



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

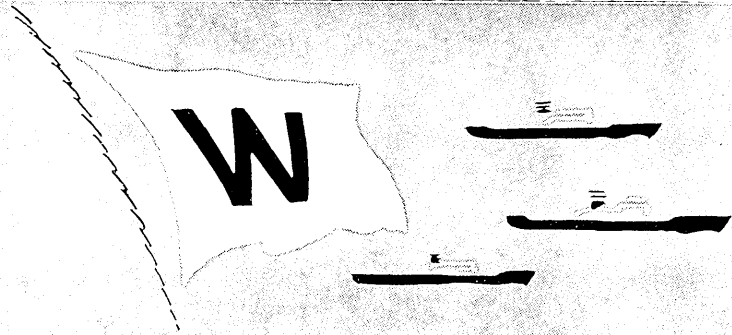
# SKIB-REDERT

nr. 4/71

## INNHOOLD

Ved årsskiftet
OBO TURCOMAN
Summen er positiv
Agentmotet 1971
Leserundersøkelse Skib-Rederi
Norges største eksportbedrift også i 1970
Stormakt uten midler
Task Force — Ro/Ro
Blå tråd i «Nitimen»
Forsyningsskip til oljeboring
Bedre grunnutdannelse ved selvstudium ombord
Kommunikasjon ombord
Rapport fra en ulvetiv
barbernews
Solgte skip 1971
Da barken Axel forliste i 1872
Gjenopplivning — munn-til-munn-metoden
Skipsadopsjon
Lest og Hort
Firmanytt og Personalialia
Skipsidrett
W.I.L.-nytt
Løst og Fast

Forsidebildet: Dekket på T/T TABRIZ.



## Ved årsskiftet

Vi er vant til at det går opp og ned i skipsfarten. Også i årene etter krigen har vi vært gjennom flere vanskelige perioder — senest forut for Suez-krisen i 1967. Oppgangen som fulgte, ble av flere års varighet — og fjoråret er blitt betegnet som et av de beste år i skipsfartens etterkrigs-historie.

Men i år har vi så fått bekreftet riktigheten av det gamle ord om at intet tre vokser inn i himmelen. Faresignaler kunne observeres allerede sist vinter — og utover i 1971 sank ratene såvel i tank- som trampfart til et bunn-nivå. Dette har ført til et svakere økonomisk resultat også for vårt firmas vedkommende. I øyeblikket er det lite som tyder på noen snarlig bedring i vesentlig grad.

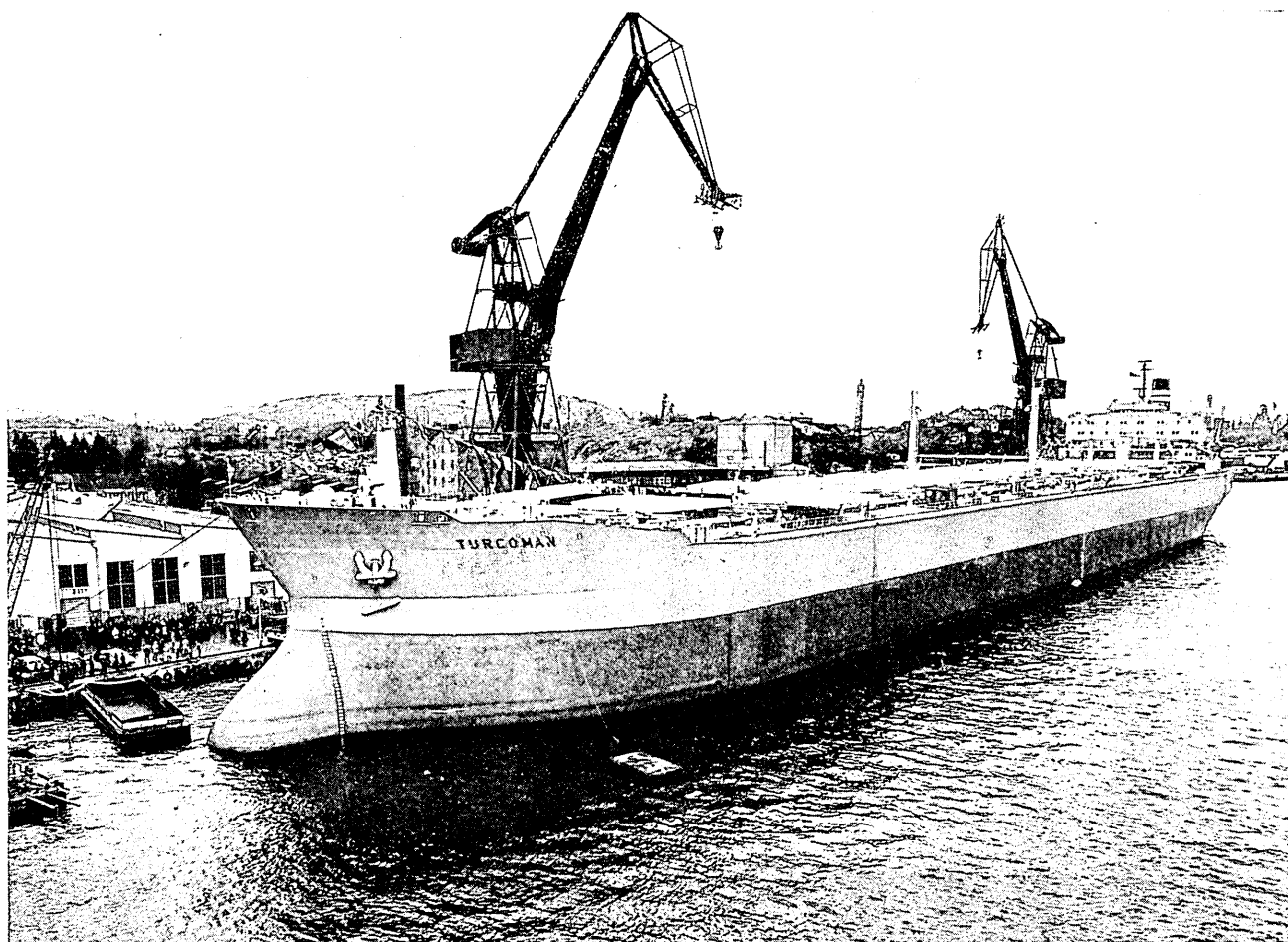
Linjefarten er ikke så følsom for svingninger i markedet som tank og dry cargo. Importrestriksjoner av samme art som de tiltak USA's regjering — senere også den danske — har sett seg nødsaget til å iverksette, vil imidlertid kunne bli til skade for verdenshandelen. Og en nedgang i det internasjonale varebytte vil omgående få negative følger også for linjefarten. Vi får håpe at de restriksjoner som er innført, ikke blir av lang varighet og at de heller ikke frister andre til å prøve den samme medisinen for å bedre sitt lands økonomiske situasjon.

Svikten på inntektssiden blir spesielt aksentuert ved den kraftige stigning som har funnet sted på utgiftssiden. Blant annet er lønninger og hyrer øket i anseelig grad, assurance-premiene er steget sterkt og verkstedopphold er blitt langt mer kostbare i løpet av kort tid. Hertil kommer at de reise-bestemte omkostninger i linjefarten er steget i forurolig-ende grad.

At forhold som vi ikke selv er herre over, ligger til grunn for den nye situasjon, må ikke tjene som noen sovepute. Nu må vi også vise at vi er istand til å møte motgang. Firmaets ansatte, til sjøs og til lands, har gjort en god jobb i det år som nu går mot slutten. Men det er ikke til å komme forbi at omkostningsbevisstheten lett blir sløvet i økonomisk medgang. I tider som dem vi nu er gått inn i, er det derfor tvingende nødvendig igjen å skjerpe denne bevissthet. Utgiftene må ned — på alle hold — det må gå sport i det å spare unødvendige omkostninger.

Dette er en lite hyggelig bakgrunn for en jule- og nyttårs-hilsen, men det ville ikke være riktig å gi uttrykk for opti-misme. Vi håper imidlertid at konjunktorene i 1972 vil bedre seg igjen.

Samtidig vil vi fremholde at det dystre bilde ville for-tonet seg enda mørkere om firmaet ikke hadde hatt gode medarbeidere. Takk for det arbeide som er utført i 1971 — med ønske om en gledelig jul og et godt nytt år!



## OBO TURCOMAN

Fru Agnes Werring, gift med skipsreder Niels Werring jr., døpte den nyeste solide tilvekst til rederiets flåte, OBO-carrieren M/S TURCOMAN, ved en seremoni 15. november. Skipet, som er på 150 900 tonn d.w., er et søsterskip til M/S TIBETAN, som ble levert i november ifjor.

Leveringen av TURCOMAN markerte også et 25-års jubileum for samarbeidet mellom Eriksberg Mek. Verksted, Gøteborg, og vårt rederi. Gjennom disse årene har Eriksberg levert ikke mindre enn 28 skip til Wilh. Wilhelmsen, og i og med leveringen av TURCOMAN kom antallet leverte dødvekttonn opp i over en million.

Under dåpen var rederiet representert ved blant andre skipsrederne Niels Werring og Tom Wilhelmsen. Representanter for skipets betraktere, Yamashita-Shinnihon Steamship Company Ltd., Tokio, var også til stede.

TURCOMAN går inn på et 5 års certeparti.



Fra venstre: Skipsreder Niels Werring, skipets gudmor fru Agnes Werring og direktør Leif Janson.

## SUMMEN ER POSITIV!



«Jeg ble i sin tid spurt hva jeg mente om å fortsette i arbeide utover pensjonsalderen. Til det svarte jeg at hvis jeg følte meg frisk og sprek, ville jeg gjerne trekke meg tilbake tidlig. Men hvis jeg skulle være skrøpelig og mindre sprek, kunne jeg godt fortsette på kontoret kanskje til og med utover pensjonsalderen.»

Bemerkningen er typisk for firmaets linjesjef, Ivar Johnssen, som trekker seg tilbake fra sin stilling ved årets slutt. Og som dermed indirekte bekrefter det inntrykk hans medarbeidere sitter med av en vital og opplagt personlighet.

Det var i 1926 at han begynte i firmaet, etter artium og handelsgymnasium, tilsynelatende ved en tilfeldighet. Begynnerlønnen var 150 kroner, som etter halvannet år ble redusert til 125 kroner. Ikke fordi firmaet var misfornøyd med unge Johnssen, men på grunn av kroneoppskrivning og deflasjon som preget de harde 20-årene.

— *Men De har ikke angret på valget av arbeidsplass?*

Ivar Johnssen kan bare bekrefte inntrykket av en mann som har hatt et rikt utbytte av sin virksomhet. Det har vært meget å henge i med, lange, slitsomme reiser — til sine tider også skuffelser. Men summen av det hele er positiv.

— *Hvis De hadde vært 19 år idag, ville De gått inn i shipping da?*

Johnssen tenker seg litt om.

«— Ikke umiddelbart etter artium og handelsgymnasiet. Jeg tror jeg ville studert jus. Ikke bare fordi dagens samfunn krever en solid bakgrunn og utdannel-

se, den kan man få også på annen måte, men fordi jeg alltid har vært fengslet av jussen. Jeg kunne gjerne tenkt meg å kombinere shipping og jus.»

— *Norsk skipsfart har klart å forsvare sin posisjon også i siste halvdel av det 20. århundre. Hva kommer det av at vi beholder stillingen som stormakt på havet?*

«— Det bunner i dette at vi har ledere som er vokset opp i et shippingmiljø på en helt spesiell måte. De har lært om båter fra de tidligste barneår, gjennom besøk på fars kontor og firmaets båter, av gjester i barndomshjemmet og ved selv å ta tråden opp på et tidlig tidspunkt. Og i rederiene har de hatt funksjonærer som har lært bransjen fra bunnen av, som er kjent med de forskjellige sider av en sterkt variert virksomhet. I andre land er det langt mer tilfeldig hvem som trekkes inn i et rederi.

I årene fremover vil vi også i linjefarten operere med nye typer skip, roll-on-roll-off og containerskip. Med så store investeringer som det her er tale om, er det helt klart at det må komme inn mye penger for å unngå tap. Bare tiden kan vise om det er mulig å drive containerrederier med et tilfredsstillende økonomisk utbytte — men selv må vi tro at barnesykdommene som vi har vært vidne til på annet hold, blir kortvarige for vårt vedkommende.»

‡

Det blir utvilsomt et tomrom etter Ivar Johnssen. Selv har han så mange jern i ilden at han neppe får «fritidsproblemer» — og vi ønsker ham mange lykkelige år med sin familie og sine hobbies.

Pierre Barrique

# AGENTMØTET 1971

HOLMENKOLLEN  
TURISTHOTEL



— et lydhørt publikum på Holmenkollen.

Fra de forskjellige kanter av vårt vidstrakte land strømmet WW-agenter til vårt agentmøte 15. og 16. november. Møtet ble avviklet på Holmenkollen Turisthotel og gav omtrent 35 av våre agenter anledning til å møte representanter for firmaet og til å høre en rekke formodentlig instruktive og lærerike foredrag.

Skal noen av foredragsholderne fremholdes, må det være Scanservices uoppslitelige leder, administrerende direktør Børge Rathje, som kom så å si direkte fra en anstrengende reise i Østen til agentmøtet i de vinterlige omgivelser på Holmenkollen. Rathjes foredrag kunne tjene som et skole-eksempel på effektiv kombinasjon av ord og bilde, og måten hans foredrag ble fremført på, gav et solid inntrykk av den inspirasjon han bringer sine medarbeidere. Interessante foredrag ble også holdt av ScanAustrals direktør Bjørn Østberg, siviløkonom Kristian



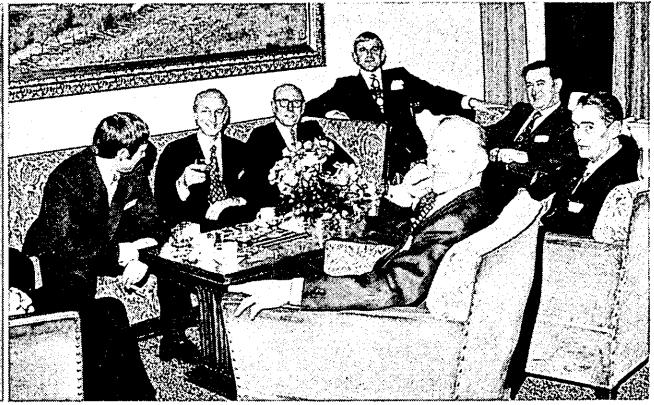
Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen holdt åpningstalen.



Salgssjef Kaare Bogsrud under sitt foredrag.



— under møtet



— etter møtet

Wold Helgesen, Pegasus, og av WW's egne folk, direktør Ivar Johnssen, direktør Ivar Løvald, salgssjef Kaare Bogsrud, direktør Lars Ekelund, avdelingssjef Odd Aks, hovedbokholder Kjell Tryggestad og avdelingssjef Finn Thorvaldson. Møteleder første dag var PR-sjef Stein Kagge, som også viste filmen «The Unitisers», og organisasjonssjef John Bartolf annen dag.

Mandag kveld var det en middag der skipsreder Wilhelm Wilhelmsen var vert.

Agentene fikk også anledning til sightseeing på Filipstad og i R.A. 5.

Flere av agentene gav uttrykk for at de satte stor pris på den interesse sjefene viste for arrangementet. Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen sto for åpningen av dette første agentmøte i WW-regi, mens skipsreder Tom Wilhelmsen «avrundet» den to dagers konferansen.

S. K.



Utsnitt av forsamlingen under middagen.

# SKIB-REDERI

## Leserundersøkelse: Fire av fem leser bladet med stor interesse

Medlemmene av Skib-Rederis redaksjonskomité er av den oppfatning at det er lykket å skape et blad som blir lest med interesse både av firmaets funksjonærer og av de seilende. I og med Skib-Rederis oppgave som et viktig bindeledd mellom kontoret og flåten ønsket imidlertid komiteen å få et enda sikrere inntrykk av hvilke typer stoff som faller i de seilendes smak — og utarbeidet et spørreskjema som ble fordelt blant forskjellige kategorier seilende. For at alle skulle stå helt fritt med hensyn til å si sin mening, var undersøkelsen av anonym karakter.

### SPØRRESKJEMAET.

1. Skib-Rederi utkommer hver tredje måned. Har De anledning til å lese (strek under det som passer)
  - a) Samtlige numre
  - b) Enkelte numre
  - c) Ingen numre
2. (Bøsvares om 1 a eller 1 b er understreket)  
Leser De tidsskriftet med (strek under det som passer)
  - a) Stor interesse
  - b) Middels interesse
  - c) Liten interesse
3. Hva slags stoff synes De Skib-Rederi fortsatt bør bringe? (strek under det som passer, gjerne flere alternativer)
  - a) Artikler om karrieremuligheter
  - b) Artikler om rasjonalisering av arbeidsmetodene ombord
  - c) Vernedrypp
  - d) Firmaets Årsberetning (trykkes i hvert 4. nummer)
  - e) Personalialia (utnevnelser, jubileer etc.)
  - f) Intervjuer med firmaets ledere
  - g) Rapport fra en ulvetid (WW-skip under Den annen verdenskrig)
  - h) Innlegg fra andre seilende
  - i) Idrettsstoff
  - j) Artikler om firmaet
4. Har De forslag til andre typer stoff i Skib-Rederi?
5. Det blir idag satset meget på å gi stoffet i Skib-Rederi en tiltalende ramme, med farvefotografi på omslaget og kunsttrykkpapir. Hvis De hadde valget mellom
  - a) Å beholde den nuværende form med det samme antall numre og det samme utstyr eller
  - b) Å motta flere numre i året (med et enklere utstyr)  
hva ville De foretrekke da?.....
6. Hvor ofte bør Skib-Rederi komme ut (strek under det som passer)
  - a) Seks ganger i året
  - b) Fire ganger i året (som nu)
  - c) Tre ganger i året
  - d) Sjeldnere
7. Hvor lenge har De vært ansatt i Wilh. Wilhelmsen?
8. Hvilken stilling har De ombord?

