det vært 18 ansatte ved verkstedet, og for tiden er vi 16 mann.

Alle har en solid erfaring fra mekaniske fag-områder og de fleste også med hensyn til skip og skipsreparasjoner. Tilpassningen til vårt spesielle miljø har derfor ikke bydd på vanskeligheter og den opplæring som har vært nødvendig har for det meste foregått som «On the job training», idet den eller de av folkene som har vært spesialister har innehat lederfunksjonen på den spesielle jobb. Ordrettilgangen har også bidratt til at der ikke har blitt den kurs-virksomhet for folkene som ønskelig

Unntakene er: sveisekurs for viderekomne for 2 mann, sveisekurs for begynnere for 1 mann, reguleringsteknikk for 2 mann, samt flere kortvarige kurs for elektriker.

Et nøkternt og godt forhold til befal og mannskap ombord i skipene har ligget oss meget sterkt på hjertet, og vi har idag inntrykk av å være velsett ombord. Den direkte tilknytning til rederiet skaper en god kontakt både til inspektør og skipenes befal, og medvirker til at man arbeider lettere og mere effektivt.

Våre ansatte har gått inn for sine oppgaver med et pågangsmot og en vilje til å løse problemer som er beundringsverdig, og etter min mening er verkstedets stab idag dets største aktivum.

Økonomi, effektivitet.

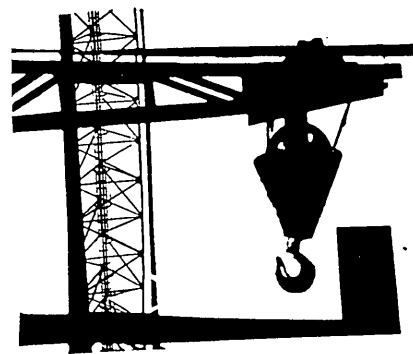
Noe forenklet kan man si at kriteriet for en bedrifts levedyktighet er dens evne til å skape et overskudd.

Profittmotivet har derfor vært rettesnor for driften av verkstedet og et incitament til stadige forbedringer. Effektiviteten er målbar på arbeider hvor der foreligger direkte sammenlignbare eller rettleidende priser, og erfaringene i så måte har hittil bekreftet verkstedets konkurransedyktighet.

Fremtidige oppgaver.

Verkstedets fremtid innen rederiorganisasjonen er avhengig av mange faktorer, men med det grunnlag som hittil er skapt skulle mulighetene for fortsatt utvikling og trivsel være mange. Særlig har vi da systematisk forebyggende vedlikehold i tankene, og når det gjelder rekondisjonering av maskinelementer skulle der også kunne gjøres meget mer.

I det hele tatt håper vi at verkstedet i fremtiden skal kunne være et ikke uvesentlig hjul i maskineriet når det gjelder skipenes sikre drift.



KRISTIAN W. HELGESEN:

PEGASUS ETT SKRITT VIDERE

Da 8 skandinaviske rederier i sin tid gikk sammen for å starte Pegasus-prosjektet, var målsetningen dels å kartlegge konkurranseforholdet mellom fly og båt, dels å vurdere lønnsomheten av et eventuelt flyfrakten-gasjement. Det synes naturlig å avgrense deltagelsen til linjerederier, da disse ville være mest følsomme overfor konkurranse fra fly. Salénrederiene var et unntak fra kriteriet om linjevirkosomhet. Dette rederiet har imidlertid store interesser når det gjelder frukt, grønnsaker og andre ferskvarer — og også her er konkurransemomentet fra fly vesentlig. Salén dannet derfor et naturlig supplement til de øvrige medlemmer.

Disse rederiene nedsatte en prosjektgruppe som skulle foreta selve undersøkelsen. Den besto av 4 mann, og ble ledet av sivilingeniør Birger Lie fra W.W., senere av direktør B. G. Nilson fra S.A.L. Gruppen rapporterte til en Styringskomité med en representant fra hvert rederi. Denne komité var igjen ansvarlig overfor rederiene.

Gruppen utførte omfattende analyser i samarbeid med rederiene og organisasjoner innen flyindustrien. blant annet en analyse av potensiell flyfrakt med Mc Donnell Douglas. Pegasusrapporten ble så fremlagt for principalene 23. april 1970 i Gøteborg. Diskusjoner om alternative samarbeidsmuligheter var samtidig blitt ført med SAS.

Pegasusrapporten konkluderte med at selv om den raske utviklingen på flyfraktsiden vil fortsette under syttiårene, vil ikke konkurranseforholdet radikalt endres. Likeledes slo man fast at flyfraktoperasjonen i dag hadde dårlig lønnsomhet. Nye flytyper, containerisering og forbedret handling av godset kan imidlertid skape bedre muligheter for lønnsomhet. Det vil derfor være naturlig å følge utviklingen i denne sektor, og revurdere konklusjonene om forholdene tilsier dette.

Fem av rederiene, nemlig Brostrømgruppen, Fred. Olsen & Co., Fearnley & Eger, Wilh. Wilhelmsen samt Østasiatiske Kompagniet har derfor besluttet å fortsette Pegasusprosjektet i en ny form. Johnson Line, Salénrederiene og Transatlantic har av ulike grunner forlatt gruppen.

Det nye i Pegasusvirksomheten er at man systematisk vil bygge opp mulighetene for å selge og kon-

solidere flyfrakt. For dette formål har man opprettet en pool, hvis sete er i Gøteborg, og hvis daglige leder er direktør Bengt Koch. Til sin rådighet har han en stab, som blant annet skal utarbeide tariffes og schedules, sørge for trening av rederienes personale samt ko-ordinere trafikkvirksomheten. Lufttransporten skjer med allerede eksisterende flyselskaper.

Selve salget skal foregå direkte i rederienes regi. Rederiene selv må derfor gjennom sine ekspedisjoner eller på annen måte være organisert slik at de kan gi kundeinformasjon og sørge for bookinger. Dette siste skjer her i Oslo i samarbeid med en terminal, som opereres i fellesskap av de tre Oslo-rederiene. Denne terminal vil også besørge mottagelse og utlevering av gods, og anklare nødvendig dokumentasjon i forbindelse med flytransporten. I skrivende øyeblikk er tidspunktet for avspark ikke kjent, men vil sannsynligvis finne sted i tidsrommet juli-september 1971. Det er meningen at de samarbeidende rederiers organisasjoner i utlandet skal settes i stand til å utføre lignende virksomhet, innledningsvis i U.S.A.

Mange vil bare se negative faktorer i et slikt opplegg — man konkurrerer med seg selv. Men selv om man ser bort fra de allerede nevnte muligheter på lenger sikt, er det også i dagens situasjon mange ting som gjør et fremstøt i Pegasus i regi ganske logisk. Flyselskaperens argument at man må holde de totale kostnader for øyet — TCC — (Total Cost Concept), er blitt møtt med containerfart og dør-til-dør konseptet. TCC innebærer at



man inkluderer ikke bare transportkostnadene, men også kapitalkostnadene for lagring og forlenget transporttid. Kundernes reaksjon på det forbedrede transporttilbud er i mange tilfeller en omlegging til hva man ofte kaller «planned emergency». I dette ligger at man for de varegrupper som er interessante, baserer sin normale lagerholdning på hurtige oversjøiske leveranser med containerskip, men møter uventet etterspørsel og andre svingninger med flyleveranse fremfor øket lagerholdning. Salgsrepresentanter som behersker et felt som dette, bør kunne gi god service til kundene samtidig som rederienes interesser blir ivaretatt.

Pegasus målsetning er å tilføre rederienes salgstabler og ekspedisjoner kunnskaper for å gjennomføre de nye oppgavene. Det forventes at ganske mange kommer til å ta del i virksomheten. Treningen vil skje enten direkte i Pegasus regi eller også i samarbeid med flyselskapene. Deltageles i ett eller flere kurser vil derfor være nødvendig for de som tar del i virksomheten. Det første kurset ble arrangert i Købehavn på SAS-skolen der i tiden 21.-26. februar, og hadde 20 deltagere fra de 5 rederiene.

KAARE BØRKE:

FORHYRINGSVIRKSOMHETEN 1970

Forhyringsavdelingen har atter lagt et virksomt år bak seg. Mesteparten av året artet seg stort sett som det har gjort de senere år. Relativ bra tilgang på folk i årets 2—3 første måneder, og derefter en betraktelig tilstrømning som kulminerte i mai/juni. Vanligvis har vi vært over den verste kneiken i august/september, og da fått mere normale tilstander igjen, med bedre likevekt mellom tilbud og etterspørsel. I 1970 fortsatte imidlertid vanskelighetene med å skaffe folk utover denne tid, så vi hadde faktisk «somertrafikk» året ut. Det var spesielt underordnede mannskaper vi hadde vanskeligheter med å få tak i. For offiserenes vedkommende var det adskillig bedre, selv om vi også der hadde store problemer til sine tider med å skaffe enkelte kategorier folk, spesielt 1. maskinister og elektrikere.

Det må i første rekke tilskrives vår ordning med fast ansettelse, og derved anledning til å fastsette den enkelte offisers ferie, som hovedårsak til at vi hadde det lettere med å skaffe offiserer. Vår ferieordning har nå virket en tid, og har fullt ut innfridd de forventninger vi stilte til den. Vi tror også at de aller fleste av de seilende er fornøyd med ordningen. Eftersom flere og flere blir fast ansatt, også av de underordnede, vil systemet omfatte et stigende antall sjøfolk, og derved gjøre det lettere å praktisere.

Grunnen til vanskelighetene med å skaffe underordnede mannskaper, var vel i første rekke det usedvanlige stramme arbeidsmarked i land. Det var nok av jobber å få på landjorden, og med en betaling som kunne konkurrere med skipsfartens hyrer. Disse er imidlertid steget betraktelig ved siste tariffrevisjon, og ligger nå på et nivå som bør kunne konkurrere med den fortjeneste som kan oppnås i land. Dette, ved siden av en noe fordelaktigere skatteordning, samt foreslått kortere tjenestetid for fri hjemreise, får vi håpe vil bevirke at tilstrømningen av rekrutter vil øke, samt at noen som har søkt arbeide i land, vil søke tilbake til sjøen igjen.

Av 2 037 påmønstrede på rederiets 63 skip pr. desember 1970, var 1 563 norske og 474 utlendinger. Dette tilsvarer en prosentsats på 23,27. Et noe lavere tall en året før, da antallet utlendinger utgjorde 26,61 % av den påmønstrede masse. Det er fortsatt spanjoler og kinesere som utgjør de største utenlandske kontingenter, med henholdsvis 191 og 179 påmønstrede. Antallet påmønstrede er gått ned med 71 til tross for et skip mere i 1970 enn i 1969. Dette skyldes at samtlige skip nå er rasjonalisert.

Antallet påmønstringer viste i 1970 nedgang for fjerde år på rad. Nedgangen var imidlertid ikke på langt nær så stor som tidligere år. I 1969 ble det foretatt 2 781 påmønstringer mot 2 596 i 1970, altså en nedgang på 185 tilsvarende 6,7 %. De tilsvarende tall for året før var 654 og 19 %.

Naturlig nok inntok Oslo en overlegen førsteplass når det gjaldt antall påmønstringer med ialt 881 (i 1969 - 1 070). Dernest fulgte Trondheim 274 (301), Ålesund 193 (239), Tønsberg 153 (171), Kristiansund

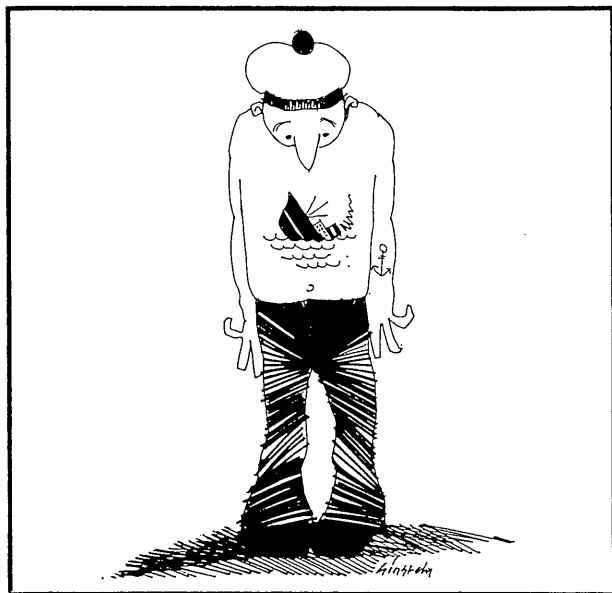
N 127 (120). Det var bare i disse 5 byer vi hadde over 100 mønstringer. Et tydelig bilde av vanskelighetene her hjemme vises ved at antallet påmønstringer i utenlandske havner steg fra 187 i 1969 til 293 i 1970.

Efterat antallet forseelser har gått nedover hvert eneste år de siste 6—8 år, viste de en svak stigning i 1970. De steg nemlig fra 151 i 1969 til 155 i fjor. En ganske ubetydelig stigning som vi får håpe ikke vil bli noe varsel om økning i antall mannskapsforseelser i tiden som kommer. I 1965 var antallet forseelser 449, så det har vært en stor bedring i de senere år. Dette må vi ha lov til å tro har en sammenheng med at kvaliteten av offiserer og mannskap er blitt betydelig forbedret.

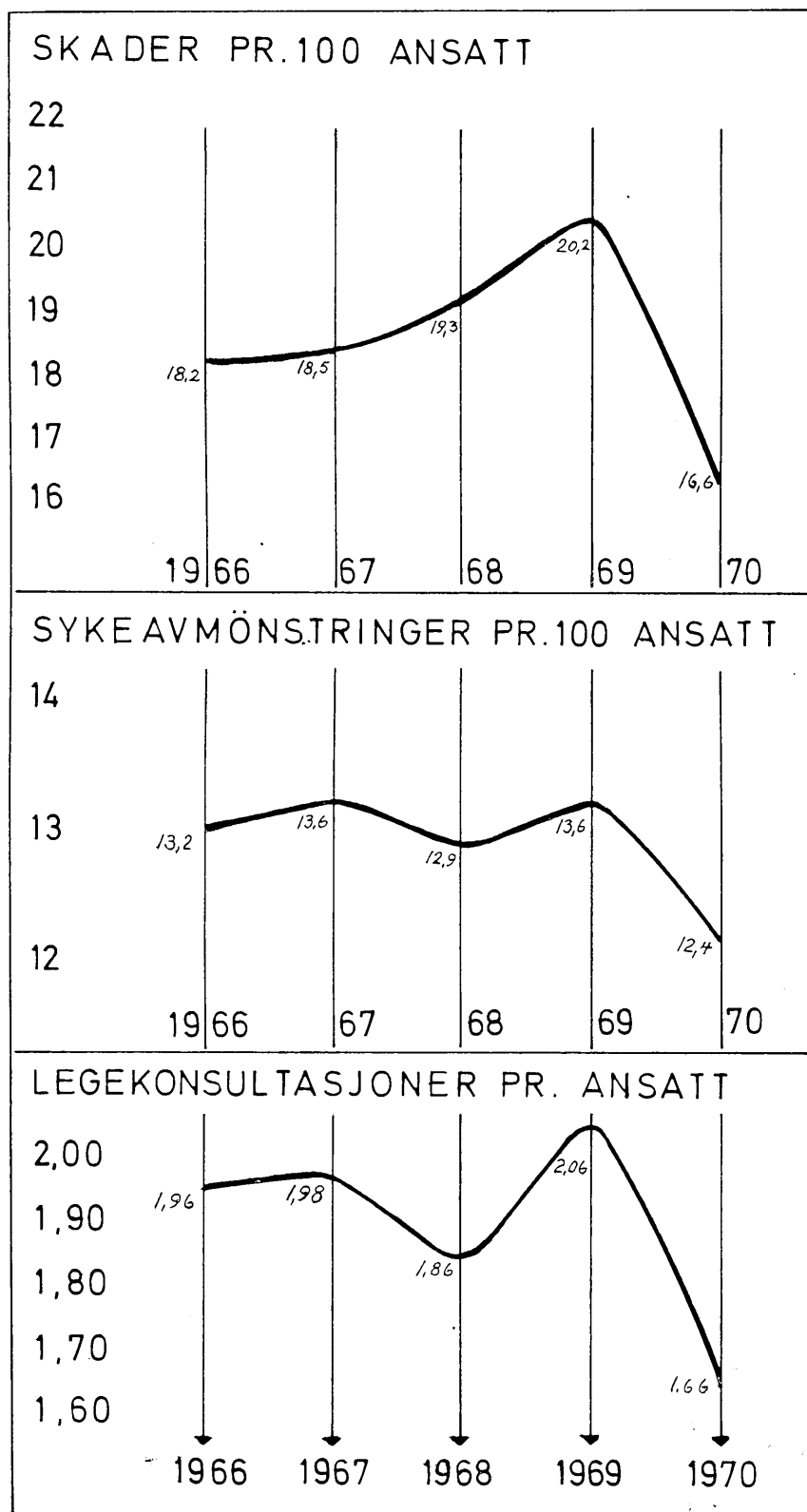
Året 1970 har vært et usedvanlig hektisk år med hensyn til etterutdanning, kurs og konferanser. I alt har vi hatt 304 offiserer som deltagere ved i alt 11 forskjellige tilbud. Derav var det bl. a. 102 deltagere ved våre rederikonferanser, 86 var med på brannvernkurs, 43 deltok i kurs for skipsautomasjon, 38 på befalskonferanse på Rauland for å nevne de tilbud som hadde størst tilslutning.

Det er vanskelig å si noe om hvordan fremtiden vil utvikle seg innen mannskapssektoren. Hvis det stramme arbeidsmarked i land vedvarer, må vi innstille oss på fortsatte vanskeligheter med å skaffe kvalifisert personell. Det er imidlertid visse tegn som tyder på at utviklingen i land har stagnert eller er gått noe tilbake. Dette vil utvilsomt innvirke på søkningen til sjømannsykket, hvor mulighetene for å gjøre en relativt rask karriere, er langt større enn på landjorden. Det nye utdannelsesmønster som er lagt opp slik at det også gir kompetanse for arbeide i land, vil også trekke i positiv retning.

Vi får imidlertid håpe at vi klarer å bemanne vår flåte med kvalifiserte folk så vi kan hevde oss i den stadig økende konkurranse.



VERNEARBEIDET GIR RESULTATER



Året 1970 er passert og når det gjelder VERNEARBEIDET ombord har resultatene vært over forventningene.

Statistikken viser en markert nedgang, hvilket i første rekke skyldes at VERNEARBEIDET er kommet i faste former.

Vi har også grunn til å tro at folk begynner å bli mer VERNEMINDED enn tidligere — de nødvendige sikkerhetstiltak går inn som et naturlig ledd i arbeidet ombord. I det hele tatt «snakkes» det mer om dette med personlig vernetiltak — noe som er meget naturlig, da det i høyeste grad angår hver enkelt.

Statistikken taler sitt eget sprog — men bør tas med et visst forbehold. Statistikken omhandler de skader, sykeavmønstre og legekonsultasjoner som kom til kontoret innen 31. desember 1970.

DET VIDERE ARBEIDET

Som kjent er VERNEOPPLEGGET utarbeidet av «SKIBSFARTENS UTVALG TIL FREMME AV SIKKERHETEN OMBORD». Det første VERNEPROGRAMMET varer i 5 måneder og når dette er ferdigkjørt er det meningen å begynne på nytt igjen. Statistikkavlen fortsetter registrering. Det er under utarbeidelse nytt VERNEPROGRAM som sannsynligvis også vil ha engelsk/spansk tekst hvor dette er nødvendig.

SKADE PR. 100 ANSATT
Her er medregnet alle slags skader — fra rusk i øyet til skader som medførte døden.

- 0 skader M/S TARANTEL
- 1 skade M/S TAIMYR
- » M/S TAMERLANE
- » M/S TRICOLOR
- 2 skader M/T TAMANO
- » B/C TANABATA
- » M/S TEMERAIRE
- » M/S TENNESSEE
- » M/S TORRENS
- » M/S TRIANON

Største antall skader: 16.

GENNOMSNIITT: 5,4 skader.

SYKEAVMØNSTRINGER PR. 100 ANSATT
Gjelder alle avmønstrede som av lege er erklært arbeidsulydige ved fratredelsen. 1 sykeavmønstring:

M/S TAI PING
M/S TAMERLANE
M/S TARONGA
M/S TEMERAIRE
OBO TEHERAN
M/S TORO
M/S TRICOLOR

Største antall sykeavmønstringer: 14.
GJENNOMSNIITT: 4.

LEGEKONSULTASJONER PR. ANSATT:

Gjelder alle slags legekonsultasjoner, også tannlege.

M/T TOSCANA	27 konsultasjoner
M/T TUAREG	30 »
M/S TARONGA	32 »
M/S TAIMYR	33 »
M/S TOREADOR	34 »
M/S TENNESSEE	34 »
M/S TULANE	34 »

Største antall legekonsultasjoner: 105.
GJENNOMSNIITT: 53,5.

Fra 2. styrmann PETTER AKSETH, M/S TRIANON, har vi mottatt artikkel om vernearbeidet ombord.

Akseth har ved siden av sine vanlige arbeidsoppgaver ombord også «jobben» som VERNEOFFISER.

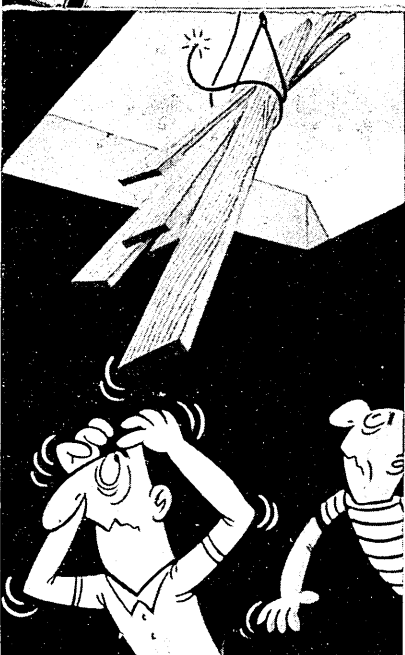
Vi går nå ut fra at samtlige skip har utpekt VERNEOFFISER. Dersom dette ikke er gjort vil artikkelen ganske sikkert være nyttig.

M/S TRIANON, i sjøen 4/1-71.
VERNEARBEIDET OMBORD

Rederiet startet for en stund siden opp med et verneprogram, som er blitt tilsendt samtlige av rederiets skip. På hvert skip skulle det utnevnes en verneoffiser, som skulle ta seg av vernearbeidet ombord.

Her ombord ble undertegnede utnevnt, og jeg vil nå få komme med noen betraktninger om hvordan verneprogrammet har gått her.

Det første som ble gjort, var å introdusere programmet for samtlige ombord, slik at alle skulle få en forståelse av hva det hele gikk ut på. Dette med et verneprogram ombord, ja det var jo noe nytt, og vi sjøfolk er jo kjent for å være konservative, så til å begynne med gikk det hele litt tregt. Men det er jo med oss mennesker, som med en bestemt dyreart, at der hvor lederen går foran, kommer de andre etter! Så etterhvert som programmet skred frem, begynte samtlige å bli mer og mer «verne-minded». Man slapp å gå rundt å mase på den enkelte om at verneutstyret skulle be-



nyttes når arbeidet eller forholdene ellers tilsa dette. Folk selv hadde fått øynene opp for viktigheten av å bruke verneutstyr, og dermed var man jo kommet langt.

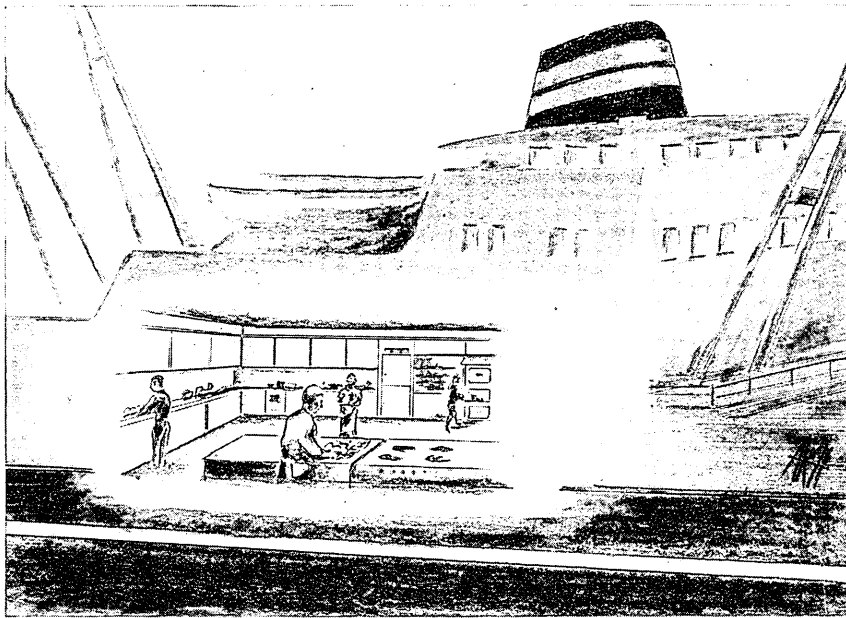
Det som i grunnen tok lengst tid, var å få folk til å benytte riktig fot-tøy under sitt daglige arbeid, det være seg på dekket, i maskinen eller i byssa. At «slippers» er utmerket til bruk på badestrender, er helt sikkert. Like sikkert er det imidlertid også at de passer meget dårlig som arbeidssko ombord i en båt! Men etter å ha tatt dette opp på kontaktmøter, og der fortalt samtlige de skader de kunne påføre sine føtter, samt etter en god PR-virk-somhet for vernesko fra min side, (selv mener jeg den var så god at hadde vernesko-fabrikantene hørt meg, ville jeg ha sittet som P.R.-sjef hos en av dem i dag) begynte «slip-persen» å forsvinne til fordel for verneskoen.

Nå ved slutten av vårt verne-program, tror jeg at jeg tør si at samtlige her ombord i fremtiden vil unngå å utsette seg selv og andre for unødvendige farer under sitt arbeid til sjøs. Vi har alle lært å holde øynene åpne, samt å bruke det verneutstyret som vi har fått til rådighet. På den måten kan vi få bort mange av de tragiske, og unød-vendige ulykkene som skjer til sjøs i dag. Ser man på statistikken over ulykker til sjøs, viser disse en stig-ende tendens. Vårt mål må derfor være å arbeide for å oppnå en sta-tistikk som viser en synkende ten-dens. Så i fremtiden la oss ha som motto: «Take no chances, safety first»!

Til slutt vil jeg få komme med en liten innrømmelse: Siden vi startet opp med verneprogrammet her om-bord, for nesten 5 måneder siden, har det forekommet bare et «min-dre» arbeidsuhell. Hvem som forår-saket dette? Jo, verneoffiseren selv!

Det kan forøvrig opplyses at re-deriet gjerne mottar «rapporter» som har med VERNEARBEIDET å gjøre. Vi kunne tenke oss litt om bruk av verneutstyr, da spesielt når utstyret virkelig har forhindret en skade. Dette med eksemplets makt er noe som virker i positiv retning — ofte bevirker det at ikke alle be-høver å utsettes for skade for å «lære».

Vi takker igjen for utmerket inn-sats i året som gikk og håper på et enda bedre år i 1971.



DEPARTEMENTET FOR DE KULINARISKE GODER

Med julen tilbakelagt, og etter fråsting i svineribbe, medisterpølser, lammestek, gås og kalvestek, med dertil tilhørende grønnsaker og sauser så tykke og fine at man i grunnen har mer enn nok med bare dem, og etterpå desserten, jordbær med fløte, fruktsalat, hermetiske pærer, iskrem og karamellpudding, reiser man seg fra bordet (med hånden pent foran munnen) (dette fordi siste porsjon med karamellpudding var én for mye) og siger ned i en stol, som man igjen flyter ut i. Så strekker man seg litt for å finne en behagelig stilling. For å nyde maten kaller man det.

Kun et øyeblikks pause før man på nytt hogger inn i kakefatet med pepernøtter, krumkaker, tebrød, sandkaker, sirupsnipper og skyller så dette ned med noen kopper kaffe, og runder av dette gedigne måltid med epler, pærer, dadler, hasselnøtter, paranøtter, valnøtter, mandler og rosiner, med en banan og en appelsin, samt en klase druer som endelig avslutning. Så reiser man seg for å gå opp og ta seg en middagslur, og akk o ve, så viser det seg at man har hoppet over både julekake og perlen, som er en 3-lags bløtekake med tykt marsipanlag på. Men en sjømann fortviler ikke så lett. Ett stykke av hvert glir ned som ingen ting, og så, støttet av skott og gelender, vakler man opp i lugaren og faller over ende på benken, mens øynene glir igjen etter denne kraftutfoldelse, sender man en vennlig tanke til Departementet For De Kulinariske Goder.

For at vi skal kunne gå til veldekket bord, ikke bare julaften, men hver dag hele året, foregår et nøye arbeide med tilberedning. For en legmann som meg er dette rett og slett kunst, og derfor er det man stiller seg noen spørsmål.

Er ikke bysdepartementet noe diskriminert ombord i en båt?

Har ikke ganske mange den innstilling at stueren nærmest er en hovmester eller overkelner?

I dag som alle må yde 100 %, halv fart duger ikke lenger, bør ikke da visse skjevheter rettes opp?

Stueren og hans folk sørger i en vesentlig grad for trivselen ombord, og uten trivsel, ingen 100 % ydelse. Vi merker det så godt på kroppen kan vi si, hvis noe går skjevt i byssa. Er det én mann borte, må stueren mange ganger tørne til, men er en matros borte så tørner ikke styrmann til og maler skutetida for det. (Det vil si at han bør ikke gjøre det.) Som sagt går det galt i byssa merkes det over hele båten, og altherning til tross, så ville jeg nok gå til matbordet med en god del skepsis dersom det var båsen som sto for kokingen.

Diskrimineringen av stueren og hans departement gir seg meget tidlig utslag. Allerede når båten tegnes plasseres som regel stuerens lugar nede i en av korridorene, helst etter 2. styrmann eller 3. maskinisten. Som regel er hans bekvemmeligheter mindre enn chiefens og overstyrmanns, men hvorfor?

Han er jo den daglige leder av et selvstendig departement, og jeg

finner det derfor ganske naturlig at han ikke på noen måte skal ha det ringere enn de to andre departementssjefer.

En annen ting er jo også kostøret. Dette får man oppgitt på årsoversikten hvert år, og dette kan være en ansporing til usunn konkurranse. Jeg sier ikke at det er, men mulighetene er tilstede, med kanskje dertil redusert effektivitet på grunn av misnøye med kosten. Mens jeg nå er i gang, tar jeg gjerne og setter et spørsmålstejn ved optelling i de forskjellige departementer.

Teller stueren opp, skal han ha med seg en mann, som regel 1. eller 2. styrman. Dette grenser jo til det tragikomiske. Først kaller mann det bysdepartement og setter en sjef for dette, stueren, og så sender man altså en fra et annet departement for å påse at optellingen går riktig for seg. Tar jeg ikke mye feil er det visst også nevnt i norsk lov at slik skal det være.

Men hvorfor kontrollerer ikke da noen chiefens skruer og styrmannens spiker?

Vel dette er noe jeg har grunnet på. At det er skjevt sier seg selv, og har man muligheter til å rette på det (hvilket jeg tror man har), så bør det gjøres. Nei, la oss være takknemlige for bysdepartementet og at vi fremdeles kan gå til et dekket bord med god mat. Det ligger vel ikke så langt fram i tiden, kan hende, at man får kjøttkakene servert på en papptallerken av en rustfri stålrobot med et blink i den ene lampen (øyet?).

Bør man ikke også kanskje heller ha en mann for meget i dette departementet enn en mann for lite? I dag med alt dette nye, som i grunnen ikke er nytt, og hvor man daglig hører om stress og frustrasjon, bør man på best mulig måte sørge for at besetningene på båtene trives, og en god mann til og sørge for dette må kan hende være stueren. Selvsagt må vi alle være med å prøve å skape det trivelig. Det kan ikke bare stå og falle med stueren og hans folk.

Og så helt til slutt, bare et lite spørsmål til:

Hvor mange av oss ute er det som husker på en så liten ting, men likevel viktig, som å stikke hodet ut i byssa etter måltidet og si: Takk for maten?

Anonymus.

– men De har jo ikke klær på Dem, kaptein!

I serien «Rapport fra en ulvetid» er vi nu kommet frem til det fjerde kapitel, og etter å ha bragt noen dystre episoder frem i spaltene i de tre første rapportavskriftene, velger vi å gi ordet til kaptein Nils Løken, som var istand til å bevare humøret selv i sin beskrivelse av dramatiske begivenheter. Vi har av plasshensyn vært nødt til å forkorte rapporten noe, men håper å ha beholdt den friske tonen.

Nils Løken var fører ombord på M/S TRAFALGAR fra krigen begynte til skipet ble senket av den tyske U 129 15. oktober 1942. Skipet befant seg da i en posisjon 1 100 mil nordøst for Guadeloupe, underveis fra USA til Syd-Amerika. TRAFALGAR var levert i 1938 fra Nederlandsche S. B. Maats, Amsterdam, og var et av WW-flåtens mest moderne og velutrustede skip. Fartøyet var på 8.690 dwt. og hadde en service speed på 14,5 knop.

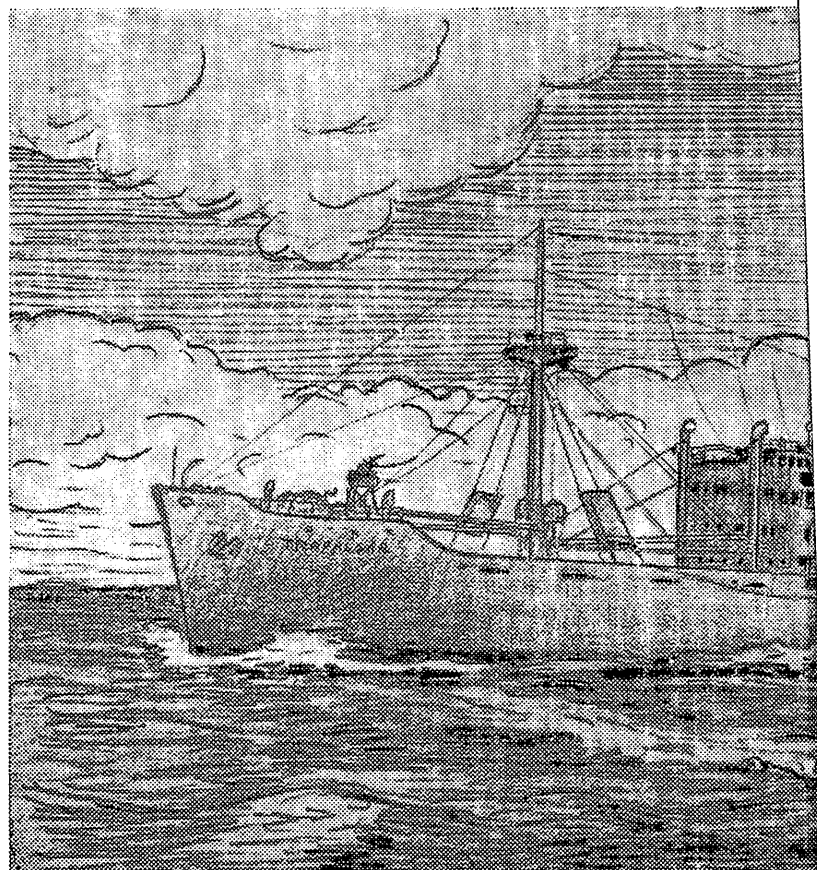
Efter at Cape Race var passert og vi var kommet et godt stykke ut i Atlanterhavet om aftenen den 9. april, kom telegrafisten opp på broen og fortalte at tyskerne var gått iland i Norge. Derefter kom det over radioen at vi skulle gå til nøytral havn, og vi gikk tilbake til USA.

Alt gikk bra inntil vi skulle gå fra New York til Syd-Amerika i oktober. Reisen forløp med kjenning av undervannsbåter både nord av Brasil og ved øyene utenfor, og den 15. oktober kl. 15 fikk vi beskjed fra Routing Officer om en kursforandring, en ordre som ble etterfulgt. Noen timer senere da vi hadde spist alle sammen og jeg kom til øverste trinn i trappen opp til broen gjorde styrmannen meg oppmerksom på en liten grålys flekk i vannskorpen ca. 1½ mil borte. Det var



Kaptein Nils Løken, fører av M/S Trafalgar, i Nortraship-uniform.

nydelig måneskinn, men sjøen gikk høy, og det var store dønninger. Jeg ante hva det var, sprang til alarmerne og ga samtidig ordre om hardt babord ror for å få 4-tommere på poopen i stilling. Kanonere, 7 ialt, var fullt klar over hva som foresto, de hadde bare ventet på en anledning til å få skyte på noe annet enn tomtønner. Men ikke før var ordren gitt, så smalt det. Skipet ble flenget fra midten av 2-luken til maskinrommet, et veldig hav med sprut sto over hele skuten mens en grusom, kveldende gasslukt rev i neseborene. TRAFALGAR tok en svært list til styrbord, minst 30°, men rettet seg opp igjen og kom på rett kjø. Storbommen fløy til værs som en rakett og viste seg ikke mer, alle bomber hoppet opp fra sine stativer, noen falt over-



bord, andre landet på dekket. Alt som fantes av livbåter og daviter om styrbord ble også borte for godt. Samtidig begynte båtdekket å sige sammen på styrbord side.

Styrmannen, som sto ved siden av meg, betraktet meg med undring i blikket og sa nølende: «De har jo ikke noen klær på Dem, kaptein». Det viste seg at alt var blåst av meg unntagen beltet og skoene, til og med strøpene var revet av rett over ved ankene. Flere av de øvrige var også mangelfullt påkledd etter eksplosjonen. Men alle var på plass, kanonérer, brannmannskap og båtmannskap. Udyret som hadde rammet vårt flotte skip, så vi ikke noe til. Selv sprang jeg ned i penteriet og ropte for å undersøke om stuerten og salonggutten skulle være der fremdeles, men jeg hørte ikke noe og gikk opp på båtdekket igjen, hvor styrmannen og maskinsjefen fremdeles sto og ventet. Da vannet begynte å sige inn på dekk, varslet jeg de to om å gi ordre til å gå i båtene. Eftersom ubåten ikke hadde vist seg, lot jeg også kanonerene gå i jiggen og skyve fra. Derefter gikk jeg selv i livbåten og ga ordre om å komme klar skips-siden. Dette var ikke lett, og da vi omsider var kommet klar, hørte vi

rop fra skipet. Vi måtte gjøre vendereis, og det viste seg å være stuerten vi ikke hadde fått med oss. Han hadde oppholdt seg i fryserrommet opptatt med å lage fleskepølse da det smalt og hadde vært for travelt opptatt med å få det hele ferdig til å komme seg opp i tide. Et opprop viste at vi nu hadde fått med oss samtlige av mannskapet. Vi hadde hatt et opprop opprinnelig for hver mann og da hadde det hørt som om alle svarte.

Der satt vi da, 48 mann i tre båter og så vårt skip gå til bunns omtrent fem minutter etter at det var blitt truffet av tre torpedoer midtskips. TRAFALGAR la seg pent til hvile, ingen støy av noe slag, den sank rett ned.