På spørsmål nummer 1 svarte 62,9 prosent at de leste samtlige numre, 27,8 prosent enkelte numre, mens 9,3 prosent ikke leste Skib-Rederi i det hele tatt. Alle i den siste gruppen understreket at dette ikke skyldtes mangel på interesse, men det forhold at de aldri hadde sett bladet. (Denne opplysning vil føre til at flere eksemplarer sendes ombord, slik at man dermed er sikret at bladet finner veien til samtlige kategorier ombord.)

På spørsmål 2, om Skib-Rederi ble lest med stor interesse, middels eller ingen interesse, svarte 79,6 prosent at de leste bladet med stor interesse, 20,4 prosent oppgav «middels interesse». (Denne positive holdning til Skib-Rederi — med fire av fem som oppgav å lese bladet med stor interesse, var en stor oppmuntring for redaksjonskomiteen, og overtraff vel selv de mest optimistiske medlemmers dristigste forventninger.)

Et av hovedformålene med undersøkelsen var å klarlegge hvilke typer stoff som faller i smak. Det viste seg at artikler om rasjonalisering ble lest av 87,8 prosent av de spurte, mens «Innlegg fra andre seilende» og «Artikler om firmaet» delte annenplassen med 73,5 prosent. (Det er grunn til å tro at den forholdsvis lave prosent som ble «Innlegg» til del skyldes det faktum at det fremdeles er for få bidragsydere til «Skib-Rederi» blant de seilende.)

På delt fjerdeplass fulgte «Vernedrypp» og «Intervjuer med firmaets ledere» med 65,3 prosent, dernest «Artikler om karrieremuligheter» 57,1 prosent, «Firmaets Årsberetning» og «Idrettsstoff», begge med 53,1 prosent, og til sist blant de ti utvalgte stoffkategorier «Rapport fra en ulvetid» og «Personalialia», med

42,9 prosent. (For redaksjonskomiteen var det noe overraskende at «Rapport» skulle komme helt nederst på listen. Samtidig var det morsomt at selv de stoffkategorier som er gjenstand for **minst** interesse blir lest av nesten annenhver mann og kvinne ombord.)

Deltagerne i undersøkelsen ble også anmodet om forslag til andre stofftyper, og såvidt mange som 16,3 prosent besvarte dette spørsmål. Blant forslagene var «Idéside med innlegg fra seilende (om forbedringer etc.)», «Utredninger om maskineri på WW-båter», «Driftserfaringer fra seilende maskinister», «Redegjørelse for faglitteratur», «Data om de forskjellige båtene», «Flaggdiskriminering», og «Samarbeidsfor-

mene med andre rederier». Flere ønsket også fremtidsperspektivene mer belyst — «Rederiets plass i fremtidens samfunn» var et ønske.

Redaksjonskomiteen er glad for alle innkomne forslag og håper på mange brev og andre former for henvendelser også fra dem som ikke var med på denne meningsmålingen. Ved å komme med forslag til stoff bidrar jo den enkelte leser til å lette komiteen i dens arbeide og dermed åpne muligheten for et enda bedre Skib-Rederi!

Forøvrig var det flertall blant de spurte om å få seks numre i året istedet for fire, 61,7 prosent mot 38,3 prosent.

## WILH. WILHELMSSEN —

### Norges største eksportbedrift også i 1970

«Norges 500 største bedrifter» heter en årlig publikasjon som gir en summarisk presentasjon av de forskjellige store norske bedrifters størrelse, basert på omsetning, overskudd, antall ansatte og verdien av eksporten i 1970.

I gruppen «omsetning» kom Wilh. Wilhelmsen på 9. plass med 986 millioner kroner. Listen toppes av Statens Kornforretning med 1 548 millioner kroner, foran Aktieselskapet Borregaard 1 205 og Akergruppen 1 191 millioner kroner.

A/S Årdal og Sunndal Verk hadde det største overskuddet, med nesten 110 millioner kroner, her kom Wilh. Wilhelmsen på 12. plass med 34 300 000.

Norges Statsbaner hadde flest ansatte, 19 803 personer, Televerket kom på 2. plass med 18 858 og Postverket på 3. plass med 14 742. Her kom Wilh. Wilhelmsen på 20. plass med 2 520 ansatte.

I gruppen «eksport» kom Wilh. Wilhelmsen imidlertid på topp, med 896 millioner kroner, foran A/S Årdal og Sunndal Verk, 842,8 millioner kroner, og Norsk Hydro A.S., 699,7 millioner kroner.



# NORGE OG EEC

## Skipsfarts-Norge - stormakt uten maktmidler

Tidligere artikler i «Skib-Rederi» har påvist hvorfor norsk medlemskap i et utvidet EEC er så viktig for skipsfarten, og for alle som arbeider i næringen. Det er også pekt på hvordan norsk økonomi står og faller med valutainntektene fra skipsfarten, og at ingen derfor kan bedømme rekkevidden av norsk EEC-tilslutning uten å ta inn konsekvensene for handelsflåten.

To vilkår må være oppfylt for at det skal være fremtid for skipsfart under norsk flagg: konkurranseevne og konkurranseadgang. Konkurranseevnen bestemmer vi et stykke på vei selv, men ikke helt ut. Vi har lite å stille opp hvis sterkere land med mindre flåter subsidierer sine flåter. Full likestilling i utgangspunktet kan vi bare få gjennom internasjonale avtaler som skaper like konkurransevilkår. Konkurranseadgangen bestemmer vi overhodet ikke selv, vi har ingen maktmidler å gripe til hvis andre land driver flaggdiskriminering overfor vårt skip, og beskyttelse av sine egne. Vi kan bare sette vår lit til et internasjonalt samarbeide som å opprettholde fri skipsfart. Det samarbeidet må vi delta i.

### Frihandelsordning — fullt medlemskap.

Her er vi allerede ved et viktig punkt i debatten om norsk tilknytning til EEC. Det er praktisk talt ingen av dem som har satt seg litt inn i problemene som våger å hevde at Norge kan stå fullstendig utenfor et utvidet europeisk samarbeide, der England er med. Noen form for tilknytning mener alle vi må ha, og mange foreslår at Norge skal undersøke mulighetene for en såkalt frihandelsordning. Det vil si tollfri adgang for så mye som mulig av vår vareeksport til et stort EEC. Det er denne løsning Sverige tilstreber, og det er temmelig klart at om Norge og Danmark skulle få en frihandelsordning med EEC, ville det ihvertfall ikke bli på bedre betingelser enn de som er blitt tilbudt svenskene. Disse betingelser har sjokkert svenskene, for de inneholder en lang liste over problemvarer som fra begynnelsen av ikke kan bli tatt med i frihandelsordningen. Listen omfatter ca. en sjettedel av svensk eksport til et ev. utvidet Fellesmarked. Men om listen er ille for Sverige er den tre ganger verre for Norge, for den omfatter ikke mindre enn omtrent halvparten av vår utførsel til et utvidet Fellesmarked! Jeg skal ikke utdype dette videre, men holde meg til at for skipsfarten er det bare medlemskap som gir noe svar på de problemer næring står overfor. En frihandelsordning (eller noen annen form for løsere tilknytning) er riktignok, som påpekt, dårlig også som et rent handelsarrangement. Men den viktigste innvending er at slike ordninger ikke gir noen form for medbestemmelse i EEC's organer. Og medbestemmelse er skipsfartens «tollfrihet».

Enhver annen ordning enn medlemskap ville bety at Norge — en av Europas aller største skipsfartsnasjoner, og dertil helt avhengig av hvilken retning internasjonal skipsfartspolitik tar — måtte sitte på gangen når skipsfartsspørsmål blir diskutert innenfor et utvidet EEC.

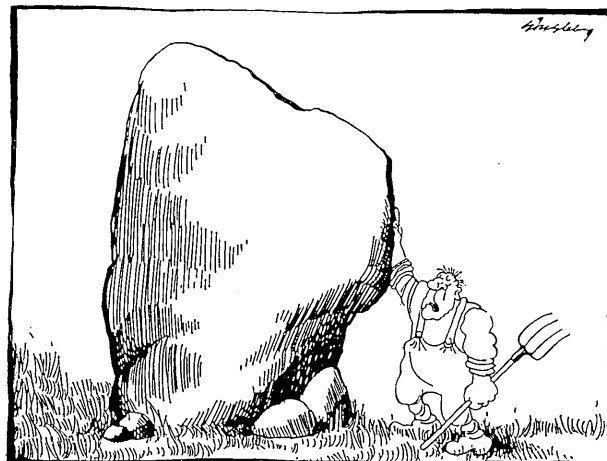
Gir så dette grunn til bekymring? Er ikke skipsfarten foreløpig unntatt fra Romatraktatens regelverk?

Det siste er formelt sett riktig, og reelt sett stadig mer misvisende. Selve bredden og dynamikken i EEC-samarbeidet fører til at stadig flere oppgaver blir tatt opp og løst innenfor Fellesskapet. Selvom de deltagende land ikke er formelt forpliktet til samarbeide på et spesielt felt, finner de det likevel nyttig å bruke EEC, som et forum for diskusjon, og et redskap for felles handling.

### Tiltagende vekt på skipsfart i EEC.

Nettopp denne utvikling ser vi nå i gang på skipsfartens område. Ennå så sent som i juni i år hevdet talsmenn for franske, tyske og hollandske myndigheter (på et møte i den internasjonale sjøtransportkomiteen) at EEC ikke hadde noen myndighet til å ta opp skipsfartsspørsmål. I dag, bare noen måneder senere, er de samme land innstilt på at forpliktelser til ikke-diskriminering bør kreves når EEC inngår handelsavtaler med tredjeland (altså land utenfor Fellesskapet). Handel og skipsfart er allerede blitt behandlet som to sider av samme sak i forhandlinger med Argentina, og den nye holdningen fra EEC-landenes side vil bli enda mer markert i de kommende forhandlinger med Uruguay.

EEC er verdens største importmarked, og har med et slikt utgangspunkt en meget sterk stilling i forhandlinger med de land som står utenfor Fellesska-



„Denna steinen er NORSK, den skal ikke inn i EEC.”

net. I forsøkene på å få bukt med flaggdiskriminering og andre former for proteksjonisme innen skipsfarten, trenger ikke EEC å nøye seg med resolusjoner. Det står økonomisk og handelspolitisk så sterkt at det kan kreve motytelser for de innrømmelser det gir.

Men innrømmelser til hvem, og motytelser til hvem?

Det er to parter i disse forhandlingene. Det land som ønsker en handelsavtale med EEC på den ene side, medlemsstatene i EEC på den annen side. Alminnelig nøktern realisme sier oss at i disse — som i alle forhandlinger — finner man en ordning som **de rundt bordet** ser seg tjent med. I en uttalelse fra Transportkomiteen i Forbundsdagen i Bonn blir det krevet at handelsavtalene skal inneholde ikke-diskrimineringsklausuler «til fordel for EEC-landenes flagg». Et Norge som nekter å være med i internasjonalt samarbeide kan heller ikke vente å få varetatt sine interesser når internasjonale avtaler blir inngått. Skal vi ha innflytelse over de forhold som angår oss direkte, må vi være med der hvor beslutningene blir tatt.

#### Isolasjon eller innflytelse.

EEC er nå i praksis allerede utvidet med Storbritannia. Den ene av de to europeiske «stormakter» i skipsfart er dermed gått inn i Fellesmarkedet og kan påvirke EEC's holdninger og handlinger i skipsfartsaker, og utnytte samarbeidets muligheter. Det ville

være en ytterst urovekkende situasjon om Norge skulle isolere seg fra dette. Vi er den annen stormakt i sjøtransport, men en stormakt helt uten maktmidler. Ikke er det vår egen handel med utlandet som gir basis for at vi opprettholder en flåte som er hundre ganger større enn vår andel av verdens befolkning, ikke har vi politisk styrke eller økonomisk tyngde til å håndheve det prinsipp om fri, internasjonal skipsfart som vi er avhengige av. Mer enn nesten noe annet land er vi tjent med — og har behov for — et nært og forpliktende samarbeide på internasjonalt plan.

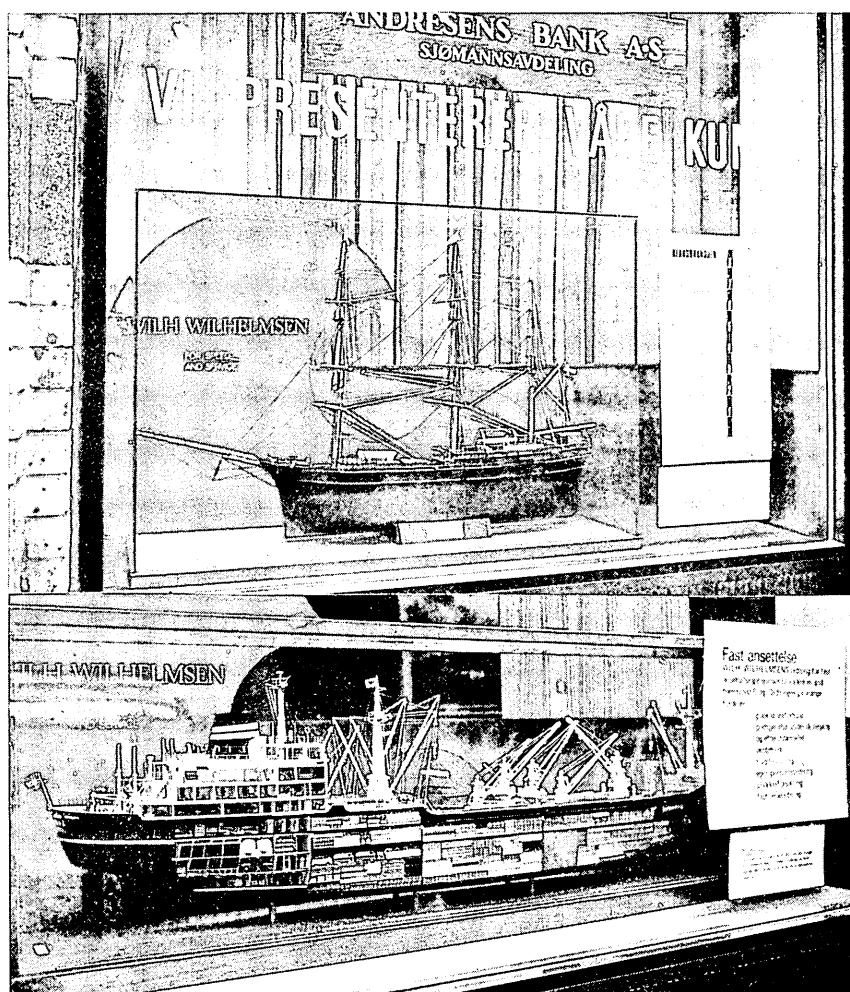
Det gjelder mer enn kampen mot flaggdiskriminering, skjont det spørsmålet er nok det viktigste både på kortere og lengre sikt. Vi har andre skipsfartsspørsmål: Mulighetene for å få etablert like konkurransevilkår slik at vi kan få bukt med uheldige subsidiesystemer i forskjellige skipsfartsland. Vi har spørsmålet om havneutbyggingen i 70- og 80-årenes Europa. Hvem vil lytte til Norges interesser hvis vi ikke gjør oss hørt?

De spørsmål som betyr være eller ikke være for skipsfartens fremtid kommer ikke direkte på forhandlingsbordet i Brussel. Men svarene ligger like fullt i selve forhandlingsresultatet. Og man skal ikke ha sett langt inn i dette saksområdet for å bli klar over at en norsk beslutning om å stå utenfor det nye europeiske fellesskap vil være meget alvorlig for norsk skipsfart.

## VINDUSUTSTILLING I ANDRESENS BANK

I Andresens Banks Sjømannsavdeling, Kirkegaten 6 — har vi for tiden en utstilling som presenterer Wilh. Wilhelmsen. I 6 vinduer viser vi en liten modellkavalkade over kjente skipstyper gjennom tidene. Først i rekken er barken AMERIKA. Deretter følger TRANSIT II, TELLUS/THEMIS II, TUGELA II, TOULOUSE II og TUAREG II.

I tillegg til skipsmodellene finner man også tekster med orientering om rederiet med vekt på maritim personellrekruttering: Karriere til sjøs — Fast ansettelse — En fremtidsstilling. Utstillingen, som er et ledd i bankens opplegg med å presentere sine kunder, vil bli å beskue frem til nyttår.



# TASK FORCE - RO - RO

I SKIB-REDERI nr. 4/70 redegjorde vi kort for opprettelsen av Task Force. Et år er nu gått og tidspunktet for levering av det første skipet (september 1972) nærmer seg. 5 skip vil bli levert i perioden frem til august 1973. RO/RO-skipene, som er på ca. 20 000 t.d.w., har en bale kubikk på 1 910 000 cuft. og kan i tillegg frakte ca. 30 containere på dekk. Skipet er utstyrt med 3 Pielstick motorer på tilsammen 27 000 BHP, som vil gi en prøvetursfart på 22,75 knop.

Denne skipstype er fullt ut basert på RO/RO-prinsippet der all last kjøres ut og inn av skipet. Det er ikke montert kraner ombord, men man kan selvsagt ved gitt anledning benytte seg av landbaserte kraner for lasting/lossing av containere på værdekket. Akterrampen har en bredde på 7,00 m. og danner en vinkel med skutesiden. Følgelig er skipene uavhengige av spesielle kai-installasjoner, forutsatt at kaien har styrke nok til å bære rampen og utstyret.

Skipene har 5 dekk (inkl. værdekk & tanktopp) med mellomdekkshøyder på henholdsvis 5,40 m og 2,90 m. Fire tanker på tilsammen ca. 1 250 kbm er beregnet på føring av bulk tallow og visse typer kjemikalier. RO/RO skipene har ikke kjøle- eller fryserom, men er utstyrt for tilkobling av et betydelig antall fryse/kjøle-containere.

Denne utforming av skipene gir en høy grad av fleksibilitet både når det gjelder lasttyper som kan fraktes, forpakkingsform og havner som kan anløpes. Skipenes størrelse, pris og kostnader forbundet med driften gjør selvfølgelig at begrensninger eksisterer av økonomiske grunner. For å oppnå en økonomisk forsvarlig laste/losseoperasjon, må lasten foreligge i enheter av en viss minstestørrelse. Gjør den ikke det, må en unitisering finne sted.

Kravet til minstekvantum for økonomisk anløp av en havn vil ligge høyere enn hva vi er vant til for

de linjeskip vi opererer i dag. Følgelig vil en viss grad av sentralisering måtte finne sted.

Idag domineres Australia-konferansen av to store grupper. Australia-Europa Container Service (AECS) består av de engelske konsortier OCL og ACT, Hapag-Lloyd, Ned-Lloyd, Messagerie Maritime, Lloyd Tristino og Australian National Lines. Denne gruppen, som er den største, opererer rene cellulære containerskip (i øyeblikket 11). Den andre gruppen er ScanAustral som opererer rene og jumboiserte Skandia-skip. I tillegg kommer russernes Baltic Steamship Company og jugoslavenes Jadranska Slobodna Plovidba.

Delvis på grunn av sammensetning av lasten i Australia-traden har en her fått en skarpere konfrontasjon mellom det rene container-system og det fleksible system representert ved ScanAustral enn kanskje noen annen trade der containerkonseptet har vunnet innpass. Bildet kompliseres ytterligere ved at flere varegrupper (biler, papir/cellulose, sand, ull, saueskinn) i større eller mindre grad kan karakteriseres som bulkcommodities og følgelig er utsatt for konkurranse fra rederier som ikke driver regulær linjefart. Ulltraden er kommet opp i en krisesituasjon og vurderer alle muligheter for kostnadsreduksjoner, særlig på transportsiden.

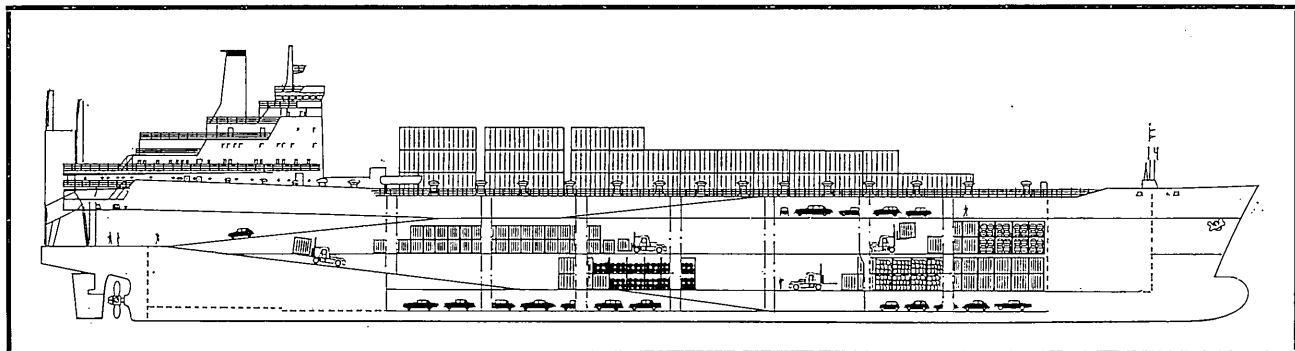
Den eksisterende poolavtale løper ut 31. august 1972.

Dette er kort fortalt de omgivelser RO/RO skipene skal introduseres i. Mulighetene for å utnytte de fleksible RO/RO skipene er store og nytenkning på flere områder kan gi betydelige resultater.

Task Force er organisert med sikte på å være planlegging- og utviklingsenhet som assisterer ScanAustral og moderrederiene (RABT, ØK, WW). Samarbeidet med Scan-Austral er intimt og øker eftersom tiden for levering av skipene nærmer seg.

Arbeidet er delt opp i flere områder med en koordinerende prosjektleder.

En av de mest sentrale oppgaver innen Task Force er å utarbeide **prognoser for forventet lasttilgang.**



Her ligger blant annet grunnlaget for den totale økonomiske oversikt, dimensjonering av utstyrsbehovet, bestemmelse av tid i havn etc.

Parallelt med utarbeidelse av forventet lasttilgang studeres også ScanAustral's fremtidige organisasjon og engasjement på innlandssiden. Den moderne linjefart krever nemlig et langt større engasjement på dette felt enn tidligere. Grunnen er i første rekke gjennomgangstransporten av containers og andre enhetslaster, den såkalte dør til dør transport.

Valg av anløpshavner og sailingsopplegg påvirkes av en rekke faktorer, men innenlands transportformer og omkostninger fra/til avskiper/mottager er av vesentlig betydning.

De ovennevnte arbeidsoppgaver dekkes av arbeidsområdet **infrastruktur**. Siviløkonom Bjørn Robertsen er ansvarlig for dette arbeidet.

En gruppe med ansvar for blant annet **all virksomhet i havner/terminaler, laste/losse operasjoner, utstyrsbehov** samt forhold som påvirker disse operasjoner ledes av overingeniør Tore Fjelberg.

Gruppen består av syv personer hvorav en er utlånt fra RABT, en fra ØK og en fra ScanAustral.

Man har her studert den forventede lasttilgangen i detalj, notert lastens forpakkingsform, foreslått lastbærertype (container - palleflak etc.) og beregnet de omkostninger dette innebærer.

På bakgrunn av de foreslåtte lastbærertypene har man så studert hvilket transportutstyr dette krever (trucks - straddle carriers etc.) for å gjøre laste/losse operasjonen rasjonell og økonomisk.

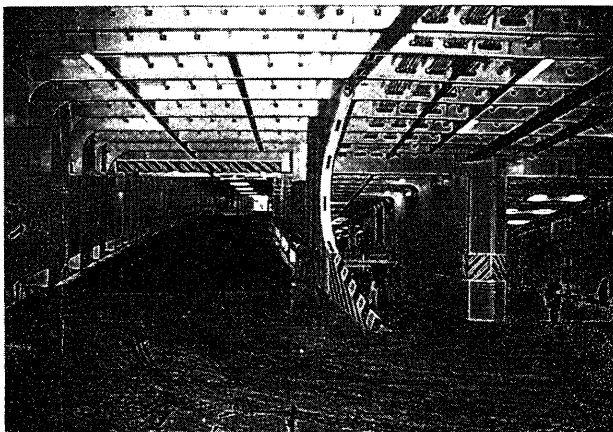
Et unitiseringsprogram er gjennomført, dvs. et stort antall lastenheter er bygget opp for å tilfredsstille lasttypenes krav til riktig behandling uten å ta hensyn til de begrensninger som, f. eks. en container har.

Man benytter seg med andre ord av RO/RO skipets fleksibilitet og bygger videre på de enheter som har vist seg mest lovende fra et økonomisk og praktisk synspunkt.

Sammen med infrastruktur og markedssynspunkter er et antall seilingsopplegg foreslått.



Akterrampen.



Rampen som fører til øvre dekk.



Truck opp av rampen.

For å belyse det totaløkonomiske bildet har man så simulert en rekke reiser.

Simuleringen består i at man i detalj gjennomgår en rundreise.

Lasten legges ut i skipet — disposisjon av transportutstyr — manuell arbeidsstyrke kartlegges. Operasjonstider for transport inn/ut av skipet beregnes, trafikkproblematikken i dekkene/rampene og da særlig over akterrampen studeres. Diverse forslag for lasting/lossing økonomisk og praktisk mot hverandre og man velger da den arbeidsform som ved de laveste omkostninger gjør det mulig å gjennomføre en rundtur innen det forutbestemte tidsskjema.

Alle de havner som RO/RO skipene vil anløpe studeres nøye. Terminalorganisasjon/stevedores og utstyr vurderes og diskuteres med de lokale myndigheter.

Det har kommet klart frem i simuleringen at **planlegging** av havneoperasjonene er mer nødvendige enn noensinne.

Det bør nevnes at man gjennom lasting av RABT's Paralla har høstet mange verdifulle erfaringer. De vedlagte bilder viser endel sekvenser av denne lastingen.

En gruppe på 4 mann under ledelse av ing. Bjørn Berg har ansvaret for **planleggingen av skipenes drift og vedlikeholdsrutinene for det rullende** (trucker etc.) og lastbærende utstyr (i første rekke kjøle-fryse containere). Det er nedlagt et stort arbeide i bl. a. innsamling og systematiseringen av informasjon til

hjelp i navigeringen av skipene, dokking og reparasjon.

**Markedsføringsorganisasjonene's** oppbygging og virkemåte bearbeides innen arbeidsområdet Infrastruktur. Likeledes de oppgaver som faller inn under begrepet «**Equipment Logisties**».

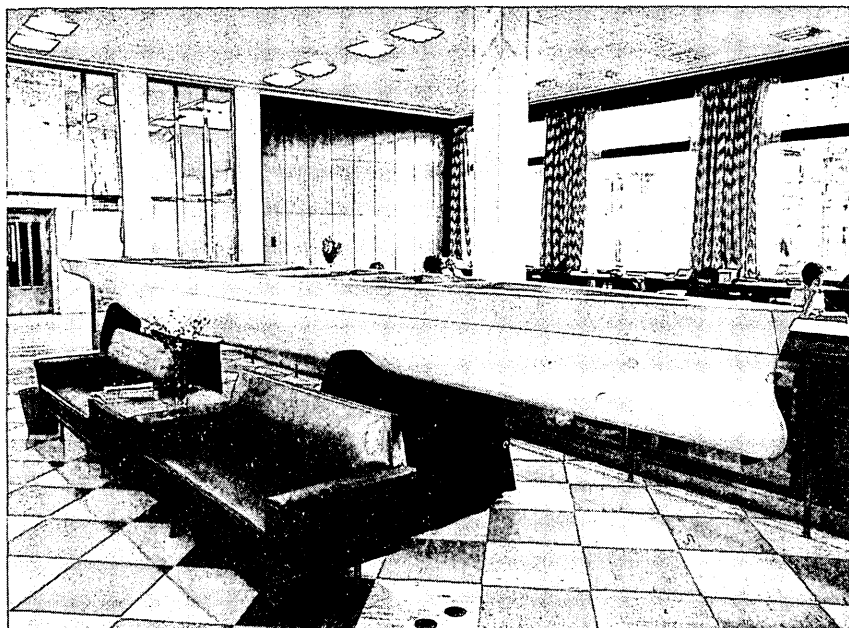
En organisatorisk enhet må etableres med sikte på å organisere innlandstransport både av fulle og tomme enheter samt administrere parken av lastbærere (container, flak etc.). De administrative systemer for beslutning, utførelse og overvåking av disse funksjonene dekkes av det arbeidsområde vi har kalt «Communication and Control». Ansvarlig for dette området er sivilingeniør Leif Tronstad.

Et system for containerstyring kalt «INTCON» er utviklet og har vært benyttet av ScanAustral i over et år. Dette systemet blir gradvis utbygget og etterhvert som erfaringer vinner og behovene endres.

Endelig står utviklingen av et fremtidig dokumentasjonssystem på programmet. Vi har hittil fulgt utviklingen i ScanDutch nøye og vil i nærmeste fremtid trekke konklusjoner vedrørende det videre arbeid i ScanAustral sammenheng.

Det vil fremgå av det ovennevnte at arbeidet i Task Force er organisert i store trekk parallelt med rederienes organisasjonsstruktur. Målsettingen er imidlertid en service der alle ledd går inn i en helhet. Samarbeid både innen Task Force og med moderederiene er følgelig nøkkelen til et vellykket resultat.

## MITSUISKIP-MODELL PÅ UTSTILLING (i Roald Amundsens gate 5)



Denne modellen, som viser skroget under vannlinjen på det hypermoderne containerskip på 27 270 t. dw. som vi bygger ved Mitsui Shipyard i Japan, stod i okt./nov. utstilt i vår ekspedisjonshall. Skroget har vært benyttet til tankprøver i Japan for å undersøke skipets motstand i vann og for å finne frem til en skrogtype som vil kunne oppnå hastigheter på 27-28 knop.



Programleder Jon Anders Helseth intervjuer skipsreder Tom Wilhelmsen og direktør Kåre Skarrebo.

## Wilh. Wilhelmsen – Blå tråd i «Nitimen»

Onsdag 29. september kunne kaptein Finn Østlie på M/S TAKARA sende en hilsen hjem til Østfold fra det sydlige Atlanterhav — via «Nitimen». Bakgrunnen var et ønske fra Norsk Rikskringkasting om å konsentrere programposten om firmaet Wilh. Wilhelmsens virksomhet — en anmodning som ble imøtekommet med glede.

En stab fra Marienlyst rykket inn i Roald Amundsens gt. 5 tidlig på morgenen, med programlederen Jon Anders Helseth i spissen, og med teknikere og søt scriptgirl som medarbeidere. Og presis klokken ni var alt klappet og klart — og radiolyttere i de

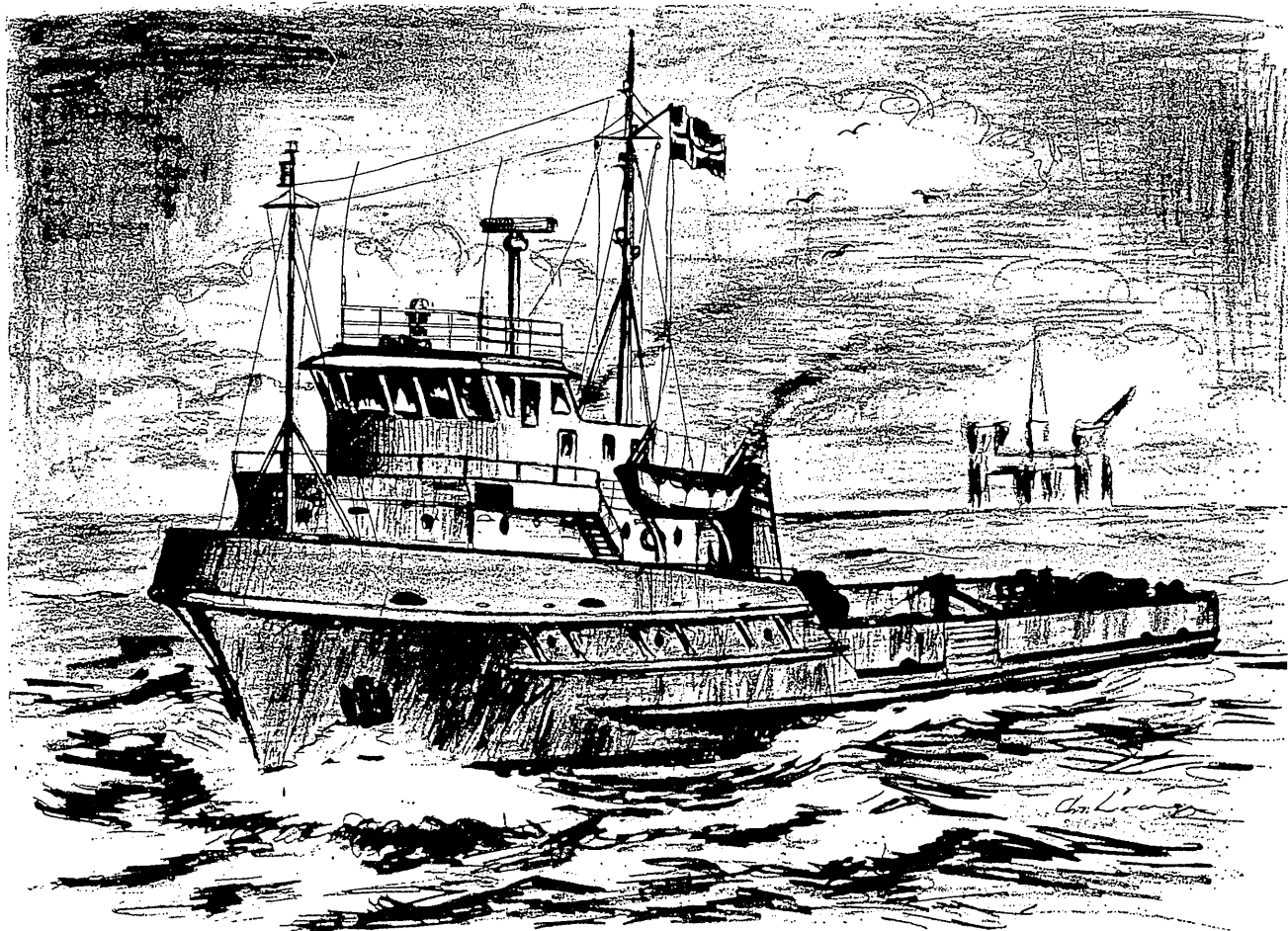
hundretusener hjem fikk først en redegjørelse av Helseth med hensyn til hvor han befant seg, samtidig som han gav en rask skisse av firmaets virksomhet. Så fulgte en serie intervjuer — og de som var i ilden, var skipsreder Tom Wilhelmsen, kaptein Finn Østlie, avdelingssjef Torbjørn G. Sæther (Telex), ass. dir. Odd Lundberg og direktør Kåre Skarrebo, for å nevne dem i den rekkefølge de opptrådte.

Programmet gav et godt inntrykk såvel av rederiets verdensomspennende virksomhet som de muligheter som foreligger for å gjøre en karriere til sjøs — som fast medarbeider i rederiet.



«På lufta» i Telex hos avd.sjef Sæther.

# Forsyningskip til oljeboring



Allerede i slutten av den 2. verdenskrig begynte amerikanerne å bore etter olje og gass utenfor kystene i Den Mexicanske Gulf, og behovet for forsyningstjeneste til boreplattformene meldte seg straks. I begynnelsen ble det boret nær land, og kravene til forsyningskip var ikke store. Det var for det meste små skip, særlig fra marinen, som ble satt inn i denne tjenesten.