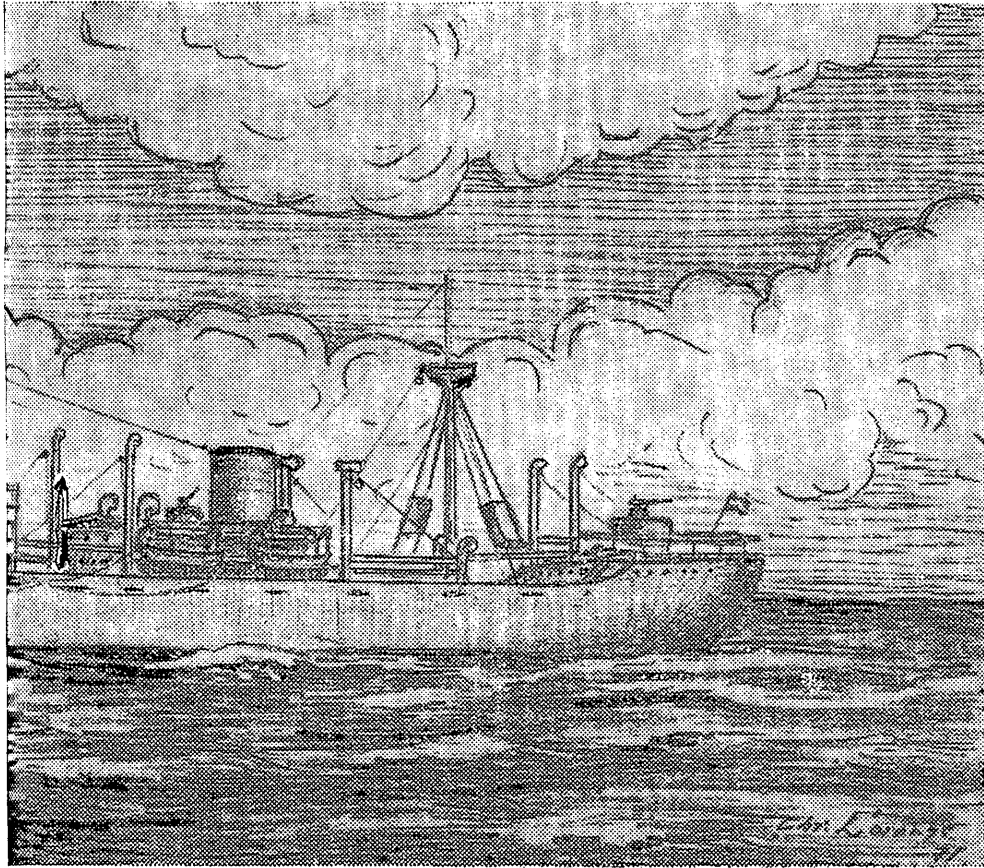
Først da dukket undervannsbåten frem, og vi fikk ordre om å komme opp på siden av den. På spørsmål om hvor skipets kaptein var, svarte telegrafisten at han var gått ned med båten. Vi hadde nemlig hørt at tyskerne var begynt å ta kapteinene som gisler, og derfor var offiserene, mannskapet og jeg blitt enige om at hvis det ble spørsmål etter kapteinen, var det ingen som visste annet enn at han var gått ned med skuta. Ble noen bedt om å komme ombord i undervannsbåten,

skulle jeg gå, men uten at det ble røpet at jeg var skipets fører.

U-båtens sjef spurte også hvem som hadde skipets papirer og kodeboken, og på begge disse spørsmål svarte telegrafisten at det var kapteinen. Derefter ble samtlige båter spurt om de hadde kapteinen ombord, men svaret var det samme — det siste de skulle ha sett av meg, var at jeg sto på broen. Tyskerne spurte så om hvorfor vi sloss for engelskmennene istedet for å gå til Norge og ha det godt — til dette kom det intet svar.

Det er dette man kaller lojalitet fra sine offiserer og sitt mannskap. Som jeg skrev i mitt Journalutdrag »... vel det beste mannskap som noen gang har betrått et skipsdekk».

Da vi hadde besvart spørsmålene fra ubåten, signaliserte den til andre ubåter i farvannet, og eftersom blinkene ble tallet opp, kom vi til at det var ialt 8 som omga oss. Vi var med andre ord blitt dirigert inn i en stim av ubåter på vei fra Europa til De vestindiske øer. På grunn av den beordrede kursendring, hadde vi tatt disse igjen, og da de så at vi kom, var de antagelig gått i undervannsstilling for å vente på sitt bytte.



Da ubåtene forsvant, satte vi kurs for De vestindiske øer. Etter to dagers seilas i høy og urolig sjø måtte vi oppgi jiggen, og mannskapet ble fordelt likt på begge livbåter. Det samme skjedde med proviant, vann og alt tilbehør. Når vi satte kursen for De vestindiske øer istedenfor Bermuda som vel lå noe nærmere, så var det fordi vi var nødt til å dele 14 manns utstyr på 24 i hver båt, og vi ville derfor heller dra sydover enn nordover.

Ett var sikkert, det var utrolig at alle var kommet fra torpederingen uten en skramme. Når til og med de i maskinrommet klarte seg, kom det av at de to mennene som var der nede, begge var gått opp på toppristen like før det smalt, den ene for å undersøke en dagtank, den andre for å kontrollere noe med maskinen. Hvis de ikke hadde vært så høyt oppe, hadde de neppe klart seg.

Med 1100 mil i åpen sjø foran oss var vi nødt til å rasjonere på maten. Her er menyen slik vi hadde det på hele turen:

Frokost kl. 0600: Et lite stykke sjokolade på størrelse med det man kunne kjøpe for 1 øre i 1938.

Lunch kl. 1100: Fjerdeparten av en vanlig skipskjeks 2" x 2", en strøken spiseskje hermetisk kjøtt, 2 drammeglass vann.

Aftens kl. 1700: Samme vannrasjon med litt konservert melk i, hermetisk pølse, hver mann fikk 5 cm, fjerdeparten av en kjeks.

I tillegg til dette ble det delt ut en pille om kvelden, som man kunne legge i munnen før man sovnet eller senere på natten om man følte trang til det. I denne pillen var det blant annet noe tørrmelk. For å avhjelpe vannmangelen, ble de som hadde trøyer bedt om å dyppe den i sjøvann og legge den over brystet og maven. Kroppen ville da trekke til seg vannet, mens saltet ville bli tilbake i trøyen. Det var merkelig hvordan dette middelet hjalp.

Det var svært trangt ombord, vi lå som gaffelbiter i en eske. Mannskapet lå med bena inn mot midten av båten og hodene på relingen med livbeltet som hodepute. Bare om dagen var det tillatt å skifte plass.

En dag trakk det opp til regn. Sellet ble gjort klart til å ta imot alt det vannet vi kunne samle, og vi satt alle spent og ventet og ventet.

Aldri har det tatt så langt tid for en regnskur å bestemme seg, men endelig kom det noen dråper. Dessverre var seilet blitt så salt i de dagene og nettene det hadde hengt der, så før det kom vann nok til å få skyllet det rent, var regnskuren over.

Den 11. dagen like før det lysnet sa jeg til 2. styrmannen at jeg hadde på følelsen at vi ville nå land den dagen. I dagbrekket så vi en liten dott i horisonten, nærmest som en sky. En av guttene spurte om det var land, og jeg lot som jeg var i tvil: «ja, sandelig om jeg tør si det, jeg, kanskje er det slikt smørland som forsvinner når solen kommer opp». Men dotten ute i horisonten holdt seg den, rett forut, og snart var vi sikre på at det var en ø. Vi nærmet oss land og fant omsider en landingsplass mellom korallrevene på sydsiden av øen efter å ha mislyktes to ganger. Men det var ikke lenge vi fikk strukket oss i det grønne, herligheten varte bare ganske kort tid, for øen vi var kommet til var Desirade, under fransk flagg og herredømme av Vichy-regjeringen. Beskjeden om å forlate øen var ikke til å misforstå, vi hadde en time å komme avgårde på hvis vi ikke ville bli internert.

Det var vondt å måtte skyve båtene ut igjen. Ingen ga oss en håndsrekning. Selv bevilget vi oss en ekstra stor rasjon med kjøtt, kjeks og vann, for vi gikk ut fra at vi ville nå den engelske øen Dominica den neste dag. Dette viste seg å holde stikk, og mottagelsen her skulle bli en ganske annen.

På land hadde det samlet seg en masse mennesker, de fleste sorte, og alle ropte noe i retning av «English, English, friendly, friendly». Da guttene hørte det, skal vel ingen være forundret over at jeg ikke lenger klarte å holde dem ombord. Her var land og mat, frukt og vann, ikke minst vann. Her var det anledning til omsider å få strekke på bena og ligge i det grønne. Guttene stupte i sjøen og svømte innover med livbåten på slep til den lille stenkanalen som var stedets havn. Mange lik var kommet flytende inn til Mari-got. Vi var de første som var kommet iland der levende og ble mot-tatt med åpne armer, for ikke å si som store helter. Det første vannet

vi så var på vanningsplassen for hester, og hva gjorde det for oss om hester og esler drakk av samme troen! «Vann er godt», sa tømmermannen som sto ved siden av meg. «Ja, visste du ikke det», sa jeg — «Nei, hittil har jeg bare vas- ket meg i det», svarte han.

På politistasjonen ble vi bever- tet med rom og vermouth og bana- ner, og hver mann fikk en skjorte og et par hvite benklær. De hvite og sorte på stedet samlet sammen alt det beste de kunne tenke seg å gi oss, og lite var det heller ikke vi uthungrede sjøfolk satte til livs.

Straks ved mørkets frembrudd kom kommisæren fra det lokale Portsmouth med lastebil og privat- bil. Jeg tror han het Ross, det var ialfall en kjernkar. Maskinsjef Tryg- ve Olsen og jeg satt oss sammen med Ross i privatbilen og alle de an- dre i lastebilen. Vel fremme i Ports- mouth etter å ha fått et godt inn- trykk av denne vidunderlige øen som har like mange vannfall som året har dager, ble alle installert i

hoteller og pensjonater. Maskinsje- Trygve Olsen og jeg ble med her Ross hjem for å hilse på hans frue

Mens vi sitter der og prater over en cocktail, ringer telefonen. De var tømmermannen som absolutt skulle snakke med meg. Jeg spurte hva han nu ville — jo, han skulle hilse fra karene og si at det var en herlig ø jeg hadde bragt dem til. Selv ville han tilføye for egen reg- ning at han hadde vært arrestert og bragt til politistasjoner opptil flere ganger i sitt liv, men aldri før var han blitt servert rom i kasjotten, sa tømmermannen og la på røret. Etter alle de påkjenninger vi hadde hatt var det fortsatt liv og humør i karene.

Det var ikke av de steder man forlater uten beklagelse, men plik- ten kalte, og etter en vidløftig reise landet vi på La Guardia flyplassen i New York. Det var i midten av no- vember og snestorm. Litt av en overgang fra vårt vest-indiske para- dis.



ARNE HØGENES: POSTEN SKAL FREM!

Inngående post

I 1970 ble det i vårt poståpneri åpnet og stemplet 165 477 inngående postsendinger mot 224 140 foregående år.

Utgående post

I utgående postforsendelser som i 1970 gikk gjennom våre to frankeringsmaskiner beløp seg til 366 542 mot 388 046 foregående år. I tillegg hertil kommer 194 000 sjømannsbrev som gikk i samlekonvolutter til skipene, disse sendinger registreres ikke på våre frankeringsmaskiner da de kun omdresseres av oss før videreforsendelsen.

Brevpost til mannskaper ombord i skipene

Som nevnt ovenfor går det meste av sjømannsposten i samlekonvolutter til skipene. Så sant vi kan fastsette postadresse for skipet går disse samlekonvolutter ut hver dag hele året, slik at mottatt post aldri blir liggende over dagen dersom det overhodet er mulig å bestemme en brukbar og forsvarlig postadresse for skipet. Samlekonvoluttene nummereres fortløpende i nummerserie for hvert skip slik at kapteinen greit og effektivt kan føre kontroll med at posten kommer regelmessig frem. Skulle en samlekonvolutt komme på avveier så har postavdelingen journalført når og til hvilken havn hver eneste samlekonvolutt er sendt slik at eftersøking til vedkommende agent straks kan settes igang. Det viser seg da gledeligvis også at samlekonvoluttene stort sett kommer sikkert og hurtig frem, dette kan vi konstatere av postkvitteringene som daglig mottas fra skipene. Det er etter hva vi har inntrykk av fra forskjellige hold en utbredt misforståelse som gjør seg gjeldende om bruk av samlekonvolutter for sjømannspost til skipene. Vi har inntrykk av at mange tror at rederiet har innført denne form for kollektiv forsendelse for å spare porto og for å kunne samle opp posten over et lengre tidsrom og da leilighetsvis sende den videre samlet til skipene. Jeg vil her benytte anledningen til kategorisk å avsnanne denne mistanke, bruken av samlekonvolutter er kun innført for

å kunne holde mer effektiv kontroll med denne posten. Erfaringen viser at samlekonvoluttene går fortere og behandles raskere på ankomststedet enn om alle brevene ble sendt enkeltvis. En annen fordel er som tidligere nevnt at man kan nummerere samlekonvoluttene og dermed ha en bedre kontroll med hvordan sendingene når frem. Har en båt ingen postadresse for kortere eller lengre tidsrom samler vi posten til vedkommende skip i avsatt samlehyll og videresender den samlet i en eller flere samlekonvolutter så snart vi kan fastsette postadresse. Våre postadresselister kontrolleres hver dag med de respektive linjeavdelinger slik at vi alltid er ajour med eventuelle forandringer i skipenes rotasjoner. Foretas omdir-

gående år. Dette representerer en nedgang i portoforbruket på kr. 27 006,—. Nedgangen i portoforbruket skyldes delvis at en del av seilingslistene som tidligere ble sendt ut av oss til agenter i fjerne land nå trykkes og distribueres fra vedkommende land og delvis at en del av pakkeforsendelsene som tidligere ble belastet våre frankeringsmaskiner nå sendes som flyfrakt. I denne forbindelse vil man bemerke en økning av antall flyfraktforsendelser fra foregående år.

Omdressering av pakkepost og rek. sendinger til sjøfolk

Postavdelingen omdrasserte og viderebefordret i 1970 ialt 1 518 pakkeforsendelser til våre sjøfolk mot 1 938 foregående år. Nedgangen her skyldes at sjøfolkene pårørende nå etter hvert går over til mer hensiktsmessige former for pakkeforsendelser til sjøfolkene, ek-



Her ser vi Lasse Kristiansen og Aksel Otto Bjørgen med litt av dagens post.

gøinger av skipene etter at vi allerede har sendt post til vedkommende havn omdirigeres posten telegrafisk av oss eller vi overlater dette til skipets kaptein, denne fremgangsmåte brukes mye spesielt når det gjelder tank og bulkskipene. Disse skip blir alltid underrettet telegrafisk om til hvilken havn posten sendes, oppstår forandringer i programmet så vet da kapteinen til hvilke havner vi har sendt post og kan da selv foreta omdirigering av posten uten forsinkelser.

Portoforbruk

Når det gjelder portoforbruket i 1970 så beløper dette seg til kr. 545 343,— mot kr. 572 349,— fore-

sempelvis «småpakker» og trykksakforsendelser. Denne omlegning av de pårørendes forsendelsesmåter for gaveforsendelser konstaterer vi imidlertid som en gledelig begivenhet i og med at det såvel fra vår som fra Postverkets side i flere år har vært drevet kampanje for å få omlagt forsendelsesmåtene for slike ting. Pakkepost sendt på følgebrev krever nemlig mer inngående tollbehandling på fremkomsstedet, krever lengre forsendelsestid og det er derfor adskillig vanskeligere for oss på forhånd å beregne hvor lang tid slike forsendelser tar ut til de respektive havner. En annen grunn som også er verdt å nevne er den at vi i forbindelse med julen i år sendte ut posisjons-

sirkulære med juleadresser til de pårørende for ialt 53 skip. En god del av julepakkene må vi derfor regne med at er blitt sendt direkte til de oppgitte agentadresser og er således ikke registrert av oss. Spesielt for tankskipenes vedkommende har også en god del av julepakkene blitt sendt samlet som flyfrakt til kapteinen, en fremgangsmåte som i de senere år har vist seg å være den eneste løsning når det gjelder pakkeforsendelser til disse skip. Sjelden kan vi jo oppgi noen direkte forsendelsesadresser til de pårørende for tankskipenes vedkommende, og vi har derfor ofte måttet be dem sende julegavene til oss for viderebefordring når vi får skipet til en sikker havn. Ofte får vi jo også oppgitt losse eller lastehavn så sent at flyfrakt er den eneste form for forsendelse som rekker frem tidsnok.

I 1970 viderebefordret postavdelingen 780 rekkommenderte brev til våre sjøfolk mot 707 sendinger foregående år, en økning på 73 sendinger.

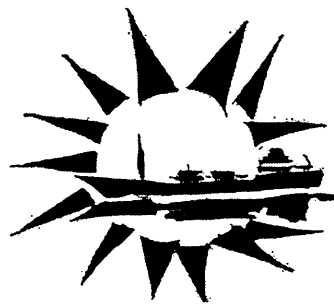
Pakkepost og rek. forsendelser fra kontoret

I 1970 sendte postavdelingen 536 rekkommenderte sendinger fra kontoret til kapteiner og andre forbindelser, 223 til skipene og 313 til andre forbindelser. På samme måte sendte vi ialt ut 741 pakkepostsendinger (flypost, express og vanlig pakkepost) til skipene og andre forbindelser. Her fordeler 79 seg på skipene og 662 på andre forbindelser. Ingen av disse forsendelser må forveksles med sendingene i avsnittet over som gjelder omadressering av pakkepost fra pårørende til skipenes adresser.

Utsendelse av aviser og tidsskrifter

Også i 1970 ble luftpostutgaven av Norges Handels og Sjøfartstidende sendt til alle skipene. Av brev og rapporter har vi et bestemt inntrykk av at man ombord setter pris på disse ferske nyheter. Med fly sendes også luftpostutgaven NYTT FRA NORGE i tre eksemplarer til hvert skip. Denne forminskede utgave av en avis inneholder et forkortet resymé av innenlandske og utenlandske nyheter som har interesse for nordmenn i utlandet. Forsendelsen av denne avis ble tidligere bekostet av rederiet, men er nå overtatt av Sta-

ten som bekoster utsendelsen av tre eksemplarer til hvert eneste norske skip. Rederiets husorgan SKIB-REDERI sendes ca. 4 ganger i året ut til alle skip i 12 eksemplarer til hvert skip, 2 av disse går med fly og resten som vanlig post. Videre kan nevnes SKIP, SKIPS-TEKNIKK, TØNSBERG BLAD, SUNNMØRSPOSTEN og noen andre tidsskrifter som sendes ut ukentlig til alle skip som vanlige trykksaker samt en rekke andre publikasjoner som mer sporadisk sendes ut. Alle viktige sirkulærer, seilingslister og meddelelser fra såvel rederiet som fra offentlige institusjoner sendes ut til skipene med fly en gang pr. uke i samlekonvolutt. Fra P.R.-avdelingen mottar vi også med jevne mellomrom supplering av bøker til skipsbibliotekene og disse videresendes til skipene så hurtig som mulig, her vurderer vi i hvert tilfelle om fly el-



ler vanlig forsendelsesmåte bør brukes. Fra forskjellige banker mottar vi månedlige opplag av pengelotteriets trekningslister og obligasjons-trekningslister, og disse går ut til skipene i de ukentlige flypostforsendelser. Fra pårørende og firmaer mottar vi daglig tildels store mengder trykksaksendinger (gamle blader, aviser etc.) til sjøfolk og disse blir straks omadressert og videresendt skipet så sant båten i øyeblikket har brukbar adresse for slike forsendelser. Når det gjelder slike 2.-klasses postsendinger så må der innskytes at forsendelsestiden til de fjerneste land kan være lang, opptil 2 måneder, og det sier seg derfor at disse sendinger ikke kan ventes mottatt regelmessig ombord. Spesielt for tankskipenes vedkommende kan slike postforsendelser bli temmelig gamle når de mottas ombord. Det er et forhold som vanskelig kan gjøres noe med.