Efter hvert ble det boret lengre og lengre fra land og kravene til forsyningskipene ble stadig større.

Man skjønnte snart at det måtte andre skip til, og i 1954 ble det første spesialbygde forsyningskip satt i drift. Dette var et skip som kun var beregnet på de forhold som rådet i Mexico Gulfen, men efter hvert som det utviklet seg en verdensomfattende boring efter olje og gass, viste det seg at heller ikke disse

skip var gode nok til de harde forhold som blant annet råder i Nordsjøen. Fra å være skip på ca. 100 ft., og kanskje enda mindre, med lite fribord og få hestekrefter, er forsyningskipene nå utviklet seg til å bli skip på helt opp til ca. 200 ft. lengde og med maskineri opp til 7000 BHK.

Det bores nu efter olje og gass nesten over hele verden under forskjellige klimatiske forhold og på forskjellige dybder. De forsyningskip som bygges i dag må kunne opereres «world wide», og det stilles derfor meget store krav til sjødyktighet og til lasteegenskaper.

Norske rederier har ikke tidligere vært opptatt av denne type skip, men da prøveboringen startet i Nordsjøen i 1965, oppstod det straks et behov for forsyningstjenester ved vår stuedør, og interessen for for-

syningssskip ble straks en annen. Behovet for slike skip har stadig steget etter hvert som aktiviteten har økt. Det første drivverdige funn gjorde det klart at forsyningsbehovet vil øke og aktiviteten vil bli langvarig.

Forsyningstjenesten består av 3 ledd:

- a) Landbase
- b) Forsyningsskip
- c) Tilbringertjeneste

Tilbringertjenesten blir vanligvis utført av helikoptere og «crewboats». I Nordsjøen har det vært prøvet med «crewboats», men disse har vist seg uegnet p.g.a. værforholdene.

Forsyningsskipenes hovedoppgave er å transportere forbruksartikler som bor, mud (bayrate) casings, sement, olje, vann borekroner, proviant, reservegods, kjemikalier, maling, syrer etc. til plattformene.

Forsyningstjenesten må kunne funksjonere 24 timer i døgnet, og det er vesentlig at den blir opprettholdt i all slags vær, når vi vet at det koster ca. 10 000 kr. pr. time å holde boringen i gang.

I tillegg til dette utfører forsyningsskipene en rekke andre oppgaver som transport av personell når helikopterne p.g.a. værforhold eller andre årsaker ikke kan fly, utsetting og heving av ankre når plattformene skal flyttes, sleping o.s.v.

Men det er ikke bare boreplattformer som trenger forsyninger. Produksjonsplattformer har også behov for assistanse, særlig i utbyggingsfasen. Det er mange av de samme tjenester som skal dekkes, men ved oppbygging av disse plattformer er det forsyningsskipene som hjelper til med å frakte, eventuelt slepe ut, stålkonstruksjoner, utstyr o.s.v.

Disse produksjonsplattformer er nemlig som regel stasjonære, og blir fraktet ut bit for bit og bygget opp på stedet. Alt utstyr som skal til for å føre oljen og gassen fra bunnen til disse produksjonsplattformer, som ventiler, rørledninger o.s.v., blir også fraktet ut med forsyningsskip.

Videre er det også behov for slike skip for å betjene rørleggingsfartøy.

Forsyningsskipene kan deles i 3 klasser:

- 1) Rene forsyningsskip.
- 2) Forsynings/ankerhandling skip
- 3) Forsynings/ankerhandling/slepe fartøyer.

Skal skipene bygges for «world wide» service, må de både kunne slepe og håndtere ankere. I Nordsjøen f.eks. er det nesten bare boreplattformer av halvt neddykkbare (semisubmersible) typer. Disse trenger alle forsyningsskip med ankerhandling utstyr, og som også bør kunne hjelpe til med forflytninger.

Arrangementsmessig er alle 3 typer omtrent like med all innredning plasert langt fremme for å gi et stort åpent dekk for dekkslast. Under dekk er det arrangert sement tanker, cargo fuel tanker og tanker for drilling water. I tillegg er det tanker for skipets eget behov.

Det stilles meget store krav til manøverdyktigheten, og derfor har de fleste skip 2 vri-propellere og i tillegg baug propeller.

Et skip som kun skal benyttes til forsyningstjeneste, har ca. 2000 BHK. Skal det i tillegg benyttes til ankerhandling, har det ca. 4000 BHK, og skal det også kunne utføre lange slepeoppdrag har det ca. 7000 BHK. Skip som skal benyttes til ankerhandling og sleping, har i tillegg vinsj og utstyr for dette.

Det er pr. i dag i alt levert og kontrahert 14 forsyningsskip for norske rederier. 12 av disse er av forsynings/ankerhandling typen, altså med ca. 4000 BHK. Av disse skal W.W. ha 4 stk., alle med 4000 BHK.

Våre skip er beregnet for «world wide» service og har følgende hoveddimensjoner:

Lengde o. a.	185'—0"	(ca. 56,39 m)
Lengde p. p.	170'—0"	(ca. 51,80 m)
Bredde mld.	38'—0"	(ca. 11,58 m)
Dybde mld.	16'—0"	(ca. 4,88 m)
Dypgang	13'—0"	(ca. 3,96 m)
Dødvækt	850 tonn	
Brutto tonnasje	499 tonn	
Fart	ca. 14,5 knop	

Skipene bygges til ABS x 1A klasse og etter Sjøfartsdirektoratets regler.

I tillegg er det tatt hensyn til at skipene skal kunne tåle de harde forhold som han har blant annet i Nordsjøen, med overskudd i fribord, høy skanseledning og platetykkelser over klassens krav. Skipene er i tillegg utstyrt med et solid fendersystem.

Innredningen er beregnet for 13 mann, 5 enkelte offiserslugarer og 4 doble mannskapslugarer. I Nordsjøfart vil bemanningen være 8 mann og alle vil således ha sin egen lugar.

Det er også plass til 12 passasjerer.

Det vil bli et kombinert messe/dagrom for offiserer og et for mannskap.

Hovedmaskineriet består av 2 stk. General Motors type 16-654-E-2 to takts diesel motor, hver på 2000 BHK, hver koblet til et Liaaen vripropeller anlegg. Det blir 3 hjelpemotorer, 2 på 125 kw og 1 på 150 kw.

Skipene vil bli utstyrt med en ca. 80 tonns vinsj på hoveddekket som skal benyttes ved sleping og anker håndtering. For dette formål vil de også bli utstyrt med en stor hekkroll og beslag for en «A» frame.

Som nevnt stilles det meget høye krav til manøverbarheten, og av denne grunn er de utstyrt med en baugpropeller på 250 BHK, som sammen med vripropellerne gjør at skipet er meget lett å manøvrere, også i dårlig vær.

Skipene har tanker for olje og vann, og egne pumper for lossing til plattformene.

Sementen blir fraktet i 4 trykk tanker hver på 1000 cuft. og blir losset ved hjelp av 2 kompressorer.

Disse skip vil representere noe helt nytt i W.W.'s flåte, både når det gjelder størrelse og virkefelt, og vil stille store krav til sitt mannskap. Det blir benyttet mange spesielle fremgangsmåter for å få skipene losset og til ankerhåndteringen, så dette må læres.

Det skal bli interessant å se den videre utvikling av «offshore» oljeleting, og alt tyder foreløpig på at det er riktig å bli med på dette oljeeventyret med part i oljeplattform og kontrahering av forsyningsskip.



# Bedre grunnutdannelse ved selvstudium ombord

Det er nå 12 år siden den 9-årige grunnskolen så dagens lys i vårt land. Våre myndigheter laget i 1959 en lov som ga den enkelte kommune, etter nærmere retningslinjer, tillatelse til å innføre 9-årig grunnskole som forsøk. Etter hvert som man maktet å bygge ut skoler og utdanne lærere innførte flere og flere av landets kommuner 9-årig grunnutdannelse.

I 1969, 10 år etter at forsøksloven trådte i kraft, besluttet myndighetene at 9-årig skole skulle bli obligatorisk for alle.

I dag får ca. 80 % av relevante årskull undervisning i den 9-årige grunnskolen og myndighetenes målsetting er at prosenttallet skal øke til nærmere 100 innen få år.

Eftersom de fleste videregående skoleslag bygger på 9-årig grunnskole må den ungdom som kun har 7 års skolegang få anledning til å kvalifisere seg for opptak på disse skoler på andre måter.

Ordningen med deleksamen tar i denne forbindelse sikte på å muliggjøre avleggelse av fullstendig eksamen for såvel 9-årig skole som examen artium. Det er med andre ord åpnet adgang til om ønskelig å fordele fullstendig eksamen over så mange år som det måtte passe for den enkelte. Om ønskelig er det også adgang til å avlegge eksamen i enkelte spesielle fag, eksempelvis matematikk.

Selv om opptakskravene til navigasjons- og maskinistkolene ennå er 7-årig grunnskole, må man gå ut fra at opptakskravene i nær fremtid vil bli 9-årig skole eller tilsvarende kunnskaper i norsk, engelsk og matematikk.

Tidligere måtte man for å avlegge deleksamen gjøre dette i egenskap av privatist ved en spesiell skole og til en bestemt tid. For seilende personell har dette gitt redusert mulighet til å avlegge slik eksamen.

Folkeskolerådet har i denne forbindelse etablert en ordning slik at sjøfolk i utenriksfart kan ta prøver ombord eller ved utenriks stasjon og få vitnemål for 9-årig skole.

Retningslinjene er som følger:

1. Skriftlig eksamen i norsk, engelsk, tysk og matematikk kan avlegges i tiden mai/juni eller om nødvendig november/desember. Den muntlige prøve i disse fag må vedkommende ta på det tidspunkt i skoleåret da han er på land.
2. I de øvrige fag kan sjøfolk i stedet for muntlig prøve få en eller to skriftlige prøver ombord.

Ved henvendelse til rederikontoret, via kapteinen, vil man få tilsendt de nødvendige skjemaer som trengs for oppmelding til prøvene. Rederikontoret vil også sørge for at oppgaver og retningslinjer for prøvene blir sendt til skipet.

Oppmeldingsfristen er 1. mars og 1. oktober.

Hvis man er i land, kan man avlegge prøvene ved nærmeste ungdomsskole. Dette må man i tilfelle gjøre oppmerksom på ved oppmeldingen.

Norges Rederforbund har utarbeidet et hefte som gir informasjon om hvordan man kan forberede seg til avgangsprøven for 9-årig skole og examen artium. Hefte som har tittelen «Selvstudie ombord» er sendt ombord i alle rederiets skip.

Som kjent finnes alle nødvendige lærebøker til 9-årig skole i skipsbiblioteket. Rederiet bestrider dessuten utgifter til nødvendig korrespondansekurs etter de retningslinjer som er beskrevet i Maritim Personellavdelings rederisirkulære nr. 6/70.

Alt skulle således ligge vel til rette for den ungdom som vil benytte sin fritid til å forbedre sine kunnskaper med henblikk på en fremtidig utdannelse ved våre maritime skoler.

Som nevnt i SKIB-REDERI nr. 3/71, er det nå mulig for en styrmann å tilegne seg tilleggsutdannelse i økonomiske og administrative fag ved Distriktshøyskolen.

Det postgymnasiale skipsførerkurs som sist høst ble innført i Kristiansand er sikkert kun en begynnelsen på en ny epoke innen navigasjonsutdannelse. Det er vel ikke helt urealistisk å tro at topputdannelsen både for dekk og maskin om noen år vil bli direkte underlagt Distriktshøyskolen.

Rederiet mener at det er av største viktighet at ledelsen ombord får en så god økonomisk og administrativ utdannelse som mulig. Dette vil høyst sannsynlig lette forståelsen av og gjennomføringen av de nye driftsmønstre som den kapitalkrevende nye tonnasje i fremtiden vil kreve.

Som en forberedelse til den videre utdannelse anbefaler vi derfor de yngre offiserer som ikke har examen artium å tilegne seg artiums kunnskaper i norsk, engelsk og matematikk.

Det tidligere omtalte hefte «Selvstudie ombord» gir også gode tips til dere som ønsker å studere til examen artium.

Deleksamen til artium kan man kun få ved å gå opp til eksamen som privatist i land. Til orientering kan imidlertid meddeles at det arbeides med å få realisert muligheten for å avlegge deleksamen i skriftlige artiumsfag ombord.

Statistikken viser at det er forholdsvis få av de seilende som benytter seg av rederiets økonomiske støtte ved korrespondansekurs.

Når man nu også vil få anledning til å ta deleksamen ombord, skulle man gå ut fra, i det minste håpe på, at stadig flere benytter anledningen til å forbedre sin grunnutdannelse via korrespondansekurs og selvstudier ombord.

# PLANLEGGINGSKOMITEEN - KOMMUNIKASJON OMBORD

Planleggingskomiteen ble formelt opprettet i 1963 i forbindelse med innføring av rasjonalisering til sjøs, og grunnen var i første omgang at planlegging og samarbeide ombord ble enda viktigere enn tidligere. Til å begynne med beskjefteget planleggingskomiteen seg kun med planlegging av arbeidsoppgavene ombord. Etter hvert fant man ut at det også var rasjonelt å diskutere andre saker under møtene. Senere ble nye systemer innført, blant annet kom de første aspiranter ombord og i deres kjølevann fulgte opplæringsprogrammer. Det ble nu naturlig også å planlegge opplæringen av aspirantene i planleggingskomiteen.

Jeg vil i artikkelen ta et tilbakeblikk og benytter som utgangspunkt de rederisirkulærer som er sendt skipene i forbindelse med planlegging og kommunikasjon ombord.

Dette med god kommunikasjon er forøvrig noe som er meget aktuelt i dagens samfunn.

18. april 1970 ble REDERISIRKULÆRE 10/70 - MARITIM PERSONELLAVDELING sendt samtlige skip.

## KONTAKTMØTER OMBORD

Med henblikk på en intensivering av kontakt- og informasjonsvirksomheten ombord gis herved følgende retningslinjer for kontaktmøter ombord:

1. Møtene ledes av kapteinen.
2. Det utarbeides et program for møtet. Det kan være formålstjenlig at kapteinen gjør dette i samarbeid med tillitsmannen. Programmet slås opp på oppslagstavlene i god tid før møtet.
3. Flest mulig av skipsledelsen og mannskapet bør være tilstede på møtene.
4. Møter arrangeres fortrinnsvis i sjøen og minst en gang i måneden.
5. Det bør være en eller annen form for felles servering i forbindelse med møtene.
6. Følgende emner/punkter bør jevnlig tas opp til informasjon og diskusjon:
  - a. Opplysninger fra rederikontor (sirkulærer og skriv) som har almen interesse.
  - b. Sikkerhetsspørsmål.
  - c. Skipets drift og vedlikehold.
  - d. Opplæringsspørsmål.
  - e. Velferdsspørsmål.

Nærmere kommentarer til dette sirkulære skulle være unødvendig.

Den 17. april 1970 fulgte REDERISIRKULÆRE 7/70 - DRIFTSKONTORET om INSPEKSJONS- OG MØTERUTINE og beskrev blant annet følgende:

Når det gjaldt MÅNEDLIG INSPEKSJON ble det påpekt at tillitsmannen skulle delta i inspeksjonen av skipet når det gjaldt mannskapets oppholdsrom og innredning.

Hver lørdag skulle det avholdes planleggingsmøter under ledelse av kapteinen.

Planleggingskomiteen har forøvrig følgende medlemmer: Maskinsjef, overstyrmann, stuert, 1. maskinist, båtsmann og tillitsmann.

Tillitsmannen er det nye innslag i komiteen, hvilket betyr en betydelig utvidelse i og med at mannskapet også er representert.

Mulighetene er nå lagt til rette for en meget god kommunikasjon ombord mellom skipets ledelse og den øvrige besetning.

Den 18. april 1970 ble REDERISIRKULÆRE 12/70 - MARITIM PERSONELLAVDELING om SKIPSTILLITSMANNEN sendt samtlige skip og hadde følgende ordlyd:

## SKIPSTILLITSMANNEN

Skipstillitsmannens forhold ombord er normalt regulert ved HOVEDAVTALEN og SJØMANNSLØVEN.

Med henblikk på å legge forholdene til rette for bedre informasjon og et fastere samarbeid mellom skipsledelse og det øvrige mannskap, er det besluttet at følgende ordning skal gjennomføres ombord:

1. Tillitsmannen skal delta i de fastsatte inspeksjoner av skipet så langt som det gjelder mannskapets innredninger.
2. Tillitsmannen skal delta på møter i PLANLEGGINGSKOMITEEN.

I HOVEDAVTALEN MED SJØMANNFORBUNDET i 1970, gjeldende fra 1. desember 1970, ble det innført en ny samarbeidsbestemmelse som blant annet inneholder følgende:

«Minst en gang pr. måned skal det holdes møte mellom skipsføreren og tillitsmannen eller tillitsmennene. Departementsjefer og arbeidsledere kan anmodes om å være tilstede på møtene.

På møtene skal skipsføreren orientere om skipets sannsynlige seilingsplan, verkstedopphold, og andre viktige beslutninger eller planer om skipets drift som kan være av betydning for de ansatte å ha kjennskap til.

Videre kan det på slike møter tas opp til drøftelse arbeidsmessige opplegg (arbeidstid, overtid, fritid under land samt bemanning) og forøvrig saker som har med skipets drift og vedlikehold samt trivsel, opplæring samt mottagelse og introduksjon av nypåmønstrede å gjøre.

På møtene behandles dessuten spørsmål av betydning for en mest mulig effektiv drift med henblikk på å øke effektiviteten, nedsette driftsutgiftene, bedre rederiets konkurransevne og dermed skape de økonomiske forutsetninger for trygge og gode arbeidsforhold til beste såvel for rederiet som for den ansatte.

Møtene, som er av rådgivende og orienterende art, skal ikke behandle tvister om lønns- eller arbeidsspørsmål eller fortolkninger av tariffavtaler eller arbeidsavtaler, idet saker av denne art behandles etter reglene i Hovedavtalens § 10.

Fra møtene skal det føres protokoll over de spørsmål som har vært behandlet. Protokollen skal oppbevares ombord.»

I juni 1971 ble REDERISIRKULÆRE 9/71 - MARITIM PERSONELLAVDELING sendt samtlige skip.

### MØTEPROTOKOLL

*I henhold til HOVEDAVTALENS § 11 skal det føres PROTOKOLL over de spørsmål som behandles på de fastsatte møter mellom skipsfører og skipstillitsmann.*

*Innen rederiet er denne møtevirksomhet ivaretatt ved at skipstillitsmannen deltar i de fastsatte INSPEKSJONER av skipet samt i PLANLEGGINGSKOMITEEN — videre ved at det arrangeres KONTAKTMØTER ombord.*

*På bakgrunn av bestemmelser i hovedavtalen samt at det er hensiktsmessig til enhver tid å ha oversikt over møtevirksomheten er det besluttet at det skal føres en MØTEPROTOKOLL over møter i PLANLEGGINGSKOMITEEN og KONTAKTMØTER. Protokollen oppbevares ombord.*

I forbindelse med ovennevnte sirkulære ble det sendt eksempel på hvorledes protokollen kan føres når det gjeldes f. eks. møter i planleggingskomiteen eller kontaktmøtene.

Når det gjelder gjennomføringen av tiltak i forbindelse med planlegging og kommunikasjon ombord henvises også til mappen «VEILEDNING FOR RAJSJONALISERING OMBORD», utgitt i mai 1969, med følgende innhold:

1. De nye bemanningsforskrifter.
2. Planleggingskomiteen. Generelle tips om møteteknikk.
3. Stillingsinstruks.
4. Arbeidsrutiner/Instrukser/Informasjon.
5. Opplæring/Alternering/Kontaktmøter.

Som det fremgår er det lagt meget stor vekt på å få møte- og informasjonsvirksomheten inn i faste former.

Det snakkes og skrives i dag meget om bedriftsdemokrati, og i den sammenheng tenker jeg først og fremst på betydningen av at hver enkelt er best mulig orientert om det som foregår.

## To milliarder i subsidier til jordbruket

**Enhver norsk skattebetaler — og det er mange av dem — betaler hvert år omkring 1000 kroner av sin lønn i direkte støtte til landbruket.**

Nærmere 2 milliarder kroner regner man på de fleste hold med er den prisen som norske skattebetalere og forbrukere må betale i 1971 for å opprettholde landbruket i dets nuværende fasong.

De sist «kjente» tall stammer fra 1969, da bevilgningene av offentlige midler til landbruket beløp seg til ca. 1435 millioner kroner.

Av dette ble 788 millioner kroner kanalisert via statsbudsjettet som tilskudd til pris- og markedsreguleringer for melk, mens det øvrige fordeler seg på en rekke poster som vi vil komme nærmere inn på i det følgende.

I 1969 ble det via Landbruksdepartementet disponert 417 millioner kroner som pristilskudd til melk- og melkeprodukter, og 6 millioner til prisnedskrivning på tørrmelk og kondensert melk. De to postene finnes i nasjonalregnskapet for 1969 som henholdsvis kapitel 1147, post 75 og kapitel 1147, post 73. I samme kapitel, som benevnes «Til gjennomføring av jordbruksavtalen», finnes bl. a. også pristilskudd til norsk korn på 220 millioner kroner og potettrygd på 9 millioner.

Gjennom Lønns- og prisdepartementet ble det samme år disponert 365 millioner kroner til pristilskudd på melk og melkeprodukter og 146 millioner fra den såkalte matmelkonto.

En annen stor post i Landbruksdepartementets regnskap er det såkalte Driftstilskudd på 135 millioner kroner. Dette beløp var opprinnelig ment som støtte til bønder med lave inntekter, men er i dag ikke sterkt behovsprøvet.

Av kraftfôrfondets midler (ca. 300 mill. kroner på årsbasis) ble det i 1969 utbetalt 46 mill. kroner til markedsregulerende tiltak og frakttilskudd for kjøtt og flesk, egg og fjerfe-samvirket mottok 8 mill. kroner, mens frukt- og bær dyrkerne via Gartnerhallen ble gitt 1,5 mill. kroner i bidrag til det samme formål.

100 av de 200 millioner som årlig kommer inn i kraftfôravgiftsmidler går til bøndene i form av rabatt på innkjøpt fôr.

Omtrent på samme måten som Kraftfôrfondet virker det såkalte Ullfondet, som i 1969 utbetalte 28 millioner kroner til ullprodusentene. Beløpet representerer forskjellen mellom verdensmarkedets og de norske priser på ull.

Legger man sammen alle offentlige midler som i 1969 ble utbetalt til norsk landbruk, vil man komme frem til 1435 millioner kroner, et tall som senere er steget, bl. a. som følge av en ny jordbruksavtale. Nytt siden dengang er også et beløp på 20 millioner som skal brukes i 1971 som «tilskudd til ferieordning i jordbruket». For neste år er den samme støtten budsjettet til 40 millioner kroner.

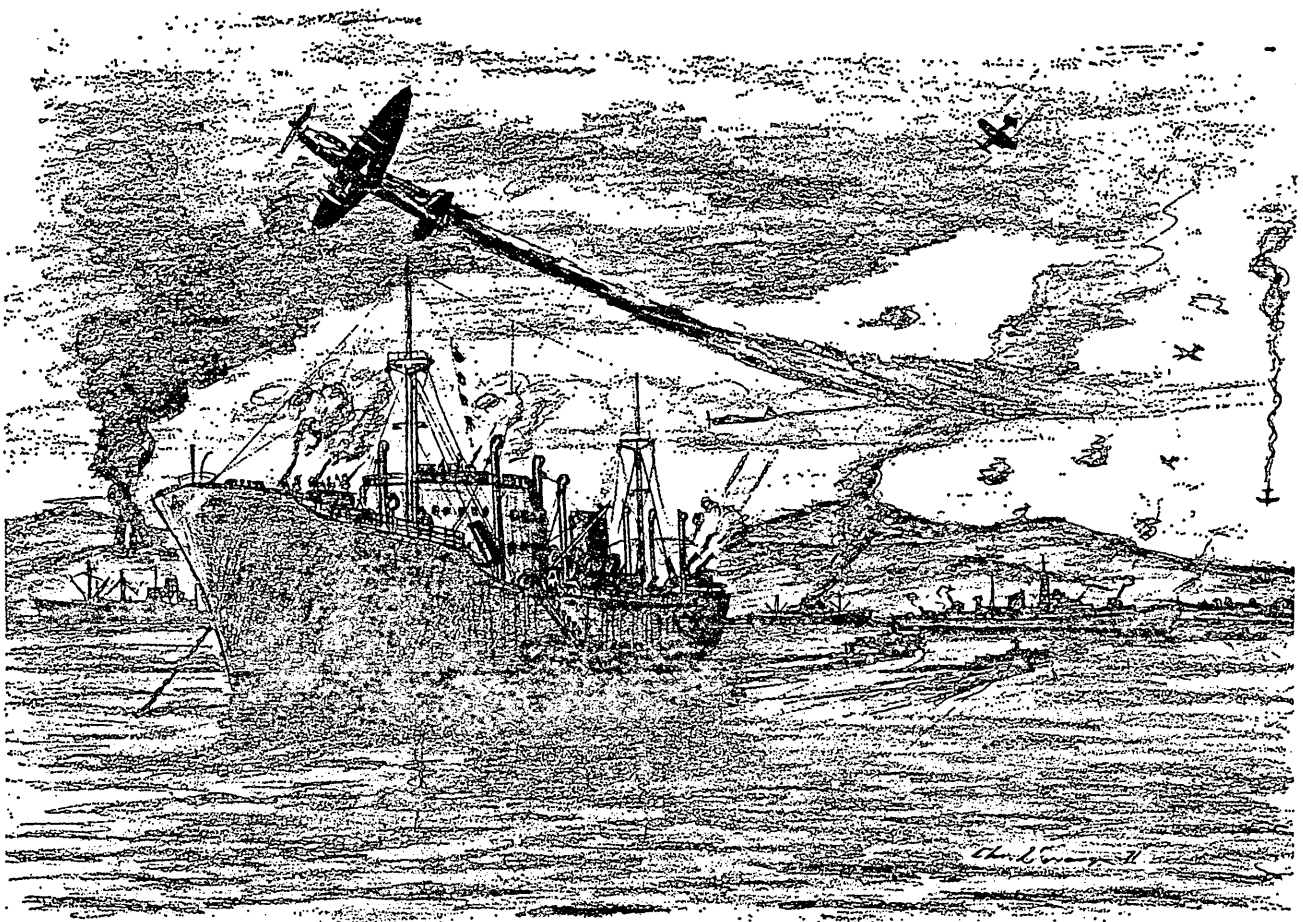
### FEM MILLIARDER

I «Jordbrukets totalbudsjett» for 1969 fremgår det at de totale inntekter av landbruket det året, justert for lagerendringer, skudde være 4 972 millioner kroner. Samtidig regnet man landbrukets omkostninger til 2 863 millioner slik at næringens vederlag til arbeide og kapital beløp seg til 2 210 millioner kroner.

Av de knapt 5 milliarder kroner norsk jordbruk hadde i inntekter i 1969, kan man grovt regnet si at ca. 3,5 milliarder ble betalt av forbrukerne, mens skattebetalerne bidro med 1,5 milliard i ren støtte.

(Utdrag av «Monitor», 1.12.70.)

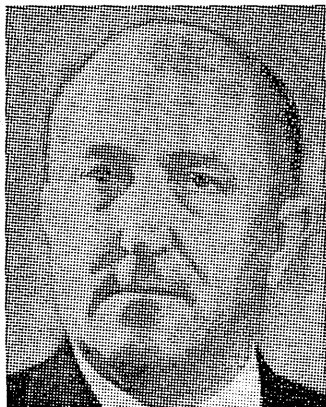
# SHIP OF GOOD CHEER



I vår serie av krigsberetninger vil vi avslutte med M/S TORRENS og dens innsats under den 2. verdenskrig. Mer enn 750 norske skip ble rammet i kamp for friheten, og vårt rederi mistet 26 av 54 skip, mens andre ble sterkt ødelagt. Historien om «Ship of good cheer» gir et mer hyggelig innblikk i krigsseilernes liv i den 2. verdenskrig, en lykkelig motvekt til de mange dramaer, torpederinger og tap av menneskeliv.

M/S TORRENS fraktet i løpet av krigen 63 000 amerikanske soldater og mer enn 80 000 tonn krigsmateriell over Stillehavet. Skipet ble etter hvert meget godt kjent, ikke minst fordi det aldri ble utsatt for noe uhell og fordi det aldri forekom gnisninger mellom mannskapet og de mange troppene ombord.

M/S TORRENS var på 10 300 tonn d.w. og bygget ved Kockums Mek. Verksted i 1939. Med sine to dieselmotorer, to propeller og en fart på 17 knop var det et av Norges mest moderne linjeskip.



**KAPTEIN THOR BRUU**

Thor Bruu er født i Tønsberg i 1889 og ble knyttet til Wilh. Wilhelmsens rederi i 1913. Han ble skipsfører i 1923. Ved utbruddet av den 2. verdenskrig var han en av rederiets mest betroede kapteiner og en mann i sin beste alder. Han tok TORRENS ny ut fra verkstedet og var skipets myndige sjef gjennom alle krigsårene og helt frem til 1949.

Bruu var en dynamisk kaptein, og han gikk aldri på akkord med sine militære oppdragsgivere når det gjaldt den størst mulige sikkerhet for folk og skip. Hans krigsinnsats er blitt legendarisk, men også av en annen og meget menneskelig årsak. Mens han førte TORRENS, tok han initiativet til en innsamling

blant sjøfolk til fordel for barn etter krigsseilere som omkom under krigen. Han samlet personlig inn meget betydelige beløp slik at det etter krigen kunne opprettes et fond med en kapital på over 700 000 kroner. «Kaptein Bruus Barnefond» eksisterer den dag i dag.

Kaptein Bruu fikk under og etter krigen mange bevis på at han selv og «Ship of good cheer» hadde gjort en krigsinnsats som det sto respekt av. Av de mange brev og takksigelser han mottok var det hilsner fra generaler og admiraler til den menige soldat og marinegast. For sin innsats har kaptein Bruu mottatt mange dekorasjoner. Han har således fått St. Olavsmedaljen og Kongens fortjenestemedalje i gull.

Da USA kom med i krigen, ved overfallet på Pearl Harbour 7. desember 1941, lå TORRENS ferdiglastet i San Pedro for å gå til Østen. Skipet ble nå losset i sin helhet, og i stedet tok man inn full last for Australia med krigsmateriell. Det var blant annet fly i kasser som bygget opp til nesten halv mastehøyde. Det ble sagt at dette skulle være den største og dyreste last med krigsmateriell sendt fra Vestkysten på en kjøll. Verdien på krigssendingen ble anslått til opptil 20 millioner dollars. Den første turen frem og tilbake til Australia gikk forøvrig knirkefritt.

Efter denne turen ble skipet chartret av U.S. Army og «omdøpt» til U.S.A. T.25. Ved Bethlehem Steel's verksted i San Fransisco ble det nå foretatt omfattende innredninger, slik at man kunne bringe opptil 2 000 soldater ombord. For soldatenes underbringelse ble det i shelterdekk plasert 5 stålkøyer i høyden og i tyskendekk 4 køyer. Det ble avsatt plass til forrådsrom for tørrproviant, lugarer til hospitalpersonell og lugarer for armeens permanente stab på 60-80 offiserer. Et hospital med 18 senger, en operasjonssal, la-

boratorium, diettkjøkken med mer ble plasert på babord side i shelterdekk. Det ble også laget bysse, spiserom og kantine for soldatene. Ominnredningen av skipet ble foretatt i løpet av 6 uker og kom den amerikanske armeen på 600 000 dollars.

Armeringen var en sak for seg, og det kan vel trygt sies at skipet var blant de best armerte i Stillehavsfarten. På bakken fikk den tidligere cargolineren montert to større kanoner og to Oerlicon antiluftskyts. På øvre bro var også plasert to Oerlicons, og det var tilsvarende armering på mellombroen og båtdekket. «Rosinen i pølsen» var en 4" moderne kanon på poopdekket, et så vel forsvars- som angrepsvåpen mot u-båtene, og på poopen var det ellers montert en 35 mm kanon, to 3" Bofors «high and low» kanoner og to Oerlicons samt dypvannsbomber med anordninger for hurtigutløsning av bombene. Bestykningen skulle komme godt med i mange prekære situasjoner.

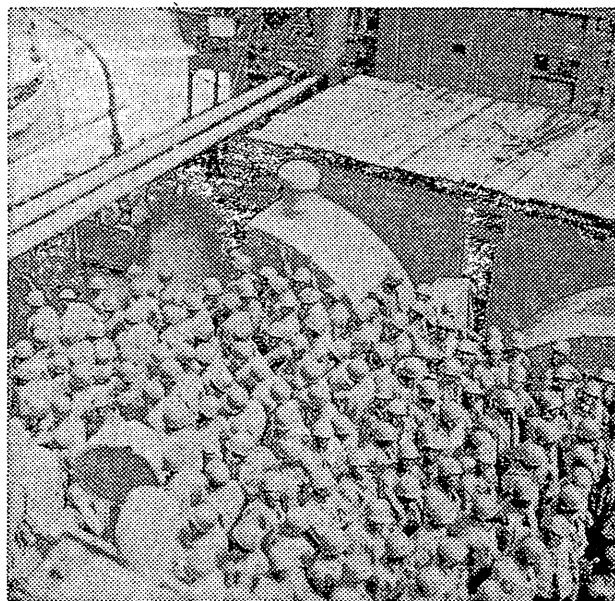
Den første turen gikk fra San Fransisco 22. juni 1942. TORRENS gikk i konvoy med 2 000 mann og ankom Brisbane 15. juli. Reisen for-

løp uten vanskeligheter bortsett fra at man måtte gå langt syd og gjennom Cook-stredet. Her var det storm og høy sjø, og skipet fikk en voldsom slingring. Kaptein Bruu bestemte seg her for å forlate konvojen og fortsette nordover alene. Det var forsåvidt en stor risk å ta i dette farvannet, men det var likevel en lettelse å kjøre for full fart igjen. Under hele krigen motarbeidet kapteinen konvojer av skip på lange reiser med over 16 mils fart.

På de første turene besto kanonmannskapet av 24 mann fra den amerikanske marinen under ledelse av en second-løytnant. Det ble en del knuter på tråden med dette mannskapet, så det ble derfor foreslått å få norske skyttere ombord. 20 mann ble fløyet fra Canada. Dette skulle snart vise seg å være et heldig valg. Guttene var dyktige og ble godt likt av soldatene. Under angrep ble det større skyts bemannet av de norske skytterne og soldatene, mens mannskapet tok vare på det mindre skyts.

TORRENS var i ildlinjen en rekke ganger under krigen, angrepet både av u-båter og fly. Spesielt under invasjonen av Philippinene var det røffe greier, og det er vel bare et under at skipet ikke ble rammet og senket. Vi lar kaptein Bruu berette:

«Det var litt av hvert av opplevelser i disse krigsårene. I New Caledonia fikk vi ordre om å fortsette opp til Guadalcanal. Jeg hadde ikke akkurat lyst på denne turen da japsene på dette tidspunkt var meget sterke på denne strekningen. Jeg dro derfor i land og fikk audiens hos general Breen og foreslo for han å sette troppene i land. Vi var ikke redde for å gå, men jeg syntes det var en unødig risiko med de opplysninger vi hadde om de japanske styrker. Generalen kunne ikke være enig i dette, idet det trengtes forsterkninger og TORRENS skulle ha krysseren NORFOLK med seg. Jeg fremholdt at soldatene som vi hadde med oss, var ingeniør-tropper og ikke aktive soldater. Men han ville ikke gi etter.