Flyfraktforsendelser

I 1970 ordnet postavdelingen med ialt 255 flyfraktforsendelser gjennom Aircontact Cargo A/S. Av dis-

se forsendelser fordeler 180 seg på skipene og 34 på andre forbindelser. 41 sendinger har vært foretatt for ScanAustral. I 1969 hadde postavdelingen ialt 225 forsendelser av denne art, altså en økning på 30. Grunnen til denne økningen er omfattet i tidligere avsnitt. De totale utgifter for slike forsendelser beløp seg i 1970 til kr. 53 036,25, her fordeler kr. 46 628,75 seg på skipene og kr. 6407,50 seg på andre forbindelser.

Post-tjenester i Bandar Abbas og Cape Town

Ordningen med ombordbringelse av post til tankskipene som passerer Bandar Abbas på vei til den Persiske Bukt går fortsatt bra og vi har utvilsomt fått en større mulighet enn tidligere til å få frem posten til disse skip mer kontinuerlig enn tidligere. Også ordningen med ombordbringelse av post til skipene ved passering av Cape Town har vist seg å være en suksess, og vi må vel ha lov til å si at vi nå har kommet et godt stykke på vei mot en mer regelmessig postforbindelse med våre skip. Til understøttelse kan nevnes at vi i 1970 hadde ialt 120 postanløp av Cape Town for skip på vei ut eller hjem. Når det gjelder postanløpene av Bandar Abbas dreier det seg her om ca. 40. Uten å komme inn på rederiets direkte utgifter i denne forbindelse kan det nevnes at det dreier seg om et betydelig beløp. For et postanløp av Cape Town beregner agenten seg et honorar på ca. kr. 1 400,— pr. anløp, og når det gjelder Bandar Abbas beløper utgiftene seg til et sted mellom kr. 1 500,— og kr. 2 000,— pr. anløp. Det må her innskytes at i de fleste tilfeller sendes også andre ting enn post til Bandar Abbas og Cape Town, slik at det ville være uriktig å si at alle disse penger ofres kun for postens skyld, men allikevel gir beløpene grunn til ettertanke.

Fremtidshåp

Med den stadig økende aktiviteten i avdelingen merker vi etter hvert et stadig økende behov for mer plass. Dette behov gjør seg spesielt gjeldende i månedene før jul. Vår fremtidshåp er derfor at vi så snart anledningen byr seg må få utvidede muligheter.

SCIENCE FICTION-PREGET ÅPNING AV WAT 71 —

Den 6. januar gikk det nystartede firma Time-Sharing A/S for første gang for egen maskin. Siden starten, for vel et halvt år siden, har firmaet basert sine tidsdelingstjenester på datamaskiner i Stockholm og København. Ved at man nu har tatt i bruk et nytt datasenter på Kalbakken i Oslo, vil alle kundene kunne betjenes av dette anleggets datamaskiner, av type GE265.

Ved åpningen av det nye senteret demonstrerte man på en effektiv måte de muligheter moderne kommunikasjoner gir for umiddelbar lyd- og billedmessig kontakt mellom flere personer eller grupper av personer. Alle gjester ved åpningen var samlet i det nye ETA-senteret ved Ullevål i Oslo, hvor det «flyvende tallerken»-formede ETA-studio, med alle tenkelige audiovisuelle hjelpemidler, ga de tilstede-

værende en følelse av å være med i en av TV's science fiction-episoder.

Efter en velkomsttale av styrets formann, skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, overtok adm. direktør Leif Jarodd, som redegjorde for firmaets bakgrunn: Et teppe gled til side med fascinerende lys- og lydsetting. Stockholm ble ringt opp for siste gang av en kvinnelig operatør som kom til syne i nisjen bak tepet. London ble ringt opp på lignende måte og man fikk svar på Teletype-maskinen. Alt dette skjedde mens direktør Jarodd kommenterte. «Tilfeldigvis» kom han til å tenke på at nu har man jo også kommunikasjonsatellitter — hvorfor ikke benytte dem innen tidsdelingsteknikken? Som sagt så gjort, Cleveland, Ohio, kom inn over satellitt, og skrivemaskinen smatret ut svaret derfra. Så fulgte oppstartingen på Kalbakken, mens et TV-kamera overførte seremonien til «monitor-terminalen» i ETA-senteret.

Skipsreder Wilhelm Wilhelmsens tale ved åpningen av Time-Sharings nye datasenter

Herr Statsråd! Ærede gjester!

Det er en glede for oss i Time-Sharing A/S å ønske dere alle velkommen her i dag. Åpningen av vårt nye datasenter markerer et vendepunkt for norsk næringslivs muligheter til utnyttelse av datatjenester. Gjennom Time-Sharing har norske bedrifter nu anledning til å benytte et internasjonalt gjennomprøvet datasystem, et verktøy som bedrifter i mange land har benyttet med stor glede i flere år.

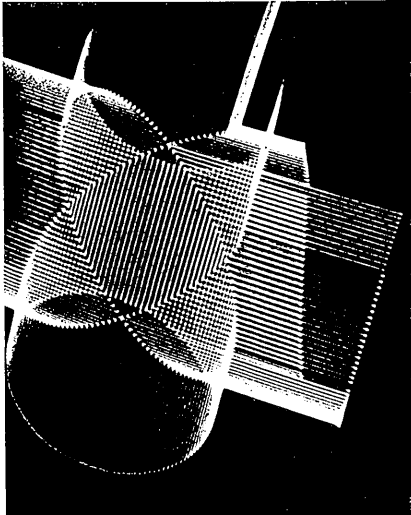
Selskapet, som er 100 % norskeiet ved Andresens Bank og W.W., er det norske ledd i en internasjonal kjede av time-sharing sentra. Ved hjelp av en fjernskriverlignende dataterminal som kan leies eller eies, begge dele til en uhyre beskjeden utgift eller investering, har man bruksrett til et anlegg hvor bare selve maskinen er verd ca. 5½ million kroner. I tillegg kommer tilsvarende investering i lokaler, programpakker og personell. Personell er kanskje den mest vesentlige faktor i vårt tilbud til brukerne. Vi har idag et meget høyt faglig nivå. Kontakt med anlegget skjer via det offentlige telefonnett, og gjennom terminalen konverserer man med time-sharing sentralen inntil oppgaven er løst. Maskinen har kapasitet til 120 terminaler, hvorav 40 av disse faktisk kan konversere samtidig.

Time-Sharing er utviklet spesielt for beregnings- og analyseoppgaver. Systemene er rettet mot bedriftene og deres fagspesialister og har dessuten vist seg som et nødvendig og velegnet hjelpemiddel i skolenes stadig økende EDB-undervisning.

Time-Sharing er den enkleste og rimeligste metode for bruk av datakraft. Hittil har en ofte inntrykk av en kunnskapsbarriere rundt EDB-maskinen, men også her representerer time-sharing-systemet en helt ny filosofi. Få eller ingen forkunnskaper kreves av brukeren, og derved kan fagspesialistene lettere bruke EDB som et verktøy for å bedre de faglige resultater.

I en tid hvor kravene til tempo og stadig bedre beslutningsgrunnlag i alle ledd i samfunnet øker, er det åpenbart at EDB vil innta en dominerende rolle. Time-Sharing er den enkleste og rimeligste inngangsbillett til et miljø som for de aller fleste har fortont seg som mystisk og uoppnåelig.

Før jeg slutter av vil jeg gjerne si at det er vårt mål som Time-Sharing A/S å være en avansert serviceorganisasjon. Vi vil alltid være rede til å samarbeide med våre kunder om utvikling av systemer og opplæring av personell. Vi tar mål av oss til å bli en liten, men uhyre viktig brikke i et moderne EDB-påvirket samfunn.



Mer enn «rå datakraft»

Time-Sharing A/S er et hundre prosent norskeiet firma, hvor Andresens Bank A/S og Wilh. Wilhelmsen er hovedaksjonærer. I sin tale understreket den daglige leder, adm. direktør Leif Jarodd, at man ikke tar sikte på å tilby «rå datakraft» alene, men også vil legge stor vekt på at datakraften skal være «intelligent» — dvs. man vil bl. a. ha vakt ved senteret over

to skift, slik at kundene kan få bistand under kjøringen en stor del av døgnet.

Kundene vil også nyte godt av en regelmessig besøkstjeneste hvor en representant for Time-Sharing A/S vil gi råd og veiledning uten utgifter for kunden. Ved siden av dette, vil man stille et omfattende programbibliotek til rådighet for kundene, og det vil bli holdt introduksjons- og oppfriskningskurser ved senteret.

Direktør Jarodd kan fortelle at man for tiden arbeider med et stormaskinsprogram (prosjekt WAT 71) hvor man sikter mot å samle og koordinere alle tidsdelingstjenestene i firmaet. Nærmere 400 brukere vil få utført sine databehandlingsoppgaver samtidig innen dette opplegget. Bl. a. sikter man mot et tidsdelingssystem med 250 terminaler ombord i norske skip. Via satelitt vil containerstyring m.v. foretas fra Oslo. På spørsmål om hvorfor man valgte å etablere seg på Kalbakken, opplyser Jarodd at grunnen er enkel: Man forespurte Televerket om nuværende og fremtidig kapasitet for de lokale telefonsentraler, og Kalbakken utpekte seg som en gunstig lokalitet.

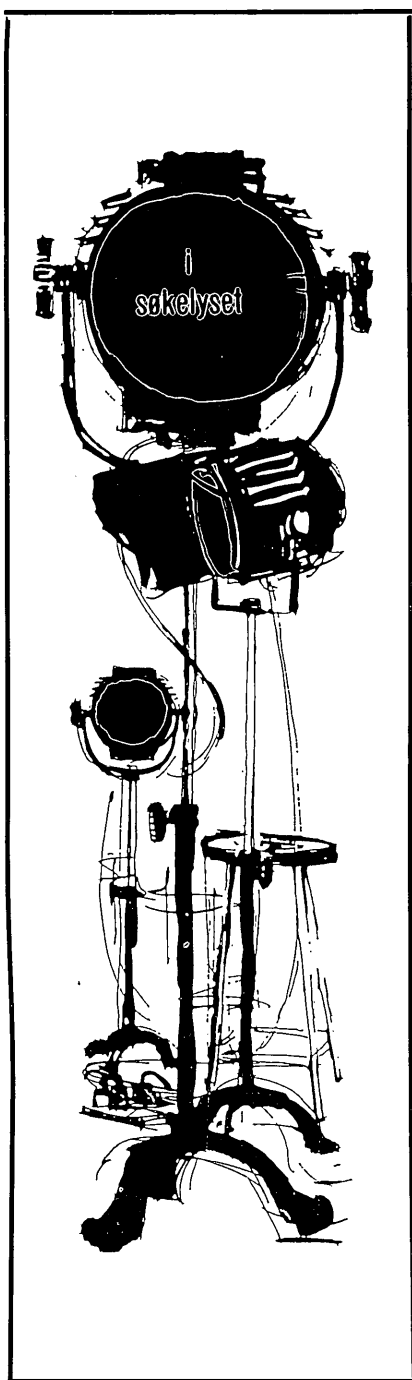
Pr. i dag har man investert ca. 15 mill. kroner i firmaets datamaskiner, lokaler etc., og i forbindelse med den nye maskinen som vil inngå i storsystemet, vil man måtte satse ytterligere 50 mill. kr. Firmaet yter i dag tidsdelingstjenester overfor 50 terminalbrukere.



Wilh. Wilhelmsen rykket 11. januar inn på sin nye containerterminal på Loengen ved Oslo Østbanestasjon. Skuret på 440 kvadratmeter har Wilh. Wilhelmsen overtatt etter Moore McCormack, som ifjor besluttet å nedlegge sin virksomhet på Skandinavia. I tillegg har Wilh. Wilhelmsen fått leiet et utendørs område på 1100 kvadratmeter av NSB. Den nye containerterminalen, som kommer i tillegg til Wilh. Wilhelmsens store anlegg på Filipstad, vil i første rekke bli benyttet til ekspedisjon av utgående og inngående containertrafikk, i første rekke med Atlantic Container Line og Scanstar, som er representert i Norge av Wilh. Wilhelmsen. Bildet viser «flyttetoget», som gikk fra Filipstad til Loengen åpningsdagen og var lastet med et tyvetall containere.

Rederiet forbereder seg til driften av nye skip

Som gjort kjent i Skib-Reredi nr. 40 har Wilh. Wilhelmsen sammen med Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg og A/S Det Østasiatiske Kompagni, København kontrahert fire containerskip (hvorav 1 for WW's regning) som skal settes inn i Scanservice's linjer på Europa-Østen. Likeledes er det, sammen med Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg og A/S Det Østasiatiske Kompagni, København, kontrahert 5 Ro-Ro skip (hvorav 3 for WW) som skal benyttes på ScanAustral's linje mellom Europa og Australia. Samtlige skip beregnes levert innenfor tidsrommet juli 1972 — mai 1973, og dermed har skandinaviske rederier for alvor satt foten innenfor den mest kompliserte og avanserte linjefart som finnes i dag.



INTERSKANDINAVISK SAMARBEIDE

Det er klart at forut for beslutningen om kontrahering av Ro-Ro og Containerskip er det nedlagt nitide markedsundersøkelser og beregninger for blant annet å komme frem til riktige skipstyper, antall skip og fart m. v.

Dette er imidlertid ikke nok. For i det hele tatt å kunne regne med en rimelig forrentning av den enorme kapitalinvestering som disse transportkjeder representerer, må intet bli overlatt til tilfeldighetene. Det ble derfor allerede på et tidlig tidspunkt etablert egne interskandinaviske grupper eller komiteer innenfor hver av de to samarbeidsorganisasjoner med det formål å forestå all nødvendig utredning og planlegging av felles linje- og lastespørsmål såvel som operasjon og vedlikehold av skipene.

Så langt synes alt å være meget godt tilrettelagt for et vellykket resultat. Nå gjenstår bare forberedelsene for skipenes fysiske drift for at intet svakt ledd skal finnes i kjeden.

DRIFTSPLANLEGGING I REDERIET

Fra den dag skipene settes i fart er de enkelte rederiers driftsavdelinger, sammen med ledelsen ombord i det enkelte skip, meget viktige ledd i en kjede som så absolutt ikke må ha noen svakheter.

Som en konsekvens av dette og det faktum at vi ved overtagelsen av skipene vil stå overfor nye og tildels kompliserte problemer i forbindelse med drift og vedlikehold av skipene, ble det fra 1. januar 1971 nedsatt en egen arbeidsgruppe innen driftsavdelingen for å klarlegge og forberede alle spørsmål i denne forbindelse.

Gruppen som består av 6 mann er ledet av ingeniør B. Berg med maritim inspektør F. Aa. Christoffersen som nærmeste medarbeider. Øvrige medlemmer er kaptein R. Kolderup og maskinsjef J. Valen for Ro-Ro skipene og kaptein I. Husum og maskinsjef P. Hasund for containerskipet.

Den oppmerksomme leser vil vel nå ha registrert at gruppen har ca. 18 måneder til rådighet for sitt arbeide før første skip settes i drift. Det melder seg kanskje også et spørsmål om hva som er så spesielt og komplisert ved disse skipene at det krever så vidt omfattende «forhåndsoppmerksomhet» fra driftsavdelingens side?

Til det er å svare at sett fra et konvensjonelt vedlikeholdsmessig synspunkt er de ganske enkelt større og utstyrt med mer maskineri enn tidligere linjeskip. I enkel sammenheng vil dette kreve større vedlikeholds-innsats og derved større bemanning. I virkeligheten er det ikke fullt så enkelt. Skipene skal seile i et «tight» seilingsprogram som stiller absolutte krav til fart og pålitelighet i sjøen og gir liten tid for vedlikehold og klassearbeid i havn. Dette alene krever en nærmere forhåndsanalyse for at alle forhold kan bli belyst og tatt hånd om innen skipene settes i fart. Videre vet vi at skipene lasteteknisk sett representerer noe nytt som kan skaffe oss mange overraskelser hvis vi ikke er godt forberedt. Et annet moment er de muligheter som åpnes gjennom samarbeide med driftsavdelingene i de svenske og danske rederier. Som eksempel kan nevnes

eventuelle muligheter for felles vedlikeholdsgjeng i land, felles reservedelslagre og erfaringsutveksling.

Herav kan det vel sluttet at det er kompleksiteten (og ikke avanserte skip eller avansert teknikk alene) i moderne skipsfart som stiller stadig sterkere krav til planlegging og administrasjon såvel i rederiet som ombord i skipene. I så kompliserte og avanserte linjeopplegg som vi her står overfor, vil det være av avgjørende betydning at man kommer frem til konkrete administrasjonsmodeller som blant annet klarlegger informasjons-, kommunikasjons- og beslutningsprosessen såvel i rederiet som mellom skip og rederi og ombord i skipene. Herved vil man oppnå riktig økonomisk styring og kontroll og hurtig kunne måle resultater av hendelser og beslutninger.

ARBEIDSOPPGAVER

Ut fra ovennevnte betraktninger har arbeidsgruppen listet opp følgende arbeidsoppgaver som primært må være løst innen skipene settes i fart:

1. *Å sette seg grundig inn i skipenes spesifikasjoner og gjennom intimt samarbeid med Nybygningsavdelingen bidra til at skipene i alle henseende blir så hensiktsmessige som mulig.*
2. *Å belyse alle driftsforhold s.s. seilingsplaner, fartskrav og liggetid i havn. Herunder også navigering, bunkring og proviantering m. v.*
3. *Å sette seg nøye inn i vedlikeholdsproblematikken og ut fra prinsippet for «Økonomisk helbetsvurdering» legge frem konkrete vedlikeholdsplaner for skipene, herunder også vurdere behov for kontraktsavtalt landassistanse.*

Reservedelsspesifikasjonene vurderes og eventuelle tilleggslister utarbeides.

Vedlikeholdsopplegg, funksjonsprøveopplegg og reservedelsopplegg utarbeides.

4. *Ut fra krav til sikkerhet for skip, last og besetning, samt lovgivning og andre hensyn å vurdere og anbefale nødvendige vakter på bro og i maskinrom (i sjøen og under land) og påse at nødvendige vakt- og sikkerhetsinstruksjoner er eller blir utarbeidet, herunder vurdere behovet for kontraktsavtalt vaktassistanse fra land.*

5. *Å belyse alle forhold vedrørende lasting og lossing s. s.: Vurdere kapteinens ansvarsforhold i de tilfeller hvor skipene lastes fra land, samt vurdere hvilke informasjonen som er nødvendig for forseiling av skipet og hvordan disse informasjonen er tenkt skaffet tilveie.*

Få klarlagt rutiner og systemer for sikring av last, samt ansvarsforhold og utførelse ang. samme.

Studere hele trafikkopplegget, stuasjeproblematikken, samt klarlegge ansvarsforholdet for rullende materiell, og dets eventuelle kontroll og servicebehov.

Studere opplegg for transport av kjøle/fryselast, samt ventilasjonsproblematikken med hensyn til skipets ansvar for sjøtransporten.

Få klarlagt hvilke fysiske påkjenninger skipet utsettes for under lasting/lossing.