— tropper over Stillehavet.

Dagen etter, klokken syv om morgenen, fikk vi ordre om å komme langs kaien og losse soldater og utstyr der. Neste dag gikk NORFOLK nordover. Den ble dessverre senket på denne turen, og den samme skjebnen hadde vel også TORRENS fått hvis vi hadde kommet med.

En annen spennende tur var fra Brisbane til Milne Bay, New Guinea, hvor vi hadde ombord tropper på 2 000 mann, 1 000 tonn flybensin, 2 000 tonn med 2,5 x 5 tonns bomber samt ammunisjon og utstyr. Litt av en last! Jeg husker en venn av meg ropte opp fra kaien da vi gikk ut at «denne turen trenger dere ikke livbelter, men fallskjermer.» Heldigvis trengte vi ingen av delene, da også denne turen forløp bra for TORRENS.

Vi var også med på invasjonen av Philippinene. Det var røffe greier. Vi gikk fra Hollanda i slutten av november 1944 med kurs for Leyte, Philippinene, og vi hadde da 1 600 mann ombord. Reisen forløp under meget gode værforhold og uten vanskeligheter til tirsdag den 5. desember. Da ble vi plutselig møtt av fiendtlige stubbombere, selvmordsbombere og torpedofly. Konvojen vår besto

av ca. 40 skip av alle størrelser. Vi hadde med oss 5 korvetter og et commodore-skip, sistnevnte godt utstyrt med luftskyts. Farten var gjennomsnittlig 7 til 8 knop.

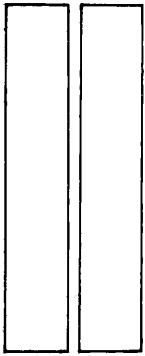
Uten forutgående varsel ble det sluppet en bombe ca. 100 yards fra baugen på et Liberty-skip. Derefter hadde vi ialt den dagen 12 alarmer og 8 angrep. Et skip ble torpedert fra fly like over middag. En torpedo tok propell og ror, den andre gikk rett inn i luke nr. 2. Litt senere gikk en selvmordsbomber rett inn i baugen på et Liberty-skip, hvor den eksploderte i et stort flammehav. Her ble mange drept og såret. Skipet fikk snart kontroll over ilden og medfulgte konvojen inn, og vi kunne se et stort hull tvers gjennom baugen.

En annen selvmordsbomber kom ned over et skip ca. 1 500 yards fra TORRENS. Men nå fikk våre gutter inn et utmerket skudd med BB 3" kanonen på bakken. Skuddet traff japsen idet flyet var like over skorstenen på skipet. Vi hadde dermed rammet vårt første fly, dette innebar også noe meget mer, idet vi sikkert reddet Liberty-båten. Siste angrep hadde vi av et torpedofly. Jeg så det slippe en torpedo mot et skip på utsiden av oss. Det ble ingen blink og torpedoen gikk tapt.

Under angrepet hadde vi fått en båt tapt og en båt adskillig skadet, en del mennesker var blitt drept og noen skadet. Japsene hadde mistet flere fly og et par torpedoer. Dette var første gang TORRENS var i ildlinjen, hvor det riktig ble forsvar for liv og eiendom. Det var riktig en fornøyelse å iaktta den ro og koldblodige holdning alle ombord inntok, såvel offiserer, mannskap og soldater.»

TORRENS ble etter hvert under krigen et meget populært skip, og både soldater og offiserer likte seg så godt at det var mange av dem som ønsket at de skulle komme med TORRENS på hver tur. Da krigen var slutt, sendte general Groninger et pent brev til kapteinen på TORRENS med takk for godt utførte oppdrag. I brevet sier han blant annet at «TORRENS is known throughout all the Pacific Ocean as «THE SHIP OF GOOD CHEER». Og dette tyder jo på at TORRENS i en trist og alvorsfylt tid også ga rom for optimismen og «hurrainnslaget». Dette var vel også nesten like viktig i de dagene som en god disiplin og en god bestykning. Bedre anbefaling for sin innsats under krigen kan vel ikke noe skip få.





# barbernews

## BARBER LINES STYRKER FARTEN PÅ STILLEHAVET—FJERNE ØSTEN—STILLEHAVET

I september 1971 har Barber Lines satt det femte jumboiserte semi-containerskip, M/S TEMERAIRE, i fart på Stillehavet—Fjerne Østen—Stillehavet. Dette betyr at denne farten fra nu av vil bli operert utelukkende med denne type av moderne, allsidig tonnasje.

«Vi har funnet ut at semi-containerskip er de mest effektive i vår fart mellom Statene og Fjerne Østen», sier direktør Kåre B. Isaksen. «Med disse fleksible skipene er vi istand til å ta imot alle slags sendinger, ikke bare containere, men også enhetslast og konvensjonell last. Fremdeles har vi rikelig plass for kjøle- fryseromslast og flytende gods eller bulklast.»

M/S TEMERAIRE, 12 000 tonn dw. — 19 knop, ble jumboisert i 1970 ved Framnæs Mek. Verksted, Sandefjord. Samtidig fikk den installert en ny M.A.N. maskin og modernisert lastetilbehør. Skipet er nå istand til å ta tilsammen ca. 200 20 fots containere i tillegg til skipets normale kapasitet for konvensjonell last.

«Vi er overbevist om at spesielt de vanlige avskipere til Nordvest-Stillehavet fra Hong Kong og Japan vil sette pris på at vi har lagt vekt på å få en slik homogen tonnasje for denne farten», slutter direktør Isaksen.

Barber Lines bruker tilsammen 36 skip på sine 8 forskjellige linjer mellom USA og Canada til Fjerne Østen, Midt-Østen og Vest-Afrika. 9 av disse skipene er for tiden semi-containerskip.

## Solgte skip 1971

I løpet av året er syv av rederiets tidligere linjeskip solgt og levert de nye eiere:

1. M/S TRAFALGAR levert i Tønsberg 13/4 til Hongkong Atlantic Shipping Co., Monrovia, og gitt navnet NGOMEI-CHAU.
2. M/S THERMOPYLÆ levert i Stavanger 24/6 til Brødrene Olsen, Stavanger og døpt KONGSBORG.
3. M/S TEMA levert Stavanger 1/7 til Ocean Tramping Co., Ltd., Hongkong og døpt HANKIANG.
4. M/S TITANIA levert Kristiansand 12/8 til samme kjøper som TEMA og døpt PEIKIANG.
5. M/S TANCRED levert Kristiansand 1/9 til Solstad rederi, Skudeneshavn og døpt SOL JEAN.
6. M/S TROUBADOUR levert Hongkong 12/11 til John Swier & Sons Ltd., London. Nytt navn foreløbig ukjent.
7. M/T TITUS leveres i desember med «port» i vårt valg til clients of Southern Shipping and Finance Co. Ltd., London. Nytt navn er foreløbig ukjent.



# „Så satte vi mest mulig seil og styrte rett på land...”

*Da Wilhelmsen-barken «Axel» forliste under storstorm i Køge Bugt 13. november 1872*

Det er onsdag 13 november 1872.

Bark «Axel» av Tønsberg lå bidevind i den søndre del av Østersjøen rett øst for Sjælland og Møens hvite strender — kanskje bedre kjent fra historien under betegnelsen Køge Bukt.

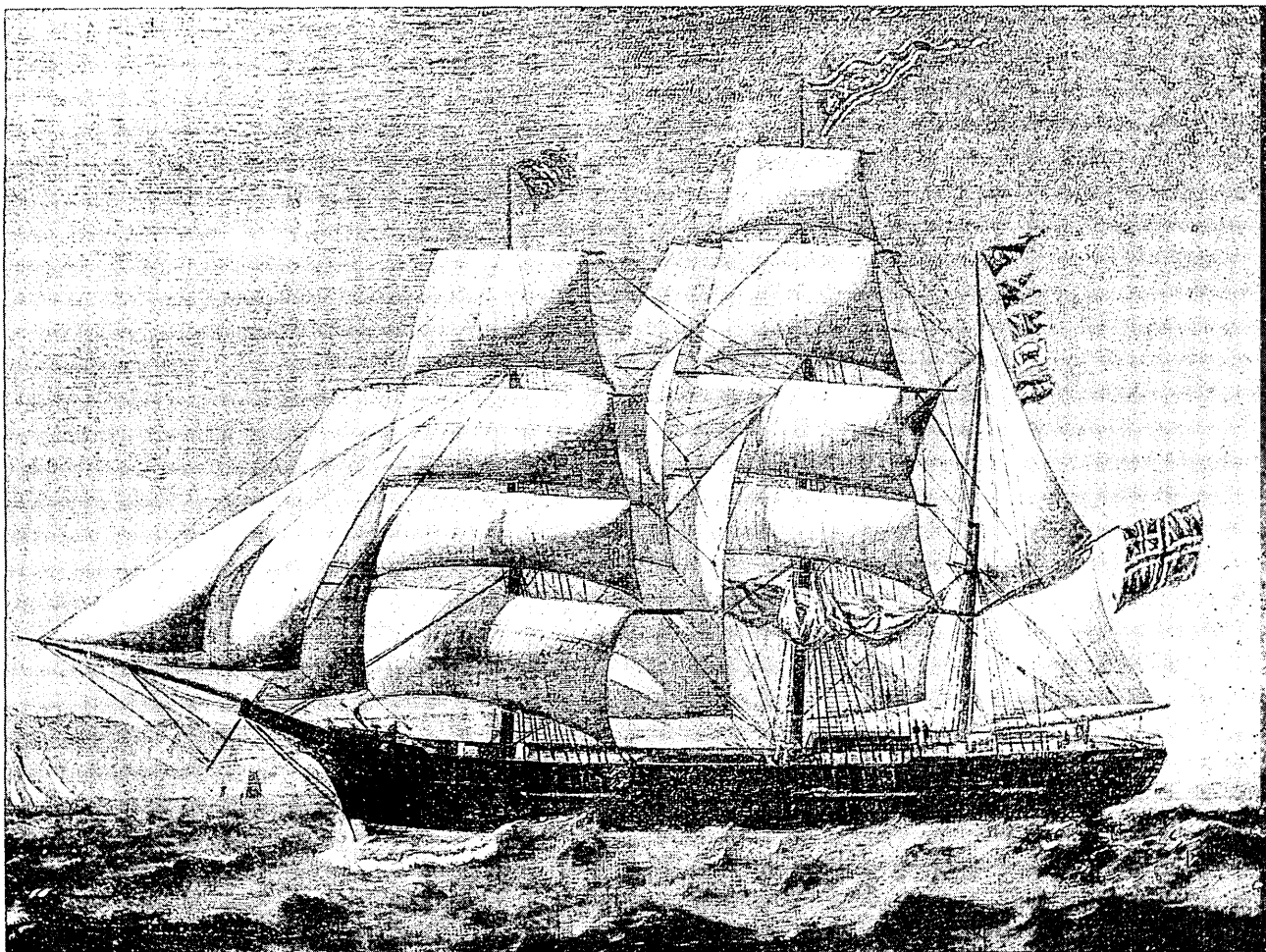
«Axel» var på reise fra Hernøsand til Dieppe og hadde i dagevis ligget for utgående, men sterk vestlig storm hadde gjort gjennomfart umulig.

Ut på ettermiddagen den 13. slo plutselig stormen fra vest om til orkan fra nordøst og situasjonen ble med en gang kritisk. Det ble fort på det rene at det

ville være umulig å seile klar av landet i le og gode råd ble med ett dyre.

«Axel» var et solid skib på 236 kommerselster bygget i Plymouth i Canada i 1854 og innkjøpt av Wilh. Wilhelmsen i 1866. Det var således ett av de første skib i Wilhelmsen-rederiets senere så store og velkjente flåte, skriver John Mentzoni i en meget interessant artikkel i det seneste nummer av «Veritas», organ for Det norske Veritas.

Styrmannen ombord i «Axel» var den 26-årige Gust Sivertsen, men ansvaret for de dramatiske belutnin-



Wilh. Wilhelmsens prektige bark «Axel» av Tønsberg

ger som måtte treffes på løpende bånd lå i sin helhet på skibets dyktige kaptein, Otto Sørbye.

Styrmann Sivertsen gir følgende enkle beretning om det som skjedde:

«Vi forsøkte å ankre, men mistet både anker og kjetting. Så satte vi mest mulig seil og styrte rett på land. Da skibet tørnet, krenget det over og ville kante hvorfor Sørbye ga ordre om at riggen skulle kappes. Vi måtte surre oss for vi hadde sjøen over oss helt til kl. 11 om kvelden da stormen gikk sydøstlig og ble litt rimeligere. Om morgenen da det ble lyst vasset vi og kavet oss iland».

Inne på stranden treffer styrmannen i grålysningen den 14. november til sin forbløffelse farbroren John Sivertsen fra Arendal som var skipper på barken «Vulcan». Denne lå strandet like ved.

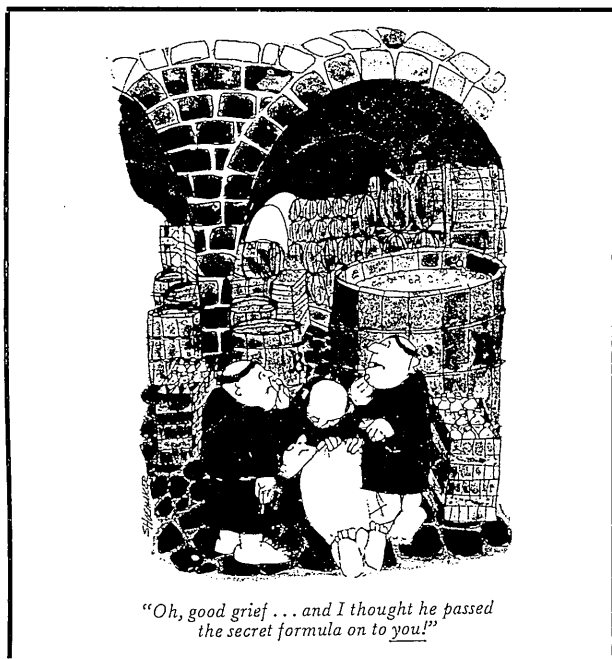
Men det var ikke bare dette plutselige og dramatiske møte mellom en ung norsk sjømann og hans onkel som ga grunn til forbløffelse og forferdelse.

Hele denne veldige stranden var oversådd med skibsvrak, og 300 forliste sjøfolk sto hutrende, men tross alt lykkelige, og konstaterte at redselsnatten var over og stormen på retur.

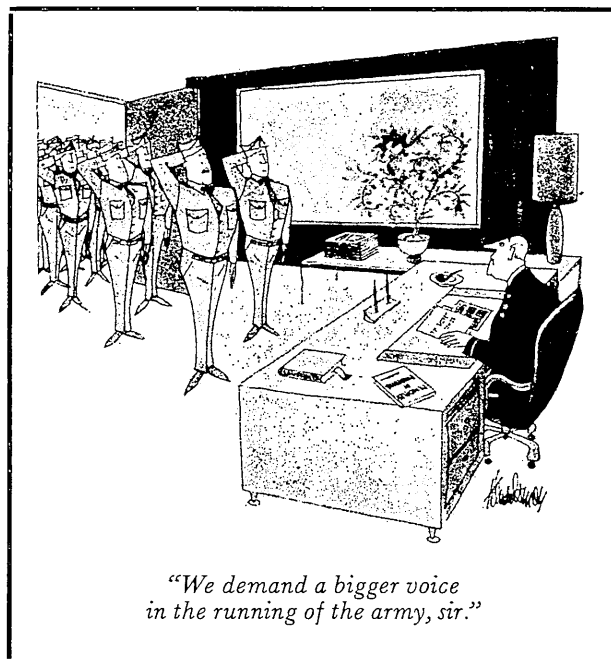
Det var da også den verste kombinasjon av storm og stormflod som noen gang er registrert i disse farvann.

Under og som følge av stormen den 13. november 1872 strandet ved de danske, svenske og tyske Østersjøkyster bortimot 200 fartøyer. Bare fra Amager til og med Møen strandet 112 skib hvorav 41 norske. Av disse 41 fartøyer blir 24 kondemnert der de sto. 17 kom av igjen, men flere av dem ble kondemnert etter endt reise.

Bortsett fra dramatikken og tragedien ble det også et veldig assuransemessig efterspill, og det var dette



*"Oh, good grief . . . and I thought he passed the secret formula on to you!"*



*"We demand a bigger voice in the running of the army, sir."*

som gjorde at besiktigelsesmann i Det norske Veritas, kaptein O. H. Gundersen, straks etter kom til strandingsområdet og i dagene som fulgte foretok en grundig registrering og kartlegging av de strandede skib.

I dette strandingsområde omkom så vidt vites 56 sjøfolk. Av disse var 23 norske.

Mellom Langesund og svenskekysten kom det inn 120 fartøyer. Dessuten totalforliste 7 på denne strekning. På svenskekysten nord for Gøteborg kom det inn 40 skib og 7 totalforliste i disse farvann. Stormen tvang altså 160 skib til å søke nødhavn i Oslofjorden mellom Gøteborg og Langesund.

#### DRAMATISK OUVERTYRE

Men det hadde skjedd dramatiske begivenheter før dette. Etter flere dagers sydlig kuling i Skagerak og Kattegat øket vinden utpå kvelden den 6. november 1872 til sterk storm, og en mengde skib som da befant seg i farvannet, kom i vanskeligheter.

Flere fartøyer berget seg inn til havnene på Sørlandet, men da stormen i løpet av natten til 7. november dreiet vestlig, ble det til havnene mellom Langesundsfjorden og Gøteborg at skibene søkte inn — ramponerte og seilslitte. Flere skib forliste eller strandet denne natten.

Utpå dagen den 7. begynte det ene skib etter det andre å innpassere Færder, og neste dag, den 8. om morgenen, var fjordmunningen formelig oversådd med fartøyer i havsnød. Noen søkte østover mot Fredrikstad, andre mot vestsiden og atter andre sto rett inn fjorden i et forrykende kav. Målet var å finne le og ankringsmuligheter. Bare i området Vrengen-Husøyflaket ankret det opp 44 skib.

# GJENOPPLIVNING — munn-til-munn-metoden

Innblåsningsmetoden (munn-til-munn) og den utvendige hjertekompresjon er resultater av en lang rekke undersøkelser og praktiske erfaringer høstet i forbindelse med gjenopplivning av pasienter etter plutselig død ved ulykker eller akutte sykdomstilstander. Metodene er så enkle og så effektive at det fra medisinsk hold ses som et mål at alle bør få elementær opplæring i disse teknikker og mulighet til praktisk trening og perfeksjonering. Sakkyndige hevder at mange tusen liv kan reddes hvert år hvis disse livredningsmetoder ble alminnelig kjent og innarbeidet.

Innføring i innblåsningsmetoden er obligatorisk bl. a. i ungdomsskolen og de maritime skoler, men er stort sett teoretisk med liten eller ingen praktisk øvelse.

I et par artikler i SKIB-REDERI skal vi gi en elementær orientering om følgende:

1. Munn-til-munn metoden.
2. Utvendig hjertekompresjon.
3. Bruk av oksygenutstyret som finnes ombord.

Veiledningen er basert på boken Cardio-Pulmonal Resuscitering, utgitt av The World Federation of Societies of Anaesthesiologists, som også har gjennomgått og godkjent manuskriptet.

Manuskriptet er utarbeidet av spesiallege i cardiologisk anesti A. Østerud i samarbeide med herr L. Holm Brynildsen i Leif Høegh & Co. A/S, som forøvrig ga oss tillatelse til å benytte den ferdig utarbeidete brosjyre.

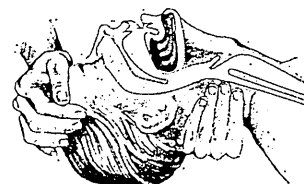
## PLUTSELIG DØD

Ved plutselig «død» vil det i mange tilfelle være en kort periode hvor mulighetene er tilstede for gjenopprettelse av livsfunksjonene. **Tidsmomentet er imidlertid viktig!** Stanser oksygentilførselen til hjernen i mer enn 3—5 minutter vil det føre til uopprettelige skader.

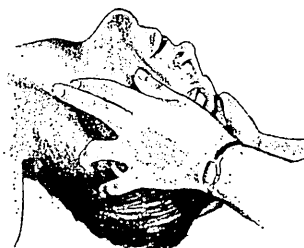
De vanligste årsaker til plutselig «død» er hjerteinfarkt, elektrisk støt, drukning, skader og gass- eller andre forgiftninger. Bevisstløshet kan i seg selv føre til kvelning ved at tungerothen faller tilbake mot bakre svelgvegg og tilstopper luftrøret.

## ØYEBLIKKELIGE TILTAK

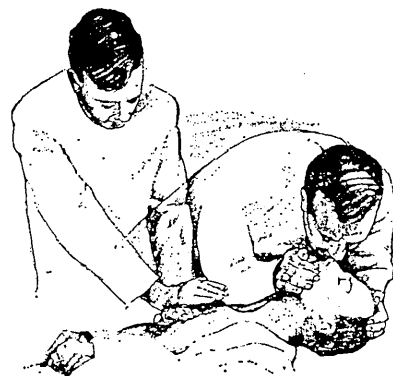
- a) Ved bevisstløshet:  
Bøy hodet bakover.

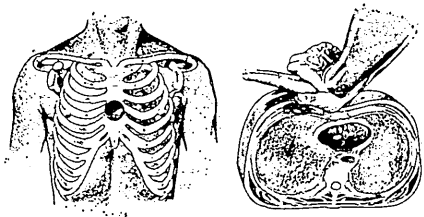


- b) Hvis pasienten ikke puster: Blås 3—5 ganger med munn-til-munn metoden. Hold hodet bakoverbøyet. Føl etter halspulsåren. Kan pulsen føles, fortsett med 12 innblåsninger pr. minutt.

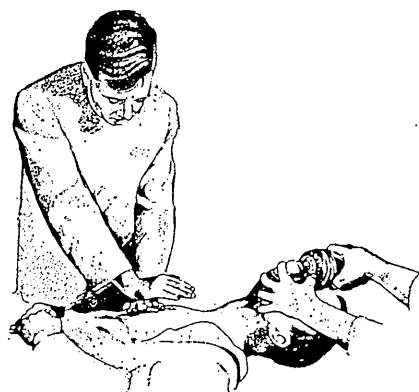


- c) Ingen puls: (Utvidede pupiller — pasienten ser død ut.)  
Utvendig hjertekompresjon 1 gang pr. sekund.  
En redder: Avvekslende 2 innblåsninger og 15 hjertekompresjoner.  
To redde: En innblåsning for hver 5. hjertekompresjon.





Press brystbenet 4—5 cm ned. Fortsett gjenopplivningen til hjertet slår av seg selv.



## INNBLÅSNINGSMETODEN

Munn-til-munn/munn-til-nese.

Fremgangsmåten for en førstehjelper til å oppnå fri luftvei og derved muligheten for gjenopprettelse av normalt åndedrett hos en bevisstløs pasient, er:

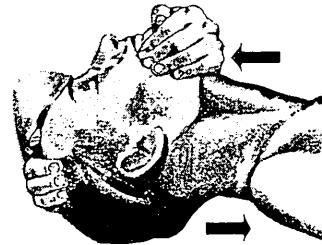
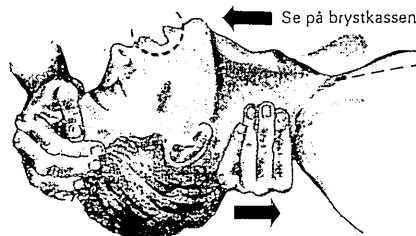
- 1) Riktig leie av pasienten.
  - 2) Bakoverbøyning av hodet.
  - 3) Rensing av svelget.
  - 4) Forsøk på å blåse luft i lungene.
  - 5) Fremoverføring av underkjeven.
- 1) En bevisstløs pasient som trenger gjenopplivning, skal ligge på ryggen med hodet bøyet bakover. Bevisstløse pasienter som ikke trenger gjenopplivning (puster selv og har god farve), skal ligge på siden med hodet bøyet bakover. Pasienten skal ligge vannrett, gjerne med benene opp, men ikke med hodet ned.
  - 2) Hodet bøyes bakover ved å plasere en hånd under nakken og en på pannen. Ved bakoverbøyning strekkes vevet mellom strupehodet og underkjeven og derved løftes tungeroten frem fra bakre svelgvegg. Maksimal bakoverbøyning av hodet er den viktigste prosedyre ved enhver gjenopplivning og vil gi fri luftvei hos ca. 80 prosent av alle bevisstløse pasienter.
  - 3) Hvis det er fremmedlegemer i munn eller svelg, må disse fjernes raskt. Fjern også løstennner. Snu pasientens hode og skuldre halvveis til siden, press munnen opp og rens munn og svelg med fingrene eller et stykke tøy.
  - 4) Forsøk å blåse luft ned i pasientens lunger. Lykkes ikke første forsøk så prøv igjen og blås da litt hårdere.
  - 5) Hvis man fremdeles ikke får luft ned i pasientens lunger, vil man oppnå størst mulig åpning av luftveien ved å kombinere maksimal bakoverbøyning av hodet med fremoverbøyning av underkjeven. Man griper om underkjeven med tommelfingeren inne i munnen og løfter underkjeven frem, eller kjeven føres frem ved å skyve bak kjevevinkelen med begge hender. Behandler man skadede pasienter hvor det er mistanke om brudd av halshvirvelsøylen må hodet ikke bøyes eller dreies da dette kan skade ryggmargen. Fri luftvei må da etableres ved fremoverføring av underkjeven.



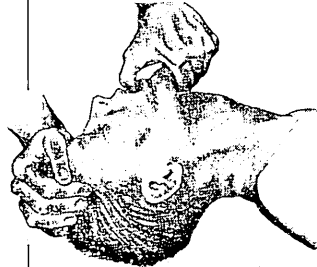
### MUNN-TIL-MUNN OG MUNN-TIL-NESE

Bøy hodet bakover  
Blås gjennom munnen

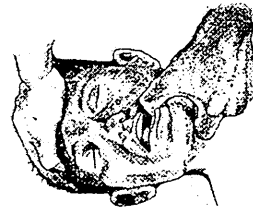
Eller: Bøy hodet bakover  
Blås gjennom nesen



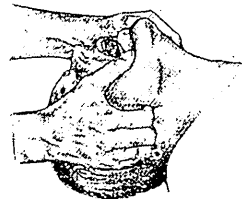
Hvis brystkassen ikke hever seg:  
Trekk kjæven fremover. Bøy hodet bakover. Blås gjennom den åpne munnen



med  
tommelen  
i  
munnen

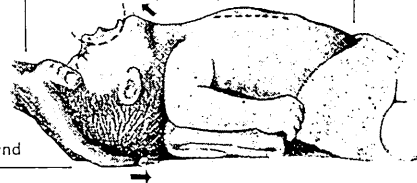


Eller med begge hender



Når brystkassen hever seg ta vekk  
munnen: Gjenta dette hvert 3-5 sekund

Hos spebarn:  
Blås forsiktig gjennom munn og nese  
se på brystkassen



## INNBLÅSNINGSMETODIKKEN

De fleste metoder til kunstig åndedrett som anbefales idag er basert på periodisk innblåsning av luft i pasientens lunger. Overtrykket i luftveiene bør reduseres til atmosfære-trykk mellom hver innblåsning.

De krefter som motvirker innblåsningen er først og fremst lungenes og brystkassens elastisitet samt friksjonsmotstanden i luftveiene.

Vi skal her se på to former for kunstig åndedrett:

- 1) Innblåsning av redderens egen utåndingsluft hvor overtrykk oppnås ved redderens egen lungekapasitet.
- 2) Innblåsning av atmosfæreluft via en ansiktsmaske hvor overtrykket oppnås ved hjelp av en selv-ekspanderende ballong eller bag.

## MUNN-TIL-MUNN/MUNN TIL NESE

Er pasienten bevisstløs, bøy hodet bakover.

Hvis han ikke puster, blås inn i hans lunger gjennom munnen.

Hvis det er tilstopping, lukk pasientens munn og blås gjennom nesene.

Hvis heller ikke dette lykkes, skyv eller trekk kjeven frem og blås gjennom munnen.

Når man blåser gjennom munnen, lukkes nesene med to fingre eller ved å legge kinnet mot pasientens nesebor under innblåsningen. Bakoverbøyning av hodet medfører som regel at munnen åpner seg automatisk. Ta et dypt åndedrag, plasser munnen over pasientens munn (munn og nese hos barn og spebarn), og blås inn i pasienten med vid åpen munn (hos voksne blåses kraftig, hos barn med mindre kraft, og av hensyn til faren for å skade lungene med stor forsiktighet hos spebarn).

Se på brystkassen under innblåsningen. Når brystkassen hever seg avbrytes innblåsningen, og munnen tas vekk fra pasientens munn slik at utåndingen kan skje passivt. Den neste innblåsningen foretas så snart utåndingen er avsluttet. Innblåsningstakten er ikke så viktig som å blåse inn et tilstrekkelig volum. Etter 3 til 5 dype og raske innblåsninger kjenner man etter om pulsen er tilstede.

Hvis pulsen kan føles, fortsetter man med innblåsninger hvert 5. sekund (ca. 12 ganger i minuttet). Hos barn bør takten være noe raskere.

Når man blåser gjennom nesene, lukkes munnen med fingrene. Redderen gaper over pasientens nese (klem ikke neseborene sammen med leppene) og blåser. Under utånding åpnes munnen.

Fremløfting av kjeven samtidig som munnen åpnes og hodet bøyes bakover skaffer tilveie en ideell luftpassasje. Teknikken med tommelfingeren i pasientens munn er lettere å utføre enn å skyve kjeven frem med begge hender. Vær oppmerksom på at pasienten kan bite i tommelfingeren.



Vær oppmerksom på maveinnhold i munnhulen.  
Vær rask med rensingen.

Luft kan blåses ned i pasientens mavesekk. Særlig skjer dette når luftveien er tilstoppet og innblåsningsstrykket er høyt. Det vanskeliggjør innblåsningen og fremkaller brekninger. Hvis man ser at bukveggen buler seg ut som tegn på at mavesekken blåses opp, skal man presse en hånd mot pasientens mellomgulv (mellom navlen og brystbenspissen). Luften vil da bli presset ut av mavesekken. Dette innebærer en risiko for oppkast og må derfor ikke gjøres uten at pasientens hode og skuldre snues til siden samtidig som man forbereder seg på å måtte rense svelget.

# SKIPSADOPSJON

## Norsk Skipsadopsjon - 25 år

Den 9. mai 1946 blir betraktet som stiftelsesdagen for skipsadopsjonens virksomhet i Norge. I 25 år har Norsk Skipsadopsjon vært vel forankret som kontaktorgan for skoler og skip. Tiltaket var imidlertid ikke ukjent, idet en prøvedrift kort tid før utbruddet av den 2. verdenskrig hadde vist at adopsjonstanken hadde sin store betydning.

Selve ideen kom fra England, der arbeidet med dette var kommet inn i faste former nærmest ved en tilfeldighet. En skolegutt i London var blitt satt på den ide å etablere kontakt med skip som hadde mesteparten av verden som sitt virkefelt. Brevene som han mottok i mengder, delte han med klassekameratene, og da dette ble kjent for skolestyret i London, satte man i gang en prøvedrift med fire skoler og fire skip. Prøvedriften ble meget vellykket, og i 1936 ble The British Ship Adoption Society stiftet. To år senere var det 600 skoler som hadde etablert nær kontakt med hvert sitt skip.

En og annen lærer i Norge som hadde hørt om tiltaket, opprettet på eget initiativ forbindelse med et skip, men æren for at skipsadopsjonen fikk en virkelig utbredelse her hjemme, må tillegges avdøde skipsreder Knut Ulstein-Kloster. Han virket på forskjellige måter for å spre opplysning om skipsfartens betydning, han utarbeidet lærebøker for shippingfolk og skrev populærbøker om skipsfarten. Skipsreder Kloster, som var blitt kjent med skipsadopsjonens suksess i England, drøftet saken med representanter for lærerorganisasjonene og «Sjøfartstidende», og den 6. januar 1939 ble det nedsatt en arbeidskomité som skulle legge forholdene til rette.

Rederiene fattet stor interesse for saken, og henvendelser til en rekke skipsførere ble positivt mottatt. Snart var femti skip med i prøvedriften, fordelt på skoler fra Kristiansand i sør til Hammerfest i nord. Norges Handels- og Sjøfartstidende foresto det rent praktiske arbeide med tiltaket, og resultatene lot ikke vente på seg lenge. Men med krigsutbruddet i 1940 fikk det hele en brå slutt.

Det tok et år etter fredsslutningen før forholdene var blitt såpass avklart at skipsreder Kloster fant det forsvarlig å gjenoppta arbeidet, og arbeidskomiteen holdt sitt første møte 9. mai 1946. Norsk Skipsadopsjon var dermed etablert. Under ledelse av sekretær Magne Graff skulle det være et sentralkontor som skal ha kontakt med hver enkelt av skolene og stadig holde interessen for saken varm og levende. Et spesielt tilsynsutvalg med dominerende innslag fra lærerstanden skulle blant annet gi en garanti for tiltakets nøytrale karakter. Virksomheten ble med årene mer og mer omfattende, og det ble ansatt to medarbeidere på heltid. Ved skipsreder Knut Ulstein Klos-



ters død i 1945, ble skipsreder Carsten Bruun valgt til ny formann i styret. Han ble i 1960 avløst av den nåværende formann, skipsreder G. K. Borgestad.

## Virksomheten

### 1 000 skoler har hatt kontakt

I løpet av de 25 år som er gått, har ca. 1 000 skoler i kortere eller lengre tid hatt gleden av å betrakte et skip som sitt. Hovedtyngden av skolene har vært folkeskoler, men realskolene og gymnasiene har også vært forholdsvis sterkt representert. Lærerskoleelever har også fått en god innføring gjennom øvings-skoler som har adopsjonsskip.

For 12-15 år siden var det en topp med rundt regnet 500 kontakter. Strukturendringen, ikke bare i skolene, men også i handelsflåten — ved forandring i skipstyper og størrelser, lavere bemanning og mindre tid ved land, har bidratt til at antall kontakter har vært synkende. Men forholdene synes nå å tilsa at man atter kan regne med en stigning i interessen for skipsadopsjon.

## Spesialskoler

Sjøfolk har som kjent et stort hjertelag når det gjelder barn og voksne med ett eller annet handicap. En del spesialskoler har oppnådd meget positiv forbindelse med skip. Det kan være skoler for blinde, åndssvake, invalide og andre som ved adopsjonsarbeidet har fått en ny og stor interesse, en interesse som gir dem meget. Sammen med ordinære sendinger har det ofte fulgt til dels betydelige pengebeløp som er blitt anvendt til beste for elevene på forskjellige måter. Vanlige skoler har også fra sitt adopsjonsskip mottatt pengebeløp med anmodning om å gi dem til en eller annen institusjon for handicappe-de i skolens nærhet.

## Kontaktformer

Elever og lærere har alltid tenkt seg muligheten av å komme ombord på sitt adoptivskip. I de første årene var det mange skoler som fikk anledning til slike besøk, og rederiene var mer enn imøtekommede. Utviklingen har imidlertid i de senere år gått i retning av færre og færre anløp av norske havner, og oppholdene er også blitt kortet inn til et minimum. Men når muligheten har vært tilstede, har elevene alltid møtt positiv reaksjon. I stigende utstrekning har sjøfolk avlagt «sine» skoler besøk, og det er gjerne blitt skoletimer som blir husket.