6. *Vurdere og anbefale bemanningens størrelse og sammensetning.*
7. *Å fastsette besetningens nødvendige kvalifikasjonsnivå, og i samarbeid med Maritim Personellavdeling å planlegge og gjennomføre nødvendige kurs, etterutdannelse og «on the job training» (v/ byggeverft).*

Renholdet ombord -

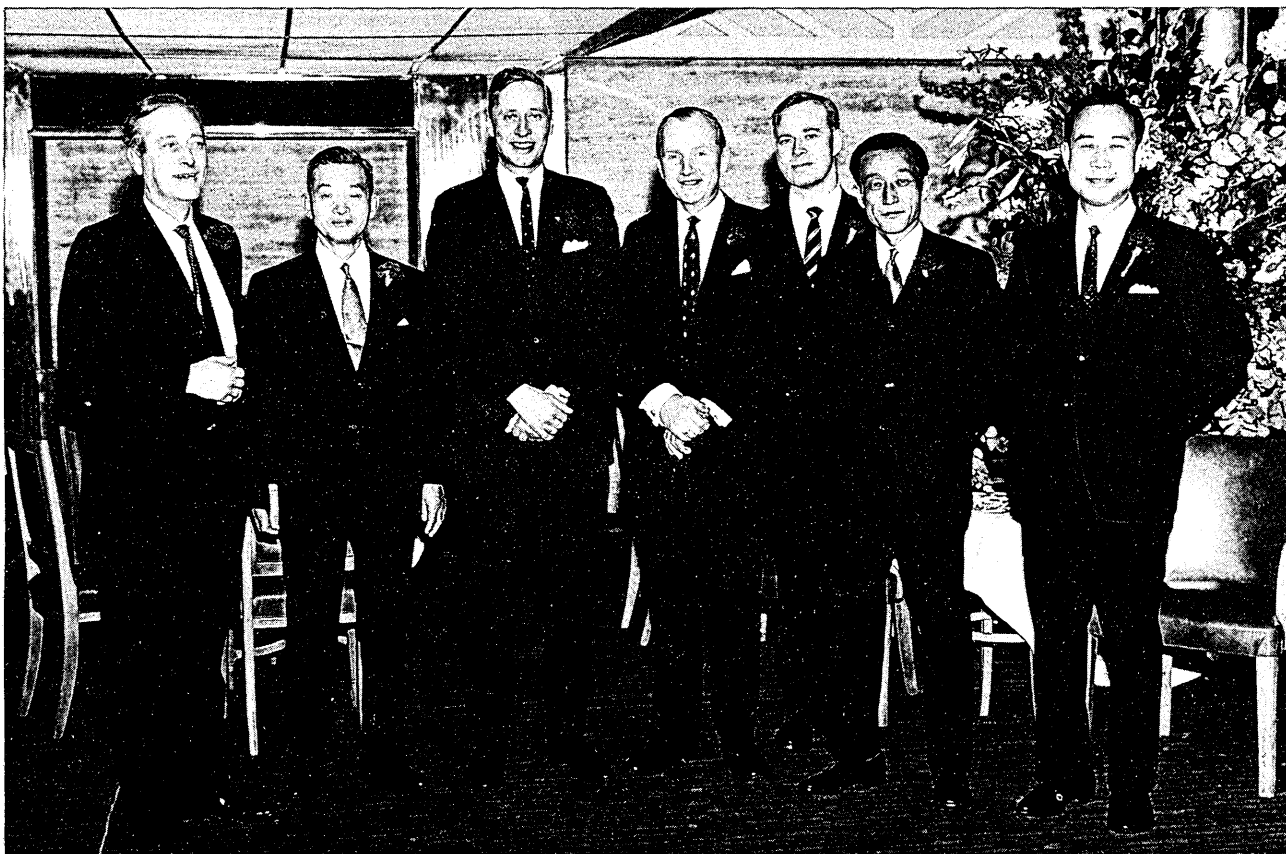
Det er en ganske naturlig ting at det stilles spesielt strenge krav til effektiv renhold og god hygiene ombord. Et skip er jo såvel arbeidsplass som «hjem».

Da de nye bemanningsregler for skip trådte i kraft, nødvendiggjorde de visse rasjonaliseringstiltak. Dette gjaldt også renholdssektoren og her kom det mange kaller høytrykkvask inn som en meget viktig faktor. Den konvensjonelle vaskemetode ombord — som ennå blir brukte i noen utstrekning — baserte seg på bruk av vaskemiddel, levang eller kost sammen med god porsjon håndkraft. Det man gjorde var å blande et konsentrert vaskemiddel i én pøs og så hadde man en annen pøs med rent skyllevann. Man blandet dette den såkalte «øymålsmetoden». Enten kunne man risikere å få en for sterk blanding, med det resultat at det ytterste laget av malingen ble ødelagt, eller blandingen ble for svak og dermed lite effektiv.

Under høytrykkvask påføres vaskemiddelobjektet vann og kjemikalier under høytrykk ved hjelp av et høytrykksaggregat. De fleste typer høytrykksaggregater arbeider med et trykk fra 35 kg/cm² til 70 kg/cm². Man regner ca. 50 kg for å være et gunstig arbeidstrykk. Et slikt høytrykksaggregat bør ha mulighet for automatisk innsugning av kjemikalier, slik at vann og kjemikalier blandes i et bestemt forhold. Det er naturligvis viktig at blandingen er sterk og effektiv nok til å bryte beide smusset. Det er også viktig at kjemikalierne blir liggende, for eksempel på skottet, og ikke bare renner rett ned. Det er jo kjemikalierne som skal løse opp smusset og forsåvidt utføre samme funksjon som når en mann skrubber et skott med børste. I denne forbindelse er det forøvrig viktig å merke seg at smusset dannelsen skal bearbeides *nedenfra og oppover*. Gjør man det motsatte og påfører vaskemidlene ovenfra og nedover vil det danne seg striper som kan være meget vanskelige å fjerne.

Efter påføringen av vaskemidlet, foregår skyllingen ganske enkelt ved at man ved hjelp av en bryter setter vaskeaggregatet på «skylling». Skyllingen foregår med rent vann og under høytrykk, og dette skal også foregå *nedenfra og oppover*.

Når det gjelder ekstremt tilsmussete flater — oljesøl i maskinrom eller over bunkring på dekk, bør vi se litt nærmere på det. La oss ta et tilfelle av overbunk-



Fra åpningen i London av vårt engelske firma Daiichi Wilhelmsen UK Ltd. samt filial til vårt norske kommandittselskap.

Fra venstre Per Stenstadvold, K. Tsuchikane, skipsreder Niels Werring jr., Søren Juell, Sverre Kjelland-Mørde, H. Miura og T. Ogawa.

ring. Da bør man først skrape vekk de øverste oljelagene. Da vil man komme til det egentlige vaskeproblemet, nemlig oljelaget inn mot malingen. Dette laget bør påføres et degreaser/avfettingsmiddel i konsentrert form som får sitte på og virke i noen minutter. Derefter foretas avskylling med rent vann og under høytrykk — fra laveste punkt og oppover.

Her bør man merke seg at degreaser/avfettingsmidlene alltid bør påføres vaskeobjektet i konsentrert form. Likeledes understrekes at slike midler ikke må anvendes på klorkautsjuk-malte flater. Til bruk for slike flater finnes spesielle K. K. rensemidler.

Rent generelt kan man si at høytrykksaggregatene kan brukes overalt hvor vann kan brukes, det betyr i praksis de fleste steder ombord. Fordelene ved høytrykksrengjøring er mange. Forlengede strålerør og slanger med hurtigkoblinger gjør at man kommer til overalt, uten tidkrevende rigging av stillinger og stoler.

Også i maskinrommet har høytrykksaggregatene vist seg å tilfredstille kravet

til hurtig og effektiv rengjøring, av tanktopp, spyle-luftkanaler, hovedmotor, hjelpemotor, separatorrom og skott. Og når det gjelder renhold av bad, toaletter, buse, kjølerom og lignende, er det naturligvis en stor fordel at man kan kjøre desinfeksjonsmidlene via høytrykksaggregatet.

De fleste standardtyper av høytrykksaggregater på det norske marked har en vannkapasitet på 8—15 liter pr. minutt. Til sammenligning kan nevnes at en vanlig 3/4" vannslange betyr et vannforbruk på 35 liter pr. minutt. Med de forlengede strålerør kommer man til i kroker og kroker der man ellers har måttet ettervaske med hånd.

Et høytrykksaggregat for skipsrenhold bør være hendig og mobilt slik at man kan ta det opp og ned ledere. Ved vask av skorsten lar man bare aggregatet stå på dekket, mens man går opp med høytrykkslanger og forlengede strålerør. Høytrykkslanger, i timeters lengder, er påmontert hurtigkoblinger. Selv med en slangelengde på 40—50 meter ut fra ag-

gregatet, vil ikke trykket synke merkbart.

Euromekan A/S, Oslo, har i en årrekke stått for markedsføringen av avanserte høytrykksaggregater for skipsrenhold. Firmaet er et datterselskap av Euromekan A/B, Alingsås og Jotun Fabrikker, Sandefjord, og er engasjert på en rekke felter når det gjelder moderne høytrykksrengjøring, og ikke minst når det gjelder renholdet ombord i et skip, har det vist seg at høytrykksmetoden har dekket et absolutt behov. Bare til norske skip har Euromekan levert mer enn 600 høytrykksaggregater og ialt 55 av rederiets skip har slike aggregater ombord. Det er dessuten levert en rekke aggregater til utenlandske skip.

For å dekke flåtens behov for kjemikalier og service, har Euromekan etablert konsignasjonslagre og servicepunkter i sentrale havner på kontinentet og i Panamakanal-sonen. Det neste skritt på veien vil være å etablere lagre i Det Fjerne Østen for å betjene denne del av flåten.

J. W.

CHR. L'ORANGE:

Seilende personells forsikringer

GRUPPELIVSFORSIKRING/S.A.F.

Som kjent er samtlige som er påmønstrert norske skip i utenriksfart livsforsikret gjennom Skipsfartens Arbeidsgiverforening.

Forsikringssum:

Ved død kr. 5 000,—.

Forsikringen gjelder i mønstringsperioden og videre inntil 2 måneder dersom vedkommende oppbærer sykehyre(eller inntil 1 år etter avmønstring hvis vedkommende i dette tidsrom dør av den sykdom eller skade som var årsak til avmønstringen.

Forsikringssummen utbetales kun ved død og tilfaller da den nærmeste familie, hustru, barn eller foreldre.

BEGRENSET ULYKKESFORSIKRING/S.A.F.

Denne forsikring er begrenset til å gjelde ulykkeskader som skyldes:

- Totalforlis, herunder kondemnering av skipet.
- Kollisjon mellom to skip.
- Grunnstøting.
- Brann ombord.
- Eksplosjon ombord.
- Ulykkeskader som rammer mannskap etter at de har gått i livbåtene på grunn av skipsulykke og for å forlate skipet.
- Ulykkeskade som rammer mannskap under ombordstigning i livbåtene, når de skal forlate skipet på grunn av skipsulykke.

Forsikringssum:

Ved død kr. 20 000,—

Ved livsvarig invaliditet kr. 30 000,—

Invaliditet under 15 % unntatt.

Forsikringssummen ved dødsfall utbetales til hustru og barn under 21 år, eventuelt til foreldre. Hvis det ikke foreligger så nære slektninger, utbetales ikke forsikringssummen.

REDERIETS EGEN ULYKKESFORSIKRING

Med virkning fra 24. juni 1970 tegnet rederiet ulykkesforsikring for seilende personell i Forsikringssekskapet Sigyn som omfatter SAF's forsikringer.

Ordningen gjelder følgende:

Seilende som er gift eller har barn under 18 år:

Forsikringssum:

Ved død kr. 100 000,—

Ved livsvarig invaliditet kr. 100 000,—

For andre seilende:

Ved livsvarig invaliditet kr. 50 000,—

Fast ansatte.

Forsikringen gjelder fra kontraktens inngåelse — således også under avspasering av ferie, ved skolegang og etterutdannelse i land o. l.

Forsikringen opphører ved kontraktens utløp.

Ikke fast ansatte.

Forsikringen gjelder kun fra forhyringskontraktens inngåelse til dens opphør.

GENERELT

Ulykkesforsikring.

All ulykkesforsikring omfatter erstatning som følge av skader forårsaket ved en plutselig ytre begivenhet uavhengig av den forsikredes vilje.

Livsvarig invaliditet.

Har ulykkeskaden innen 3 år medført invaliditet, som antas å bli livsvarig, skal det utbetales erstatning. Hvis invaliditeten ikke er 100 % betales erstatning som beregnes etter invaliditetsgraden.

Redegjørelsen omfatter ikke ytelser i forbindelse med folketrygd eller rikstrygdeverk.

Oversikten gir kun et bilde av situasjonen slik den er i dag, og tilsier ikke at det ikke er «huller» og hver enkelt bør derfor selv vurdere sin egen forsikrings-situasjon.

Svensk



— Han blir nog inte gammal i det rederiet. Vid sjöförklaringen sa han att orsaken till at fartyget rände upp på land var att sjön plötsligt tog slut.

(Salon Gahlin.)

PER JOHANSEN:

VELFERDSARBEIDET OMBORD

— forholdet mellom skip og rederi

Det er på det rene at det er delte meninger om hvorledes velferdsarbeidet bør organiseres og drives ombord og hvorledes kontakten bør være mellom skip og rederikontor.

Vi har bedt PER NORMANN JOHANSEN som har erfaring både fra idretts- og velferdsarbeidet ombord og som kontaktsmann ved kontoret å skrive et innlegg om hvorledes han mener dette bør gjøres.

Her kommer innlegget. Er det noen som har en annen mening?

Vi skriver 1971 og et nytt idretts- og velferdsår er innledet. Til tross for rasjonalisering og redusering av antall skip innen den norske handelsflåte, var 1970 igjen et rekordår når det gjelder skipsidrett og velferd ombord. At de kommende år vil danne noen unntagelse fra de forgange rekordår er lite trolig, og det er mye som tyder på at det heller blir det motsatte. Når det gjelder vårt eget rederi, viste nok 1970 for mange av skipenes vedkommende en tilbakegang når det gjelder de sentrale idrettskonkurransene. Noe av skylden for dette vil jeg ta på min egen kappe, da jeg p.g.a. større engasjement på mitt hovedarbeidsfelt ikke har hatt nødvendig tid til å holde den ønskelige kontakt med skipene.

P.g.a. strukturendringene som stadig foregår i handelsflåten blir behovet for flere midler og muligheter til økt trivsel ombord stadig større. Alle disse nye midler krever vedlikehold, og for at utbyttet skal svare til investeringene, må midlene benyttes. Alt dette krever organisasjon, og jeg vil her skissere en plan for hvordan jeg mener dette bør gjøres.

Hittil har som regel velferdsarbeidet tilfallet den som selv er personlig interessert og som vil ta det ekstraarbeid som følger med. Alt utstyr som i dag finnes ombord, blir for mye for en mann å passe på. Med den skisserte organisa-

sjonsplan fullt utnyttet, burde dette «one-man show» være en saga blott, da hver mann vil bli engasjer i velferdsarbeidet.

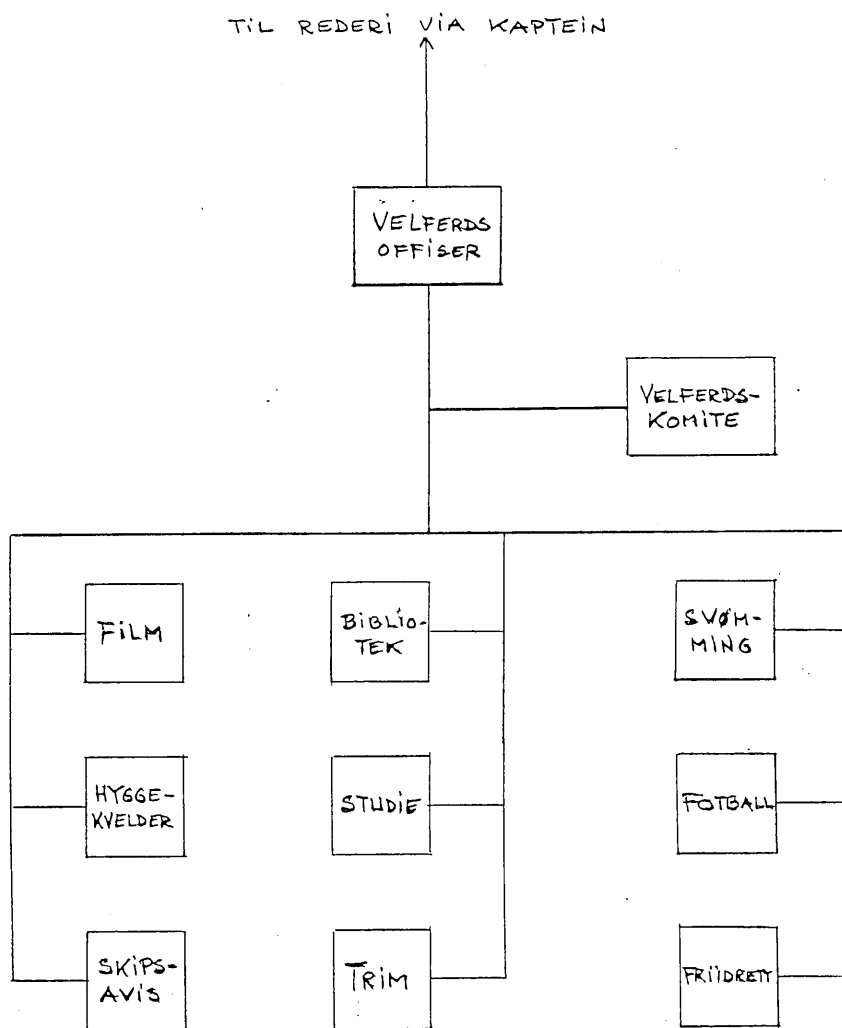
VELFERDSOFFISER

Hele velferdsorganisasjonen bygger på at en av skipets offiserer blir valgt eventuelt utpekt til velferdsoffiser, da det er av avgjørende betydning at en av offiserene innehar denne stilling. Velferds-offiseren skal ha anledning til å delta i planleggingskomiteens møter, og idretts- og velferdsarbeidet skal kunne diskuteres i planleggingsko-

miteen, slik at fremtidige arrangementer kan være i tråd med det øvrige arbeid ombord.

VELFERDSKOMITÉ

Denne komité dannes ved at man velger/utpeker oppmenn for hver «velferdsgren». Hver oppmann fremlegger sin gruppes planer, rapporter etc. i velferdskomiteen. Planene koordineres i overensstemmelse med de øvrige gruppeplaner og prioriteres av komiteen. I komiteen utferdiges også rapporter o.l., som skal oversendes rederi, velferds-kontor etc. via kapteinen.



Følges dette hoveddriss av planen, vil velferdsarbeidet bli mye lettere, flere blir engasjert og arbeidsopp-gavene blir færre, mer konsentrert, ingen gruppe behøver bli neglisjert. Det forutsettes at de grupper som trenger landligge for sin utfoldelse, blir prioritert når skipet har havne-anløp, og motsatt når det gjelder de andre grupper.

Så langt organisasjonen av vel-ferden ombord, den ikke minst vik-tige delen av organisasjonens full-kommenhet, er kontakten skip-rede-ri. Enkelte rederier har ansatt selv-stendige idrettssekretærer, uten at det foreligger rapporter om radikal forbedring. Selv er jeg av den men-ing at tiden ennå ikke er moden for et slikt skritt hva vårt eget re-deri angår. Derimot bør rederiet som nu, benytte en person som ved siden av sitt daglige virke også kan holde en nærmere kontakt med ski-pene, påskynde dem og rettlede ved eventuelle innkjøp av utstyr og forespørsler om velferdsmessige tilbud. Året 1969 viste at dette had-de sin betydning i positiv retning. En annen ting som også er meget aktuell, er den personlige kontak-ten mellom skip/rederi, som vel best kan styres via skipets inspek-tør. Velferdsarbeidet og -utstyr vil etterhvert inngå som en del av ski-pets daglige drift, og dette vil da naturlig føre til at rederiets drifts-organisasjon blir involvert.

Det er selvfølgelig flere måter å takle velferdsorganiseringen på, men selv vil jeg anbefale denne plan. Jeg har selv sett den i funk-sjon, og alle ombord var meget til-freds med den. M/S TOULOUSE er vel det mest velferdsaktive skip i vår flåte for tiden, og der er de fleste involvert i administrative opp-gaver. Om nevnte plan brukes vet jeg ikke, men store avvik tror jeg ikke det er.

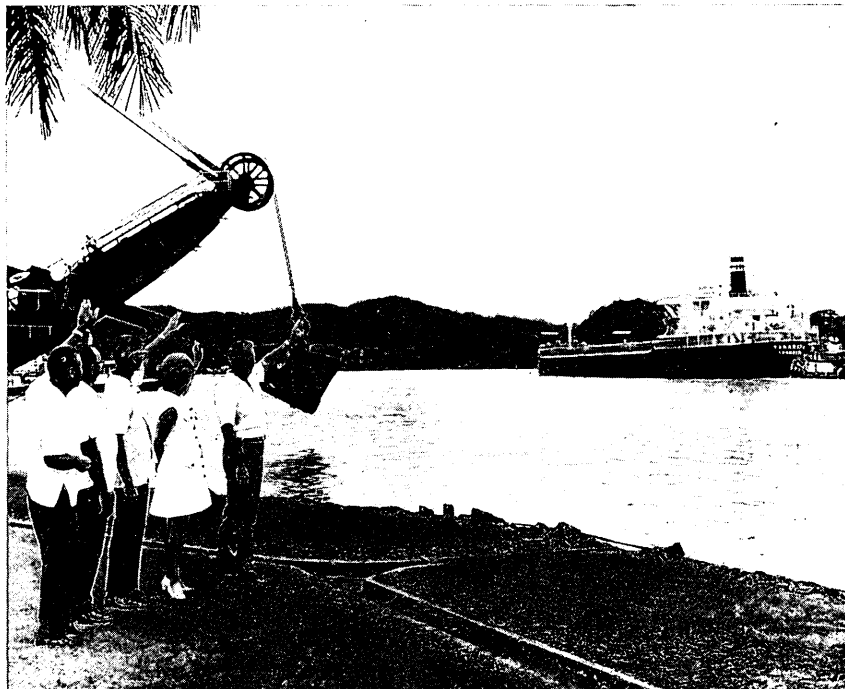
Nå er det selvfølgelig ikke vår tro at denne plan vil føre til økt antall W.W.-skip på resultatlistene, ei heller at de best velferdsutbygde skip vil være de driftsmessig beste. Av personlig erfaring vet jeg at om-bord på et aktivt velferdsskip blir også det daglige arbeid påvirket i positiv retning. Planen er bare ett ledd i den videre utvikling som vi uten tvil tror vil komme i nær frem-tid, tatt i betraktning det økende be-hov for fritidsbeskjeftigelse og fy-sisk fostring som allerede nu kan registreres.

En artig regning

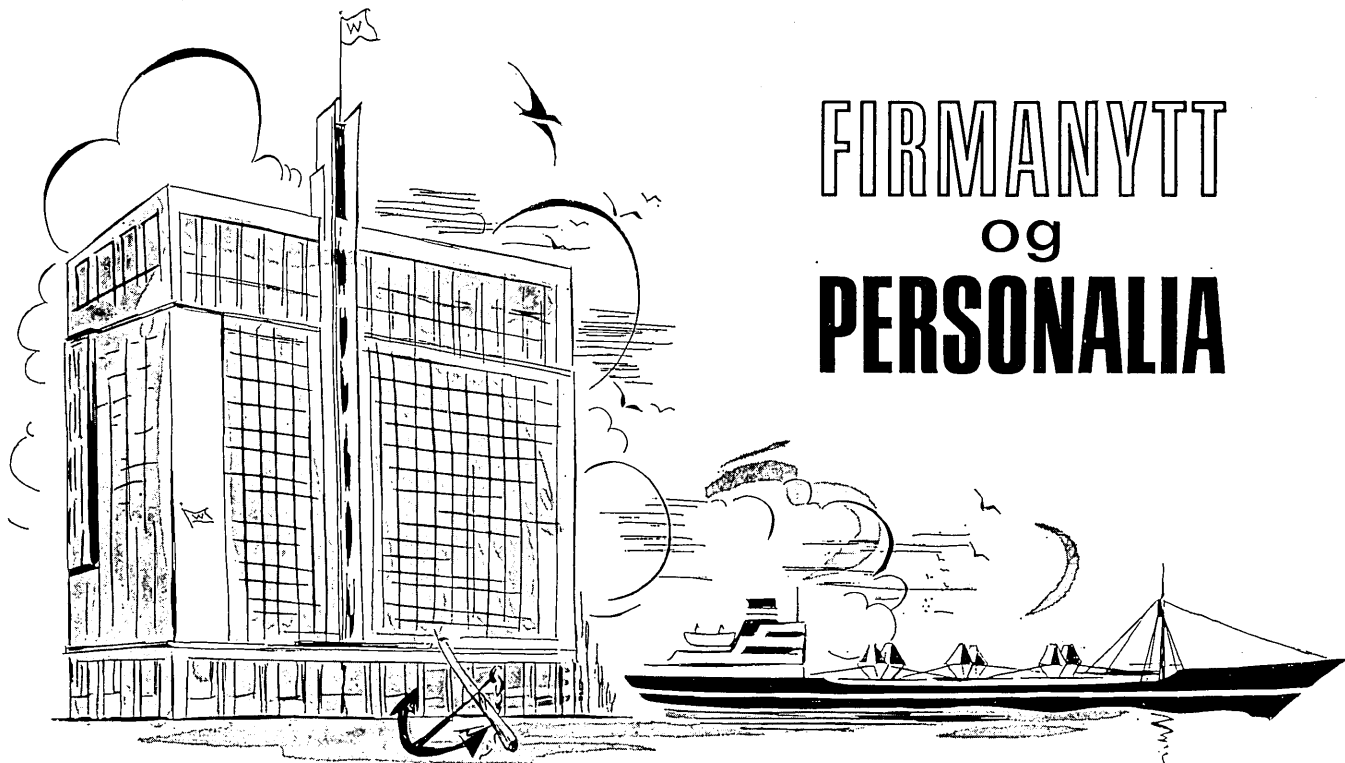
Dette er en gammel dansk malermesterregning tra 1790 — fra restaureringen av Skave (Sæby) kirke, og regningen lød som følger:

	Riksdaler
Forandret andet bud samt ferniseret de ti bud	2,34
Lavet ny næse på røveren og strukket hans fingre	1,02
Pusset Pontius Pilatus op, samt sat nyt pels-værk på hans krave, ferniseret ham for og bag	17,09
Sat nye vinger på engelen Gabriel og over-strøget hans fjer, udvidet himlen og tilsat adskillige stjerner	1,10
Forbedret den hellige Magdalena som var blevet aldeles fordærvet	5,00
Sat nyt hår på den kyske Susanna, samt nye sko på besten for Elias vogn, og afmærket vejen til himlen	3,24
Efterset de kloge jomfruer samt overstrøget dem her og der	10,80
Lavet verdens ende et stykke længere, da den var blevet for kort	3,19
Renset Det røde hav for flueskidt	3,07
	46,75

Betalt
O. LARSEN, malermester



Fotografiet viser M/S TANABATA idet hun som første skip passerer Gamboa og går inn i den utvidede Gaillard Cut i Panama-kanalen. I forgrunnen står blant annet guvernør Leber og frue og vinker til skipet — med et muddertartøy som symbolsk bakgrunn. Fotografiet er sendt Skib-Rederi av A. L. Gallin, Marine Director for Panama-kanalen.



FIRMANYTT og PERSONALIA

FORFREMMELSER

Ny midl. fører:

Aslak Thygesen, M/S THEBEN

Nye maskinsjefer:

Magne Alnes, M/T TITUS

Erik Fuglerud, M/T TOSCANA

Karsten Frostad, M/T TROMS



FRATREDEN MED PENSJON

Avdelingssjef Lars Jacobsen fratrer med pensjon den 1. april d. å. etter 46 års tjeneste i rederiet.

Han begynte i firmaet 20 år gammel og var først en tid i Postavdelingen og derefter i bokholderiet. Siden juni 1931 har han vært tilknyttet Wilhelmsens Linjeagenturer, Ekspedisjonen for Norge Mexico Gulf Linjen. Han ble utnevnt til avdelingssjef i 1961.

Skib-Rederi benytter anledningen til å ønske avdelingssjef Jacobsen et godt og velfortjent otium.

Kaptein Erling Aslaksen

Stuert Leganger Berg

2. maskinist Fred Antwort

Båtsmann Olav Fliflet

RIDDER AV ST. OLAVS ORDEN



Direktør T. G. Thorvaldson, som har vært knyttet til Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd. i Sydney i 40 år, hvorav mange år i firmaets ledelse, ble under en høytidelighet i den Kgl. norske Ambassade i Canberra den 16. februar i år utnevnt til ridder av St. Olavs Orden. Han er også ridder av den finske Vita Ros Orden. Skipsreder Niels Werring jr. og frue var tilstede ved overrekkelsen. Her ser vi direktør Thorvaldson flankert av fru Thorvaldson på sin høyre side og fru ambassadør Jacobsen.

Rederiets 40 års jubileumsgave ble overrakt

Kaptein Harald Harbak, den 23/12 1970 og

Kaptein Jon Lindheim, 21/1 1971.

25 års tjeneste:

Elisabeth Schive, 2. januar.

W.I.L.



NYTT

Red.: *Nils Wetlesen*



WIL's nye formann, Stein Kagge

WIL-FORMANNEN HAR ORDET:

Det nytter!

Resultatene i årets første store idrettsbegivenhet for WIL — Fearnley-rennet — ble en stor positiv overraskelse, iallfall for dem som ikke har fulgt med WIL's langrennsgjeng på treningen. Referat fra begivenheten står på annet sted, men i egenskap av WIL's nye formann vil jeg få gi uttrykk for glede over spesielt seiren i kampen om troféet til det lag som fikk best sammenlagt tid med én løper i tre klasser. De tre som strøk avgårde med denne pokalen har alle hørt til de ivrigste på treningen — Petter Larsen, Frithjof de Lemos og Halfdan Løken. Morsomt var

det også med pokalen til beste tremannslag i yngste klasse — Petter Larsen, Wilhelm Wilhelmsen og Kjell Sverre Johansen sto for denne prestasjonen.

Vår trener, Steinar Næss, har gjort en utmerket jobb og vi må håpe å få beholde ham også til neste år. Da er det bare å gå inn for å ta også pokalen til beste firemannslag uansett klasse — det burde ikke være noen håpløs oppgave.

Innsatsen på langrennsfronten viser at det går an å oppnå gode resultater også på kortere sikt ved å gjøre en ekstra innsats.

På WIL's første styremøte inviterte jeg samtlige oppmenn til å legge frem et program for hvordan de mener å kunne oppnå fremgang, på såvel kortere som lengre sikt. Men det må være helt på det rene at oppmennene ikke skal stå alene om å finne frem til planer og mulige løsninger — gutta (og jentene) på laget har samme plikt til å komme med forslag. Er viljen tilstede til å gjøre en ekstra innsats, må det også la seg gjøre å finne midlene.

Nytt styre i W.I.L.

Det hadde samlet seg ca. 85 medlemmer da formannen, Thorbjørn Ottosen erklærte generalforsamlingen for lovlig satt kl. 19.10.

Referat fra forrige generalforsamling, rapporter fra oppmennene, revidert regnskap, budsjettforslag, valgkomitéens forslag og innkomne forslag var utdelt på forhånd. Det hele ble gjennomgått punkt for punkt. Regnskapet ble godkjent og styret meddelt ansvarsfrihet.

Det innkomne forslag var fremst skriftlig av Hans Olav Nordby og ble tatt opp til behandling. Etter at flere hadde kommet med innlegg i saken ble det tydelig at de fleste var for en deling. Etter en del diskusjon var forslagstilleren enig i at ordlyden ble forandret slik at hyttestyret skal stå ansvarlig direkte overfor generalforsamlingen. Håndopprekning ble foretatt og følgende endelige forslag enstemmig vedtatt:

«Generalforsamlingen anmoder styret om å ta initiativ til at feriestedene administrativt blir skilt ut fra idrettslaget forøvrig. Dette skal skje ved at ansvaret for feriestedenes drift og økonomi helt og holdent overtas av et eget styre innen W.I.L., som direkte overfor generalforsamlingen skal stå ansvarlig for eiendommene og således frigjøre styret i idrettslaget for dette ansvar.

Generalforsamlingen anmoder styret innen neste generalforsamling om å utarbeide de nødvendige lovendringer slik at denne omorganiseringen kan tre i kraft fra neste år.»

Under eventuelt ble spørsmålet om fortsatt medlemsskap i W.I.L. for de av medlemmene som etter hvert er blitt tilsluttet Barber Lines, Scanservice, ScanAustral og Daiichi Wilhelmsen tatt opp. Det ble gjort rede for hvilke retningslinjer som hittil er fulgt. Det utviklet seg til en omfattende diskusjon om saken som bragte for dagen en rekke forskjellige synspunkter. Resultatet av diskusjonen ble at man bestemte seg for å avgjøre spørsmålet om fortsatt medlemsskap for de nevnte medlemmer på denne generalforsamlingen.

Det ble først stemt over hvorvidt det måtte en lovendring til før man kunne gå videre med saken. Utfallet av avstemningen ble:

57 nei — 25 ja — 1 blank.

Man gikk derefter videre med saken og stemte over følgende fremsette benkeforslag: W.I.L.-medlemmer ansatt i samarbeidsselskaper kan beholde sine rettigheter bortsett fra i de tilfeller hvor disse selskaper oppretter tilsvarende virksomhet som drives av W.I.L.

Utfallet av avstemningen ble:

73 ja — 8 nei — 2 blanke.

Valgene gav følgende resultat:

STYRE:

Formann: Stein Kagge.

Viseformann: Finn Tønnesen.

Sekretær: Kari Vollestad.

Kasserer: Per Ivar Berntsen.

Hyttestyrets formann: Jan Simonson.

Suppleanter: Kristi Bratseth, Aksel Håkonsen.

Hyttestyre for Skramstad, Fryhalen, Ilevolden:

Elsa Koller, Bjørg-Eva Huuse, Astrid Wirstad, Kari Moserud, Peter Neess, Terje Christensen.

Klagenevnd: Grete Brevik, Jan Lampe, Carl Walbeck-Sørensen.

Redaktør WIL-Nytt: Niis Wetlesen.

Materialforvalter: Jon-Erik Lund.

Revisorer: Asbjørn Svae, Peter Heuch, Carl Walbeck-Sørensen (suppleant).

Medaljeutvalget: Formannen, sekretæren, Georg Nordal, Knut Try.

Valgkomiteen 1970 har bestått av: Kirsten Hanne, T. Gryteland, H. Løken.

OPPMENN:

Fotball:

Oppmann A-laget: Thorleif Johnsen.

U.K. A-laget: Peter Heuch.

Oppmann B-laget: Alan Light.

Håndball:

Damer: Trude Rydgren-Knudsen.

Herrer I-lag: Jan Rydgren-Knudsen.

Herrer II-lag: Bjørn Jan Jørgensen.

Friidrett, ski, skøyter, mangekamp: Kristian Monsen.

Tennis: Einar Emanuelsen.

Skyting: Odd J. Vesterheim.

Bordtennis: Bjørn E. Kristiansen.

Bridge: Lorents Svea.

Bowling: Svein Thoresen.

Mosjongymnastikk/innendørstrening: Hans Olav Nordby.



Fearnleyrennet

Shippingmesterskapet i langrenn ble avviklet på Solihøgda lørdag 27. februar med Fearnspport som arrangør.

Det var gode føreforhold, og arrangørene hadde lagt ned et stort og godt arbeide for å få en god løype for alle. Wilhelmsens Idrettslag stilte med ialt 14 mann, fordelt på 4 klasser. Best tid av våre hadde F. de Lemos, med 42.04 som var rennets 8. beste tid, og dette holdt til 4. plass i klasse 35—42 år. P. Larsen ble nr. 7 i klassen under 35 år, H. Løken nr. 2 i klassen 42—50



H. Løken, F. de Lemos og P. Larsen viser berettiget stolthet over den vakre Fiat-pokalen til beste tremannslag med en løper i tre forskjellige klasser.

år og B. Arnesen nr. 3 i klassen over 50 år.

I rennet er det satt opp 5 vandrepriemier og av disse tok vi «napp» i Fiats vandrepokal til beste tremannslag med en løper i tre forskjellige klasser. Shells vandrepokal til beste tremannslag under 35 år

og Texaco's vandrepokal til jevneste firemannslag uansett klasse. I kampen om de to andre pokalene fikk vi to. plasser.

Dette var en stor oppmuntring for skisporten innen W.I.L., og det er tydelig at skitreningen har båret frukter.

Skioppmannen.

tiden 36,11 foran I. Løvald på 37,33. Denne klassen hadde 14 deltakere.

Klasse 42—50 år ble vunnet av H. Løken på tiden 36,17 som er 3. beste tid, foran J. Engelund med tiden 42,15. Her var det 7 deltakere, men vi tror mange fra denne klassen gikk idealtid.

I veteranklassen over 50 år, ble også i år Bjørn Arnesen vinner på 41,43 foran Finn Scheie 44,48 og K. Jahr Johansen 45,54. Her hadde vi 7 deltakere.

Idealtidklassen var i år som ellers den største med 91 påmeldte og 82 som startet. Idealtiden ble 37,33 som fremkom ved at man tok tiden til vinner av klasse over 50 år og trakk fra 10 %. Det viste seg at det er 26 stykker som har gått for sakte, mens 56 har gått for fort.

Ledertrøyen ble av fjorårsvinneren overrakt Vivian Arnesen som hadde en tidsdifferanse på 1 sek. tett fulgt av Per Ivar Berntsen med 2 sek. Nr. 10 hadde differanse på 45 sek. og nr. 30 hadde 2 min. og 6 sek.

Skipsreder W. Wilhelmsens desertpokal ble i år vunnet av Petter Larsen.

Sidsel og Finn Scheies pokal til beste løper i Fearnley- og WIL-rennet ble vunnet av F. de Lemos på 1 18.15 foran P. Larsen 1.19.20 og H. Løken på 1.19.59.

Skihornet ble i år klart vunnet av:

Tank/Dry Cargo	med 16,1 poeng foran
Naal	27,1 » »
NMGL	28,7 » »
Insp.	28,8 » »
Økonomi	30,0 » »
Assurans	35,3 » »
Jur/adm.	37,1 » »
WLA	96,0 » »

WIL's skifestival 1971

WIL's skifestival 1971 ble arrangert på Skytterkollen 6. mars. Dagen opprant med bra vær og det var ingen smøreproblemer. Løypa som gikk i fint småkuppert lett terreng var ca. 4,5 km som skulle gåes 1 gang for damer og idealtidsklassen og 2 ganger for alle de andre.

Første start gikk kl. 14.00 og av de 165 påmeldte var det 149 som stilte til start.

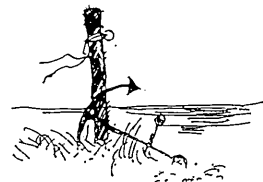
Dameklassen var først ute og her gikk Elsa Koller et gnistrende løp

og vant klassen med tiden 25,22 foran Kari Nybråten på 26,59 og Unni Einemo på 27,48 — 15 deltakere.

Klasse herrer under 35 år ble vunnet av Petter Larsen på 36,09 (dagens beste tid) foran ikke ukjente kombinertløper Staale Aurtande på 36,19 og Kjell Sv. Johansen 36,41 — gledelig mange i denne klassen — 24 stk.

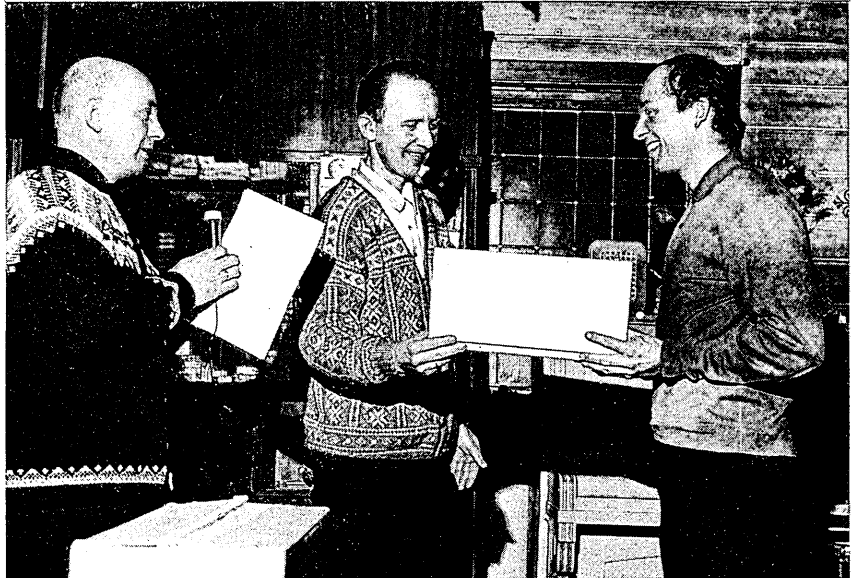
Klasse herrer 35—42 år ble også i år Fridtjof de Lemos best med

Arrangementskomiteen hadde gjort en god jobb og etter at alle hadde kommet seg vel i mål, fått sin solbærtoddy, var det middag, premieutdeling og festlig samvær til ut i de små timer.





Her ser vi Mr. Kawagoe, upremiert, men dog smilende. WIL-rennet er nu utvilsomt blitt et internasjonalt renn.



Petter Larsen overrekkes skipsreder Wilhelm Wilhelmsens dessertpokal.



Årets vinner i idealtidsklassen, Vivian Arnesen, får her en god klem av fjorårets seierherre.



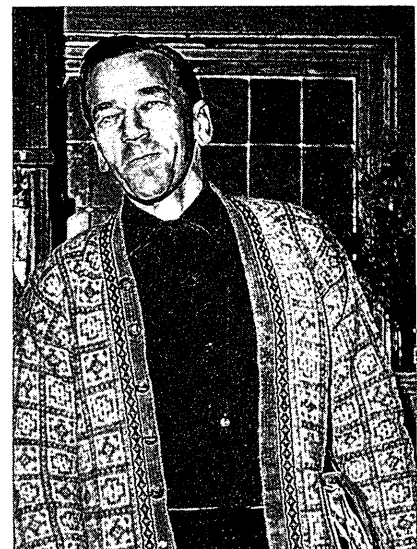
1. premie i dameklassen ble vunnet av Elsa Koller.



F. de Lemos ble ikke bare 1. mann i sin klasse, men tok også Sidsel og Finn Scheies pokal til beste løper i Fearnley- og WIL-rennet.



Nok en gang gikk Bjørn Arnesen inn som nummer 1 av seniorenene.



Halfdan Løken tok 1. premie i klassen 42—50 år.

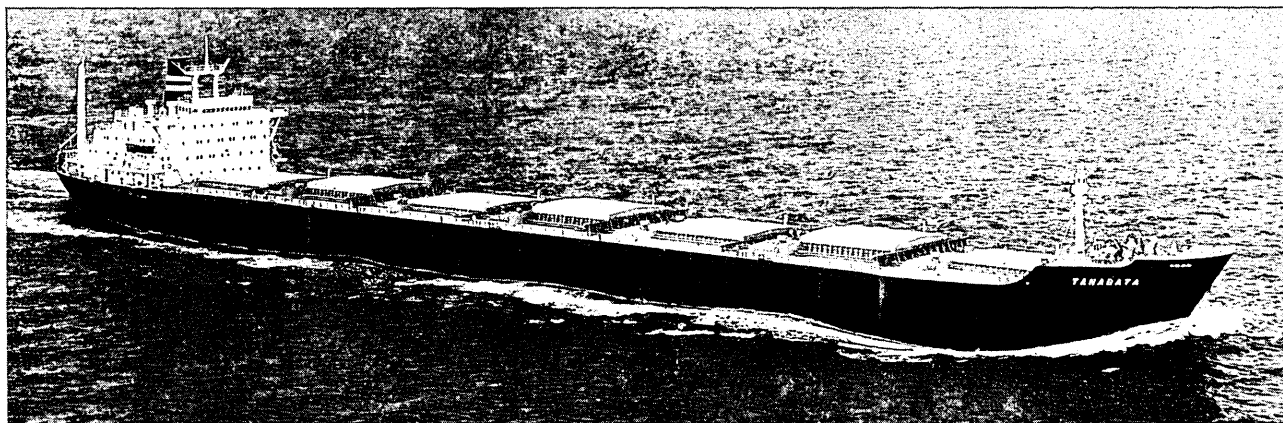
Best hittil av WW-skip

Tanabata til topps i friidrett 1970

LABERT I FJORÅRETS FOTBALLSERIE

Tidenes hittil beste prestasjon av et WW-skip: B/C TANABATA til topps i lagkonkurransen i friidrett til sjøs 1970 med total poengsum 83.955, gjennomsnittspoeng pr. påmønstret 1 447. Hele 247 gj.poeng mer enn annenmann. Dette er også det beste resultat oppnådd av noen gjennom alle tider. Vi bøyer oss i respekt for dette resultat og ønsker kaptein Nesbjørg & Co. lykke til i året som vi allerede har påbegynt.

Innsatsen i fjorårets fotballserier var meget «laber» sett i relasjon til sesongen 1969. Rederiets beste skip i de tre fotballseriene ble M/S TROUBADOUR», som midtveis i sesongen ledet både nordisk og internasjonal serie i fotball. Våre plasseringer i fotballseriene 1970:



NORDISK

13 TROUBADOUR
15 TAI PING
32 TALLEYRAND
39 THERMOPYLÆ
43 TARN
47 TEXAS
65 TAKARA
75 TORTUGAS

NORSK

28 TAI PING
39 TAKARA
47 THERMOPYLÆ
48 TORTUGAS
50 TROUBADOUR
54 TEXAS
55 TARN
60 TALLEYRAND
68 TRAVIATA

INTERNASJONAL

16 TROUBADOUR
27 TARN
30 TALLEYRAND
33 TAI PING
56 TORTUGAS
62 TEXAS
86 TAKARA

I 1969 ble 30 av våre skip plassert i disse serier, altså en tilbakegang på 6 skip.

Lagkonkurransen i friidrett ble som før omtalt overraskende vunnet av TANABATA, men også de øvrige skip viser fremgang her, morsomt er det at i 1969 var TAKARA eneren, mens 1970 brakte søsterskipet TANABATA til topps. Rederiets idrettskip 1970 ble uten større konkurranse fra andre B/C TANABATA. Dette skipet ble også nr. 5 i konkurransen om Norges mest allsidige idrettskip 1970. Dette også den beste prestasjon av et WW-skip.

Vi håper selvfølgelig at flere av våre skip vil bli representert neste år.

LAG-KONKURRANSEN

1 TANABATA
28 TAKARA
43 TORONTO

54 TORTUGAS
57 TARIM
77 TARANTEL

SVØMMEKNAPP

11 TANABATA
35 TAKARA
37 TEMPLAR

IDRETTSMERKER

13 TAKARA

LAGKON. I HOPP U/TILLØP1 TANABATA
26 TAKARA
39 TARIM45 TEHERAN
57 TEMPLAR
61 TORTUGAS
84 TAURUS**3 x 60 M STAFETT**
6 TANABATA**4 x 100 M STAFETT**10 TANABATA
18 TORTUGAS
20 TARIM
38 TEMA

I det individuelle mesterskapet er det i år flere nye navn som har dukket opp og en del bedre resultater.

JUNIOR**100 M:**

31 E. Terjesen, TANABATA

KULE:16 E. Terjesen, TANABATA
17 O. Karlstad, TATRA
28 S. Solheim, TORTUGAS
31 K. Lønstad, TAKARA
34 S. Stenersen, TORTUGAS
43 J. Bueide, TORTUGAS
62 P. Fjærtøft, TORTUGAS
86 S. Pettersen, TANABATA
90 J. Risvold, THERMOPYLÆ
110 B. Nordli, TEMA**HØYDE:**31 S. Pettersen, TANABATA
47 P. Fjærtøft, TORTUGAS
51 G. Rasmussen, TEHERAN
65 A. Grav, TANABATA
74 O. Karlstad, TATRA
74 B. Nordli, TEMA
74 A. Remen, TANABATA**LENGDESPRANG:**26 P. Fjærtøft, TORTUGAS
37 S. Pettersen, TANABATA
39 O. Krisiansen, TARANTEL
47 A. Grav, TANABATA
61 E. Terjesen, TANABATA
77 L. Kverne, TROLL FOREST
82 L. Olsen, TEHERAN
92 G. Lindquist, THERMOPYLÆ**4.-KAMP:**17 E. Terjesen, TANABATA
55 K. Lønstad, TAKARA
72 B. Nordli, TEMA
76 G. Lindquist, THERMOPYLÆ**SENIOR****100 M:**34 P. Dinkelmann, TANABATA
71 P. Andersen, TURANDOT
71 R. Boysen, TAKARA**KULE:**23 O. Pedersen, TAURUS
29 R. Boysen, TAKARA
65 K. Sande, TANABATA72 F. Østlie, TAKARA
84 W. Listaul, TANABATA
90 R. Hansen, TEHERAN
100 G. Hallstrøm, TANABATA
108 A. Jervidal, TAURUS
118 P. Eriksland, TANABATA**HØYDE:**5 P. Dinkelmann, TANABATA
34 O. Austnes, TAMPA
40 W. Listaul, TANABATA
40 O. Rasmussen, TANABATA
40 L. Rørvik, TANABATA
40 K. Sande, TANABATA
61 R. Kjeverud, TEHERAN
67 A. Kristiansen, TAURUS
85 T. Presterud, TANABATA**LENGDEHOPP:**34 L. Rørvik, TANABATA
50 O. Sæter, TORTUGAS
65 A. Walle, TORONTO
75 P. Eriksland, TANABATA
82 W. Listaul, TANABATA
85 R. Boysen, TAKARA
100 S. Sletnes, TANABATA**4.-KAMP:**18 P. Dinkelmann, TANABATA
34 R. Boysen, TAKARA
39 L. Rørvik, TANABATA
99 K. Øverby, TATRA**OLD BOYS****100 M:**

36 A. Posecacia, TAKARA

KULE:34 E. Liene, THERMOPYLÆ
37 A. Guttormsen, TORTUGAS
40 R. Piiskog, TANABATA**LENGDE:**41 E. Kvarstad, TEHERAN
44 T. Børve, TANABATA
49 P. Halten, TEHERAN**4.-KAMP:**

32 T. Børve, TANABATA

VETERANER**60 M:**7 H. Jonassen, TAKARA
15 K. Pettersen, TAKARA
37 A. Nesbjørg, TANABATA**KULE:**17 D. Gonzales, TAKARA
26 S. Urheim, TIBER
34 A. Jensen, TORTUGAS
38 H. Jonassen, TAKARA

«Slik sprogbruk finner jeg meg ikke i!»

LENGDE:

38 A. Nesbjørg, TANABATA
42 K. Petersen, TAKARA
43 H. Thomassen, TANABATA

HØYDE:

21 H. Jonassen, TAKARA
21 A. Jensen, TORTUGAS
28 H. Bjønnnes, TROLL FOREST
28 H. Thomassen, TANABATA

4-KAMP:

31 A. Nesbjørg, TANABATA
43 K. Pettersen, TAKARA
44 H. Jonassen, TAKARA

KVINNER KL. I**60 M:**

14 M. Walle, TORONTO
21 E. Rasmussen, TANABATA

KULE:

5 M. Walle, TORONTO

HØYDE:

14 E. Johnsen, TORONTO
14 M. Walle, TORONTO
19 E. Kvernberg, TORTUGAS
32 E. Rasmussen, TANABATA

LENGDE:

4 M. Walle, TORONTO
17 E. Rasmussen, TANABATA
40 E. Johnsen, TORONTO
41 E. Kvernberg, TORTUGAS

4-KAMP:

4 M. Walle, TORONTO
32 E. Johnsen, TORONTO
36 E. Kvernberg, TORTUGAS

KVINNER KL. II**60 M:**

6 M. Vogel, TANABATA
16 M. Van Lottum, TARIM
26 L. Sparre Knutsen, TOULOUSE
33 R. Guldsvaag, TOULOUSE
33 T. Aanerud, TORONTO

KULE:

31 L. Sparre Knutsen, TOULOUSE

HØYDE:

12 M. Van Lottum, TARIM
22 M. Vogel, TANABATA

LENGDE:

5 M. Vogel, TANABATA
11 L. Sparre Knutsen, TOULOUSE

4-KAMP:

20 M. Van Lottum, TARIM

KVINNER KL. III**60 M:**

5 K. Boysen, TAKARA
16 L. Wickstrøm, THERMOPYLÆ

KULE:

1 L. Wickstrøm, THERMOPYLÆ
6 K. Boysen, TAKARA
42 S. Odinsen, TEHERAN

HØYDE:

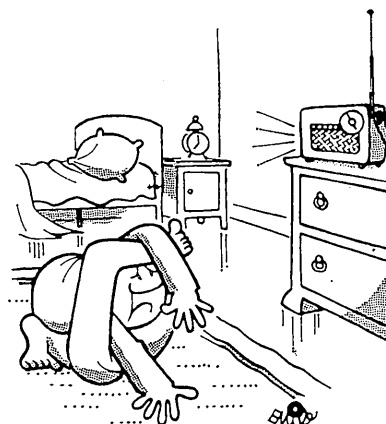
15 K. Boysen, TAKARA
22 S. Odinsen, TEHERAN

LENGDE:

11 L. Wickstrøm, THERMOPYLÆ
19 K. Boysen, TAKARA

4-KAMP:

7 K. Boysen, TAKARA
9 L. Wickstrøm, THERMOPYLÆ



— Vi beklager at vi gjorde en feil i morgengymnastikken i morges . . .

NORSK MESTERSKAP I HOPP UTEN TILLØP**LENGDE:**

10 R. Boysen, TAKARA
39 W. Listaul, TANABATA
42 P. Dinkelmann, TANABATA

HØYDE:

16 A. Oisen, TEMPLAR
38 P. Dinkelmann, TANABATA
59 E. Terjesen, TANABATA
67 R. Boysen, TAKARA
67 O. Pedersen, TAURUS

HERRER KL. II**LENGDE:**

6 E. Kvaastad, TEHERAN
16 L. Gunvaldsen, TEHERAN
38 P. Halten, TARIM

HØYDE:

24 L. Gunvaldsen, TEHERAN
25 T. Børve, TANABATA
35 T. Ageitos, TANABATA

HERRER KL. III**LENGDE:**

3 H. Jonassen, TAKARA
10 A. Jensen, TORTUGAS
19 T. Erntsen, TEMPLAR
27 A. Kristoffersen, TARIM
30 K. Pettersen, TAKARA

HØYDE:

5 A. Jensen, TORTUGAS
5 H. Jonassen, TAKARA
23 T. Erntsen, TEMPLAR
23 A. Kristoffersen, TARIM
38 R. Kolseth, TEHERAN
43 V. Nygren, TAURUS
43 H. Thomassen, TANABATA

HERRER KL. IV**LENGDE:**

38 L. Jelmert, TAKARA

KVINNER KL. I**LENGDE:**

14 M. Vogel, TANABATA
17 A. Presterud, TANABATA
30 M. Van Lottum, TARIM
40 E. Rasmussen, TANABATA

HØYDE:

26 E. Rasmussen, TANABATA
26 M. Vogel, TANABATA

KVINNER KL. II**LENGDE:**

13 A. Sørensen, TEMPLAR

HØYDE:

5 S. Odinsen, TEHERAN
10 A. Sørensen, TEMPLAR

KVINNER KL. III**LENGDE:**

2 K. Boysen, TAKARA

HØYDE:

6 K. Boysen, TAKARA

Av rederiets interne serie i fotball, er det dessverre innkommet alt for få rapporter om spilte kamper til at vi ennå kan kåre WW-mester i fotball 1970. Det ser foreløpig ut til å bli en kamp mellom TROUBADOUR og TAI PING med TALLEYRAND som runner up. Vi ber om at alle skip sender inn rapporter snarest. De som ikke er kommet oss i hende før 15. mars vil ikke telle med. Kjell Trystads vandrepokal til beste WW-skip i Nordisk tilfalt M/S TROUBADOUR for dens 13. plass med TAI PING nærmest som nr. 15.

Sjefenes vandrepokal i friidrett for tank/bulk gikk til TANABATA som med dette får sitt første og forhåpentligvis ikke siste napp i denne pokalen, her ble fjorårets vinner TAKARA nr. 2.

Ved årsoversikten i fjor avsluttet vi med følgende spørsmål:

«Våre skip og mannskaper sikret seg i 1969 31 premier + 36 diplomer: Hva med en tredobling av dette antall i 1970?»

Vel, svaret ble for 1970 33 premier + 60 diplomer som vi må si oss fornøyd med. Det som er ennå mer gledelig er den store økning i antall individuelle plasseringer innen rederiet, hvilket vel må tydes der

hen at flere av våre seilende har deltatt aktivt i idrettskonkurransene 1970. Av totalt ca. 2 000 plasserte deltagere i de individuelle øvelsene, har rederiet fått 128 og det er en meget markert økning fra i fjor.

Vi håper at 1971 vil bringe ytterligere fremgang for våre skip og mannskaper.

Good Luck!



EKSEMPEL TIL EFTERFØLGELSE

Ombord i M/S TUGELA har besetningen under hyggekvelder samlet inn ialt 3 800 kroner til Cerebralpareseforeningen. I telegram til rederiet med anmodning om å overføre pengene til foreningen ber de om at beløpet blir brukt til ferie for en gutt eller pike. Vi synes dette er et strålende tiltak som kan gi noen og enhver noe å tenke på, og det er med stor glede vi har formidlet gaven videre til Cerebralpareseforeningen.

Fra en av våre seilende, som ønsker å være anonym, har vi mottatt dette diktet «Tilbakeblikk», som vi synes det er hyggelig å bringe i Skib-Rederi.

TILBAKEBLIKK

Tenk på mannen som startet dette,
han begynte med ikke det grann,
men ser du, når bare en finner den rette,
da fint en kan komme igang.

DEN mannen skulle jeg gjerne ha møtt,
som maktet å klare det stort,
en kan lære så mye av viljesterk sønn,
av denne vår prektige jord.

Se på verket som er, du arvens mann,
det er meget å leve opp til,
men vi alle forstår at myten er sann,
«En klarer omtrent hva en vil».

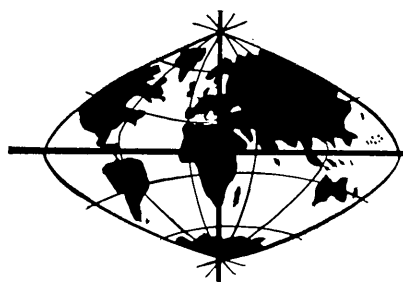
Vi takker for oss vi sjøens menn,
for arbeidsplass sikker og god,
la oss håpe vi aldri kommer dithen,
at bedriften vil falle i ro.

Vi skjønner jo nok, konkurransen er stor,
nye tenkemåter må til,
det viser bare at i dere bor,
evnen «Jeg vet jo hva jeg vil».

Vår handelsflåte, vårt store pluss,
som vi utad kan skryte om,
ingen skal være det minste i stuss,
om at skipet fra NORGE kom.

Så takk fra oss alle, hør engang,
Det lyder som skjønn musikk,
vi prøver å gjøre så godt som vi kan,
til hjelp, med de evner vi fikk.

R. N.



LØST FAST



KURSVIRKSOMHET

Rederikonferanse:

7 kapteinere, 10 overstyrmenn, 10 maskinsjefer, 10 1. maskinister, 9 stuerter.

Hägglund:

2 maskinsjefer, 4 elektrikere.

Perfeksjoneringskurs, stuerter:

3 stuerter.

Norcontrol:

4 maskinsjefer.

Brannvernkurs:

1 kaptein, 1 overstyrmann, 1 maskinsjef, 1 1. maskinist.

Skipsautomasjon:

3 maskinsjefer, 3 1. maskinister, 1 elektriker, 1 inspektør.

Befalskonferanser:

4 overstyrmenn, 1 maskinsjef, 2 1. maskinister, 2 stuerter, 1 forhyringsassistent.

TANKFLÅTENS DISPONERINGER

TANKSKIP

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

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

OBO CARRIERS

TARIM — Etter utlossing Brunsbüttel gikk skipet til Bremerhaven for reparasjon. Skipet avgikk 20/12 og lastet derefter olje i Ras Tanura for lossing i Rotterdam ca. 23/2.

TIBETAN — Etter å ha losset malm i Mizushima gikk skipet i ballast til Mena hvor det tok inn sin første oljelast for lossing i Rotterdam ca. 18/2. Derefter vil skipet ballaste til Mossambedes for å ta en malm-last til Mizushima.

TEHERAN — Etter å ha losset malm i Wakayama ble skipet dokksatt ved Hitachi, Innoshima fra 24/12 1970 til 30/12 1970. Derefter gikk skipet i ballast til PG, hvor det lastet en full last med olje for Brasil. Ankomst Brasil var 14/2-71, og skipet vil etter utlossing laste en full last med malm i Tubarao, Brasil for Bakan, Jugoslavia, hvor det ventes å ankomme ca. 8/3-71.

BULK CARRIERS

TANABATA — Dette skip gikk inn på et 3 års tidscerteparti til et av Kaisers datterselskaper etter utlossing i Taranto 6/12-70. Skipet gikk så i ballast til H. Roads hvor det lastet en full last med kull for Japan hvor ankomst var 28/1-71. Derefter gikk det i ballast til Dampier, Australia, hvor det lastet en full last med malm for Mobile med ventet ankomst ca. 22/3-71.

TAKARA — Dette skip gikk inn på et 5 års tidscerteparti til et av Kaisers datterselskaper etter utlossing i Japan 11/1-71. Skipet gikk så i ballast til Peru, hvor det lastet en full last med malm for Japan, hvor det ventes å ankomme 3/3-71.

TROLL FOREST — Skipet ble levert på timecharter til Open Bulk Carriers Limited, Bermuda 24/12-70 etter utlossing i Emden. Derefter gikk det i ballast til Canada hvor det lastet papirprodukter under 4. Parsons & Whittemore kontraktreise, og gikk så til Savannah hvor det lastet 1. reise papirprodukter under vår Union Camp kontrakt. Etter utlossing av denne reise i Antwerpen 3/2-71 lastet skipet en full last med biler i Bremen for Baltimore hvor det var utlosset 19/2-71. Skipet skal så laste i Savannah og St. John igjen under papirkontraktene og det ventes utlosset på Kontinentet ca. 20/3-71.

TROLL PARK — Dette skip som er britisk eiet ble levert fra verftet i Jugoslavia 19/1-71 og gikk samtidig inn på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited, Bermuda som er et datterselskap av W.W. Skipet gikk så i ballast til Savannah hvor det lastet papirprodukter under Union Camp kontrakten og derefter lastet skipet papirprodukter i St. John under Parsons & Whittemore kontrakten. Det ventes ferdig utlosset på Kontinentet ca. 12/3-71.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — Fortsetter på sitt tidscerteparti til oss.

DOKKINGER 1. KVARTAL 1971

Nyland Vest, Oslo	3 skip
Framnes Mek. Verksted, Sandefjord	1 skip
Eriksbergs Mek. Verkstad, Gøteborg	2 skip
Bethlehem Steel, Hoboken	2 skip
Mitsubishi, Yokohama	2 skip
	<hr/>
	10 skip

SKIB-REDERI

Informasjonsorgan — Wilh. Wilhelmsen

Redaktør: Stein Kagge

Redaksjonskomité: John Bartolf - Aksel Håkonsen - Sverre Thorstensen - Nils Wetlesen

Innlegg og artikler til neste nummer må være redaksjonen i hende innen 15. mai 1971.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	G. Waage	Willy Pettersen	Hans Dyrli	Rolf Sandvik	S. Pedersen	Astri Nilsen	Bjørn Nilsen	Arne Nilsen	H. Wennesland	K. G. Wold	H. Hermansen
TAGUS	Rolf Piilskog	Johs. Johansen	B. S. Hansen	Bjørn Julsen	O. Jørgensen	Geir Vavik	G. Hansli	F. Sørensen	Helge Berg	Bj. G. Strand	B. Montandon
TAIKO	Kr. Vatne	Paul Lie	E. Rojahn	H. Hagestad	R. Jørgensen	Gunnar Jensen	P. Strandklev	Hans Strand	Bjørn Hoff	T. Meisingseth	K. Heggsbro
TAIMYR	T. Mikalsen	K. Voss	A. P. Vorren	B. Brattås	F. Johannessen	A. Ingebrethsen	Åge Grønvoold	O. Aarseth	K. Svendsen	E. Lie	Jon Kleppe
TAIPING	S. Bryde	L. Haugen	Hegland Hansen	T. Hagen	G. Mikkelsen	Gerd Bryde	Håkon Lokstad	O. Hammerfold	S. Normann	John Olsen	Nils Sjøholt
TALABOT	Kr. Kristiansen	Odd. R. Larsen	Hj. Johansen	A. Nyttun	A. Nordgaard	Aina Softing	J. Thorvaldsen	R. Olsen Kihle	K. Kvalsvik	Arnfr. Olsen	G. Christiansen
TALISMAN	Jacob Tidemann	Leif Amunden	O. Thomassen	Olav Klock	O. Sivertsen	K. Nilsen	M. Fladvad	E. Eliassen	G. Saunes	O. Gjetsund	N. Slaatrem
TALLEYRAND	F. Johansen	Nils Iversen	F. Sakseide	Inge Hansen	E. Sværth	Tore Andersen	K. Slyngstad	Finn Holth	Palmer Nybo	L. Ørjaseter	E. Gundersen
TAMERLANE	Nils Iversen	O. Thomassen	L. Froystadvåg	T. Nordstokke	Påli Myhre	R. Nygård	E. Håkensen	Steinar Hansen	Terje Jensen	Per Myrheim	A. Jordanger
TAMPA	J. Jakobsen	L. Froystadvåg	P. O. Johansen	T. Nordstokke	E. Støp	R. Nygård	H. Garnes	K. Berge	Leif Vestby	R. Myklebust	G. Hansen
TANCRED	Ole Hoff	Nils D. Arnesen	Nils D. Arnesen	Åge Grubben	Arne Stene	Jan Sollie	Nils Thorsvik	Leif Sletta	A. Remme	T. Steffens	Hung Cheung
TARANTEL	R. Horsfjord	Leif Øines	Tancrod Eriksen	Magne Berg	Hanne Rød	S. Opsahl	B. Bratland	Idar Øystrem	S. Miland	G. Nilsen	P. Eritsland
TARN	R. Horsfjord	Leif Øines	Tancrod Eriksen	Magne Berg	Hanne Rød	Kjell Rød	G. Godaker	Leif Øystrem	S. Miland	S. Livenhagen	J. Karlisen
TARONGA	H. Blindheim	Harry Kjønsvik	Ulrik Gårdso	S. Støhr	B. Blaalid	B. Blaalid	R. Blindheim	B. Haug	Erik Olsen	P. Svendsen	A. Amundsen
TATRA	H. Harbak	Sigurd Gustad	Tore Ottosen	H. Baldurson	Finn Olsen	Tore Foss	Leif Bjaarstad	Per Monsen	G. Iversen	N. Oldero	Tor Espås
TEMA	Johnny Bye	E. Johannssen	T. Hansen	H. B. Schnitler	E. Aanstad	K. Sætre	S. Vikene	Egil Stokke	Svein Male	K. Kristiansen	Leung Chuen
TEMAIRRE	Kr. Kristoffersen	Sven Ulseth	Kåre Olsen	R. Brandeggen	J. Nilsen	S. Hatlemark	T. Akerbæk	N. Antonsen	O. Rødseth	O. Sørensen	Niels Jørgensen
TENNESSEE	R. Kristoffersen	K. Fagerbakk	Per Brekke	Hugo Møller	H. Remme	Solveig Ihle	Ole J. Olsen	G. Himberg	Stein Nordby	B. Langeland	Keim Johnsen
TERRIER	A. Sinkberg	Egil Tørlan	Kåre Bjåstad	S. Nyemoen	H. Ingebrethsen	Stig Emhjell	J. Vokso	Per Hilstad	B. Landmark	S. Svennung	Lajos Pupos
TEXAS	J. Pedersen	A. Lervik	T. Hansen	K. Hjelle	Blom Pettersen	H. Myrseth	S. Gurrik	E. Solheim	P. Nicolaysen	R. Andersen	A. Valderhaug
THEBEN	A. Thygesen	O. Lindholm	Per T. Eide	A. Kibsgård	A. Bjelde	Odd Stam	Reif Nilsen	A. Waagen	E. Pettersen	T. Kristensen	F. Magnussen
THEMIS	D. Holtan Nilsen	Sverre Lie	D. Klaus Thomsen	Per Sand	Tore Carlsen	Bjørn Falao	Knut Sollid	Harald Lie	Tor Baade	A. Østeborge	O. Tjervåg
THERMOPYLÆ	Knut Helminsen	K. Berthelsen	S. Nordvik	K. Grindskar	O. Fredriksen	M. Dale	G. Tallaksen	K. Nilsen	Otto Sæter	V. Johansen	R. Brandal
TIBER	B. Valstad	N. Ronnestad	Terje Dageid	R. Håbet	Odd Karlisen	J. Storsletten	S. Urheim	H. Jørgensen	L. Ullensvang	Th. Hansen	H. Florian
TIJUCA	Leif Øksenvåg	E. Kjalheim	Ulf Snerting	Håkon Nyberg	Bay Olsen	Leif Bakken	K. Eckhoff	Frank Hansen	K. Melby	J. Netland	J. Omarr
TIRRANNA	K. Myklebust	Jon Bjørheim	Lars Mannes	E. Jensen	A. Ruud	K. Rydjord	Sverre Aakre	E. Malmstein	T. Johannessen	G. Sund	Egil Gissum
TITANIA	O. Hornvedt	Erik Ålvin	Ole Rosbach	Knut Mehllum	L. Mellebråten	S. Madsen	Rolf Kinn	K. Aaen	Arvid Strand	R. Fremming	Gundersen
TOLEDO	Willy Lund	Arne Kvinsland	T. Pettersen	H. Bjerkli	A. Hansen	Kåre Røed	Leif Bjerkvik	Eugen Lunde	Per Bjerkvik	B. Hansen	Njål Fjogstad
TORÉADOR	Georg Larsen	J. Sonstebj	G. Oskarsen	H. Bjørnøy	Chou Wai	Olive Nilsen	Arvid Hole	Ø. Hestmark	F. Andersen	Chu Kwok Wai	Ian Andersen
TORO	T. Johnsen	Atle Nyheim	R. Jensen	K. Omsted	T. Fluto	T. Torkildsen	S. Bågseth	O. Kvam	Rolf Olsen	Simen Lund	E. Madland
TORONTO	I. Fjelle	Ragnar Nilsen	Kjell Donheim	W. Halvorsen	A. Walle	R. Rivertz	Leif Svendsen	Arild Risan	S. Enholm	H. Kristiansen	T. Fjortoft
TORRENS	A. B. Daviknes	Jarle Larsen	J. E. Johansen	G. Halvorstad	Egil Skau	E. Bergum	Frank Eriksen	B. Rørstad	Leif Skåne	K. Flote	N. Skrovseth
TORTUGAS	Karle Teige	Odd R. Eide	E. Sivertsen	E. Sivertsen	S. Balstad	H. Kvernberg	K. Nordli	H. Enstad	F. Johanson	Lago Blanco	A. Hardang
TOULOUSE	Just Jahren	Syver Augensen	B. Sakshaug	R. Nordnes	R. Nordnes	R. Guldvaag	J. Knutsen	L. Glærum	L. A. Lillevik	Bent Skov	S. Gjersø
TRAFALGAR	A. M. Kristiansen	Perry Farstad	G. Johannessen	Per Wettre	P. Torgersen	Bjorg Sexe	R. Bjerkholt	A. Henricken	Knut Jensen	V. Lorenzo	Jens Nygård
TRAVIATA	J. Winther Pedersen	J. Resen	K. Nilsen	A. Guttormsen	T. Fritzen	C. M. Holst	L. Hessen	J. Ødegård	A. Flåten	O. Johansen	Yu Kim
TRIANON	Jan Berger	Rolf Karlson	Å. Yttergård	Odd Teigen	P. Akseth	Ane Skår	Ole Halaas	T. Gundersen	S. Myrland	Sigurd Vaage	Odd Tangen
TRICOLOR	O. R. Vik	K. Brandser	S. Holbu	O. Salen	J. Hansen	O. Kvisvik	O. Lokkebo	M. Sovik	Ole Bogh	Ole Bogh	E. Bjonnes
TRINIDAD	Chr. Foy	K. A. Skeide	Håkon Vik	Kjell Eidheim	Kjell Eidheim	Jan Myrstad	O. Brandshaug	Kjell A. Andersen	H. Bjørnøy	N. Paulsen	E. Thoresen
TROUBADOUR	R. Brattvang	J. Henriksen	O. Kragseth	H. Schanche	H. Schanche	Elise Thaan	O. Jacobsen	K. Næss	R. Ytreland	B. Søbakken	R. Markmann
TUGELA	F. A. Johansen	Arne Rinnan	Bjørn Bakke	H. Dybl	A. Skotheimsvik	Arne F. Wik	Arne F. Wik	Karl Olsen	M. Bakke	A. Thommesen	N. Hegge
TULANE	Ph. Lembourn	Ole Hagen	Gunnar Talgø	E. Andresen	A. Gulbrandsen	Louis Skaar	Odd Ottersen	H. Hansen	P. Blankholm	E. Loseth	M. Petrecevic
TUNGSHA	O. Abrahamson	Christoffersen	A. Frøstad	T. Kristiansen	G. Jensen	Odd Ottersen	Paul Velle	H. Hansen	A. Bøe	F. Mayer	S. Duran
TURANDOT	H. Rolf Horseng	Rolf Håbu	J. Watne	S. Storstein	A. Heggem	R. Nygaard	Th. Stomson	A. Eriksen	K. Mathisen	K. Bostad	Hang Young Keung
TYR	Rolf Andersen	Rolf Isaksen	Odd Falk	E. Bakkejord	A. Heilesfjord	Åge Andersen	Asmund Varøy	Osve Surdal	K. Mathisen	J. Myklebust	M. Østvik
TYSLA	R. Verpeide	Alf Bentzen	J. Ostenes	Nic. Svendsen	R. Marthinsen	Finn Antonsen	Steinar Overå	A. Honningsvåg	A. Honningsvåg	R. Baltzersen	A. Vasbotn
TØNSBERG	Vidar Foynes	Peder A. Lie	K. Gulliksen	S. Barken	K. Fr. Pettersen	K. Bjerkan	B. Risvold	K. Haugland	H. Jorde	I. Hansen	Ketil Eika
Bulkbåter:											
TAKARA	Finn Østlie	Gunnar Steen	Tor Furrevik	Ivar Rudi	Chr. Røed	Brit Simonsen	G. Hæselich	Svein Simonsen	H. Jonassen	Osvik	T. Torgersen
TANABATA	A. Nesbjørg	Heiberg Thomassen	T. Edvardsen	K. Tofte	O. Rasmussen	Eggers Larsen	T. Borve	G. Stor-Re	Dinkelmann	R. Stensrud	H. Hansen
TROLL FOREST	Th. Hansen	Trond Presterud	T. Ringsøy	P. Podhorny	Kjell Pedersen	Kåre Johnsen	Per Østrem	Svein Gjerde	G. Hermansen	S. Kverne	S. Larsen
OBO-båter:											
TARIM	Finn Melsom	Johs. Solheim	A. Jakobsen	S. Svendsen	K. Skotheim	Van Lottum	N. Leirvik	M. Skytøen	A. Sandvik	I. Holten	L. Østebrod
TEHERAN	H. Abrahamson	E. Christensen	Rolf Østgård	E. Vestad	A. Mathisen	A. Pedersen	L. Gulliksen	A. Mathisen	T. Kvalnes	O. Bjerkli	P. Fossum
TIBETAN	P. Valldal	Erik Kvastad	Kåre Winge	Per Seter	G. Johansen	S. Stene	Olav Vassbakk	Olav Schrader	S. Liverud	Olav Einstulen	Chr. Hepworth
Tankbåter:											
TABRIZ	H. Wiik	Johs. Steinsvåg	Kåre Pedersen	C. Tobiassen	Thor Holmen	Ole Simonsen	O. Mathisen	E. Bringeland	A. Bjerkelien	A. Iversen	A. Nålund
TAMANO	Henning Pedersen	Rolf Nilsen	Roar Hansen	Jan Skåre	Jidar Hansen	Jon Giske	O. Øveraas	O. Bendiksen	K. Furuheim	Sverre Yttri	Nils Flak
TAMURUS	Carl Melby	Odd Hepso	R. Maalstad	K. Åsvang	Asbj. Hansen	Langf. Hansen	G. Øverkvam	E. Røeggen	J. Griphage	T. Frantzen	C. Pettersen
TEMPLAR	Ove Stag	T. Olafsen	Ole Loe	Knut Solvoll	T. Abrahamson	O. A. Roald	H. Gamlem	Kjell Jensen	Jan Hansen	H. Benjaminsen	H. Hagen
TIBERIUS	Karl Røeggen	Nils Linge	Bjørnar Jensen	Jan Olsen	M. Myrdal	N. Vaeng	Leif Hansen	E. Bårdnes	Lago Freire	A. Andersen	Arne Sollie
TITUS	Jac. Brevik	T. Gjestad	G. Bjørnsen	Finn Dahle	Rolf Røed	A. Svelokken	Magne Alnes	G. Andersen	E. Øvrom	Odd Korsmo	S. Tjernvåg
TOLUMA	B. Havner	A. Pedersen	O. Bjørndal	Stein Askvik	E. Eckholdt	I. Reinhardt	Th. Thoresen	J. Skrede	O. Ingebrethsen	Finn Echoel	Hans Rustad
TOSCANA	Kåre Antonsen	Harry Dahl	L. Wallerud	T. Robsahm	Rolf Bævre	R. Ingebrigtsen	E. Fuglerud	Erling Olsen	Alf Fredriksen	G. Haussinrie	Ole Strommen
TROMS	Odd Gjældnes	Magne Hansen	Finn Evensen	H. Elkrem	Chu Quan Fah	Bjorg Walton	J. Giske	R. Silderen	J. Johansen	T. Fagernes	Jan Veseth
TUAREG	Norris Nilsen	O. Amundsen	I. Haugstulen	A. Verpeide	A. Christansen	O. Rikheim	Martin Vika	O. Marvold	O. Flaaten	Leif Mork	Ove Sætre
Nybygg:											
EMV 638	Per Halten										
RORO 281	R. Kolderup										
MITSUI 900	I. Husum										
							K. Mikalsen	K. Vikene			
							J. Valen				
							P. Hasund				