For lokalpressen har besøk ombord og annet stoff om og fra adoptivskipet vært godt stoff. Men «Sjøfartstidende» har vært den selvskrevne avis å benytte når det gjelder adopsjonsnytt, og de aller fleste adoptivskoler får denne avisen tilsendt.

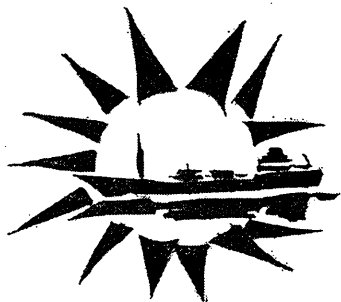
Fra tid til annen har det vært arrangert premiekonkurranser, både på det lokale plan og på landsbasis. Til jubileumskonkurransen i år var det laget oppgaver passende for forskjellige alderstrinn, enten i form av gruppearbeider eller enkeltprestasjoner. Kravet var at motivet skulle ha noe med skip og sjø å gjøre. Det var egne klasser for lærere og sjøfolk. Tilslutningen til denne konkurransen var meget god, og takket være interesse fra rederienes side kunne det deles ut mange fine premier.

## Møtevirksomhet og arrangementer

Hvert år arrangerer Norsk Skipsadopsjon kontaktmøter i Oslo, noe som har sin store berettigelse. Her møtes lærere, sjøfolk og rederirepresentanter. Lignende tilstelninger blir mer og mindre sporadisk arrangert ikke bare i de større sjøfartsbyene, men også i de fleste innlandsbyer og i bygdene.

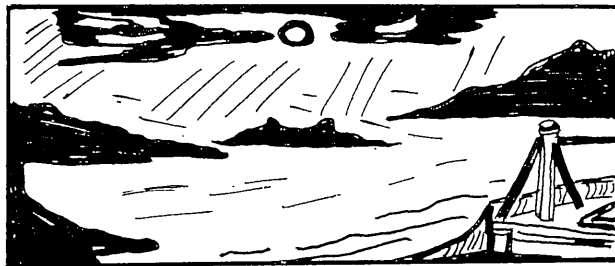
«Skipsadopsjonen» har ca. 40-50 reisedager pr. år, og det blir som regel både to og tre skolebesøk pr. dag. I tillegg kommer besøk på skoler i Oslo og nærmeste omegn. Ved større arrangementer har man som regel hatt bistand fra ferierende sjøfolk eller folk fra de interesserte rederier. Flere skoler har i egen regi arrangert skipsfartsforestillinger der adoptivskipet har en naturlig og sentral plass. Og rederiene har alltid vist stor imøtekommenhet ved bistand til maritime arrangementer når skolene er på skoleturer eller lignende. Ved flere lærerstevner rundt om i landet har det vært avsatt plass til Skipsadopsjonen på programmet.

Sjømannsmisjonen må også nevnes i denne sammenheng. Man har hatt god nytte av dens tjenestevillighet på forskjellige måter. Dette gjelder ikke minst når det årvisse problem dukker opp: å nå skipene med julepakker.



## Kontakten med hjemlandet

Man må se det som et godt tegn at sjøfolk i ansvarefulle stillinger — når de kommer ombord på et nytt skip — etterlyser en skole å ha kontakt med. De mange og verdifulle sendingene som i årenes løp har kommet fra skipene til adopsjonsskolene, tyder også på sjøfolkenes interesse. Ingen ville vel ha brydd seg om å satse så meget hvis man ikke satte pris på denne kontakten.



Sjøfolk som i årevis har stelt med skipsadopsjonen, har hele tiden sett den store misjonen dette arbeidet har. Hensikten med arbeidet er to-sidig, men det er utvilsomt skolene som har den største nytten av denne kontakten. Hva vet vel gjennomsnittsnordmannen om norske skip og sjømenn på de syv verdenshav? Dette er et av utgangspunktene for at sjøfolkene har etablert kontakt med hjemlandet, for blant annet å spre positiv informasjon om sjømannstanden til unge nordmenn. Gjennom skipsadopsjonen får lærere, elever og foreldre et livsnært innblikk i norske skipsfart — landets mest valutaskapende næring.

Men det er ikke bare for å spre opplysning og bidra til skoleundervisningen at så mange er med på dette arbeidet. Kontakten med hjemlandet har alltid betydd mye for seilende nordmenn under fjerne himmelstrøk. Det skaper glede ombord når det kommer post — ikke minst fra «vår skole». Og det er ikke så rent få hyggelige sendinger som er blitt formidlet gjennom Skipsadopsjonen. Sjømannen tilbringer ofte ukevis i åpen sjø, hvor tiden gjerne går langsomt. Men hva gjør vel det når han endelig står med noe hjemmefra i hendene, i dette tilfelle noe som hele skipet kan ha litt glede av.

Det er alltid hyggelig å høre om dagliglivet i en norsk by eller bygd, om juleforberedelser og påskeferier, om skoleturer og stiloppgaver. Sendingene inneholder jo også allsidige gruppearbeider og geografiske opplysninger om skipenes anløpshavner og annet. Juleposten med pakker til alle ombord er meget populær, og det gjør det hele litt mer hjemlig å få sending fra adopsjonsklassen med hilsen fra kjente navn.

Gjennom skipsadopsjonen har skip og mannskap fått venner som forsøker å være et ledd i kontakten mellom skipene og oss her hjemme — en kontakt som er nødvendig og positiv for begge parter.



## Hva betyr skipsadopsjon for skolene?

Idag er over 350 skoler og skip med i det kontaktarbeidet som ledes av Norsk Skipsadopsjon. En rekke skoler står på venteliste i håp om å sikre seg et skip, og det synes som om interessen for skipsadopsjon er stadig stigende. Det er da nærliggende å stille spørsmålet om hva denne kontakten betyr for skolene.

Hva de fleste lærere som har drevet med adopsjonsarbeidet en viss tid kan bekrefte, er at skipsadopsjonen er en viktig motivasjonsfaktor når det gjelder arbeidet med de fleste fag. I de tilfeller oppgaver eller samtaler kan knyttes direkte til adoptivskipet og dets virksomhet får undervisningen et mer livsnært innhold.

I første rekke kommer nok kontakten med skipet samfunnsfagene til gode. I de brev eller aviser som skolene mottar fra sine skip følger gjerne lange beskrivelser av havner/byer/land/folk under fjerne himmelstrøk. Ofte er brevene ledsaget av fotos, prospektkort og brosjyremateriell. Dette kan trekkes direkte inn i undervisningen i de nevnte fag. Lærebøkene ofte tørre fremstillinger får liv. Stoffet kan gjøres til gjenstand for arbeidsoppgaver, enkeltvis eller i grupper, eller man kan knytte stiloppgaver, særoppgaver eller elevforedrag til stoffet.

Ved bruk av den nødvendige fantasi fra lærerens side kan dette stoff tilpasses undervisningen i flere fag. Matematikk, engelsk og forming faller naturlig inn her. Det er som regel lettere å gi seg i kast med matematikkoppgaver når tallene har tilknytning til ens «eget» skip — det være seg i forbindelse med utregning av utseilt distanse, bunkersforbruk, omregning av fremmed valuta o. l.

Viktig er det også at kontakten med adoptivskipet gir elevene et innblikk i sjømannsyrket. Noe rekrutteringstiltak er ikke skipsadopsjonen ment å være, men det er klart at det er vervet en del rekrutter til handelsflåten gjennom denne kontakten mellom sjø og land.

Sikkert er det i hvert fall at skipsadopsjonen bidrar til å gi informasjon om det sjømannslivet fører med seg av både godt og vondt.

Et annet moment av betydning er den atmosfære som skapes omkring adopsjonsarbeidet. Jeg har selv sett klasserom utstyrt som rene «sjømannsklubber». Her finnes skipets rute inntegnet på store verdenskart, posisjonslister, skipstegninger, skipsmodell, prospektkort, avisutklipp, knutebrett, rederivimpel m. m. Alt dette, sammen med gaver mottatt fra skipet, er med på å skape atmosfære og trivsel i klasserommet.

Skipsbesøk er selvsagt uhyre populært, men dessverre ofte vanskelig å arrangere. Men for skolen er det like populært å få besøk av en eller flere av mannskapet.

Selv har jeg opplevd at over 60 ungdommer i 15-års alderen har sittet bom stille i nesten tre timer og lyttet henført til en båtsmanns beretninger om

dagliglivet ombord og opplevelser i fjerne land. Det er sjelden i norsk skole i dag.

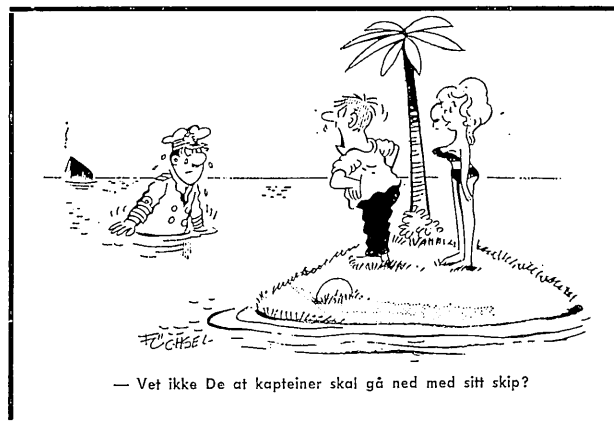
Vi kan ikke måle resultater av denne kontakten skole - skip, men de fleste som har vært med i dette arbeidet kan i hvert fall si seg enig med ildsjelen og inspiratoren avd.sjef Magne Graff i Norsk Skipsadopsjon: «Skipsadopsjonen er blitt en del av mange skolars daglige liv. Den har spredd kunnskap om vår handelsflåte og gitt skolefag liv og mening».

### Pr. 1. november 1971 hadde følgende WW-skip kontakt med norske skoler:

M/S TAGAYTAY - Byåsen skole, Trondheim.  
M/S TAI PING - Røyrvik folkeskole, Nordre Grong.  
M/S TALABOT - Ener skole, 2322 Ridabu.  
M/T TIBERIUS - Stokkeland skole, Utkjerr.  
M/S TORONTO - Berlevåg skole, Berlevåg.  
M/S TORRENS - Dale skole, Luster i Sogn.  
M/T TAURUS - Bryn skole, Oslo.  
M/S TOSCANA - Elton off. skole, Raufoss.  
M/T TUAREG - Kilen ungdomsskole, Skalbukilen.  
M/S TØNSBERG - Husøy skole, Tønsberg.  
M/S TYR - Siggerud skole, Ski.  
M/S TAMERLANE - Hosle skole, Bekkestua.  
M/S TAKARA - Raufoss skole, Raufoss.

Vi har altså 13 skip med i adopsjonsarbeidet, et tall som må synes lite i forhold til antall av rederiets skip. For et par år siden var tallet opp i over 20 adoptivskip, men den synkende tendensen skyldes også at skip i mellomtiden er solgt og at de mest tiltakslystne sjeler har forsvunnet fra skipene.

Vi vil hermed appellere spesielt til de yngre ombord og til tillitsmenn ombord på våre nyeste båter om å ta et initiativ til å være med i Norsk Skipsadopsjon. Vår kontaktmann i rederiet er forhyrings sjef Børke, og vi vil gjøre at for å svare på henvendelser og hjelpe skipene til et opplegg i samarbeide med skolene.



## Bøker til skipsbiblioteket

Firmaets julegave til skipsbibliotekene består av to bøker, John O. Egelands «Vi skal videre» og Erik Byes «Spinn, mitt hjul». To vidt forskjellige bøker, men begge forfattet av menn med nær tilknytning til skipsfarten — hvilket er iallfall én av årsakene til at nettopp disse to bøkene er valgt til WW's skipsbibliotek — de hører nemlig hjemme i samtlige, slik vi ser det.

John O. Egeland: «VI SKAL VIDERE».  
Aschehoughs Forlag, 351 sider.

John O. Egelands bok er en fortsettelse av hans første bok «Gjennom brott og brann», som utkom i 1968. Forfatteren reddegjør her for gjenoppbygningen av den norske handelsflåten i årene etter krigen — og det er i sannhet fascinerende lesning. Egeland var fra 1946 og utover assisterende direktør i Norges Rederforbund og var direkte engasjert i forhandlinger med norske og utenlandske myndigheter, med sjømannsorganisasjonene, og med representanter for utenlandsk verkstedindustri, så det er rene facts leseren får seg forelagt. I en noe provoserende form, utvilsomt, men nettopp Egelands form — og eminente sprogdrakt — gjør denne form for historielekning ekstra artig.

Boken bør leses av alle med interesse for norsk skipsfart.

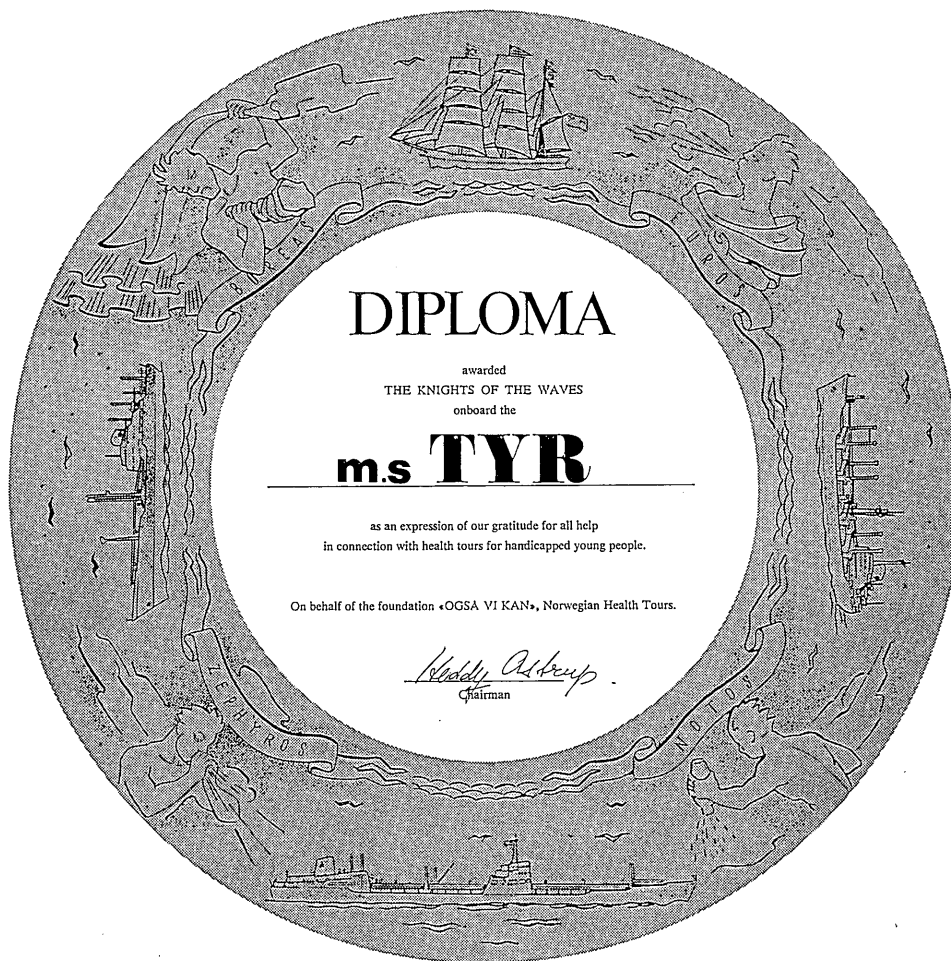
Erik Bye: «SPINN, MITT HJUL».  
Cappelen, 160 sider.

Erik Bye trenger ikke lenger noen presentasjon. Hans første bok, «Munnspill under åpen himmel», ble norske bokhandlers største salgssuksess i 60-årene — men etter å ha lest «Spinn, mitt hjul», finner jeg grunn til å tro at denne boken ikke vil finne plass under færre juletrær.

Boken gir ikke bare et inntrykk av forfatterens dype kjærlighet til — og forståelse for — de mennesker han møter. Han benytter også et ordvalg og en billedrikdom som gjør at leseren bent frem opplever menneskene i deres rette element.

For ennå er din skute langt av lande,  
men aldri var deg mennesket mer nært  
enn nettopp nå, i denne gyldne time  
som lar deg fatte alt du fikk å holde kjært.

Skriver Erik Bye i diktet som avslutter boken, forfattet ombord på hans egen skøyte «Prøven». Vi blir så gjerne med ham ombord — takk for boken, Erik!  
S. K.



Mannskapet på M/S TYR har holdt innsamling og oversendt stiftelsen «Også Vi Kan», Norske Helsereiser, et stort pengebeløp til å finansiere helsereise for en funksjonshemmet ungdom. Denne blir da skipets «adoptivbarn», og kontakt mellom besetningen og ungdommen blir opprettet. Alle ungdommer som har nytt godt av en slik «adopsjon», har vært uendelig takknemlige og begeistret for denne gaven.

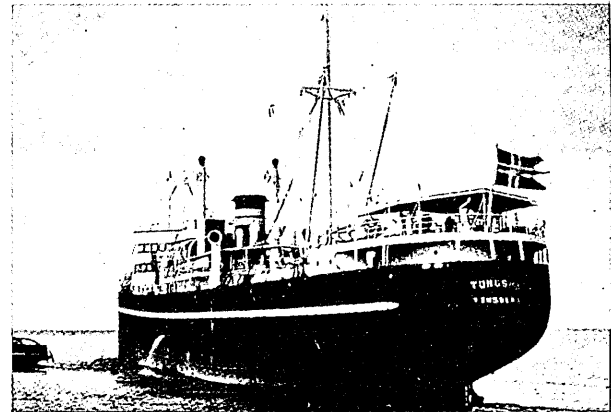
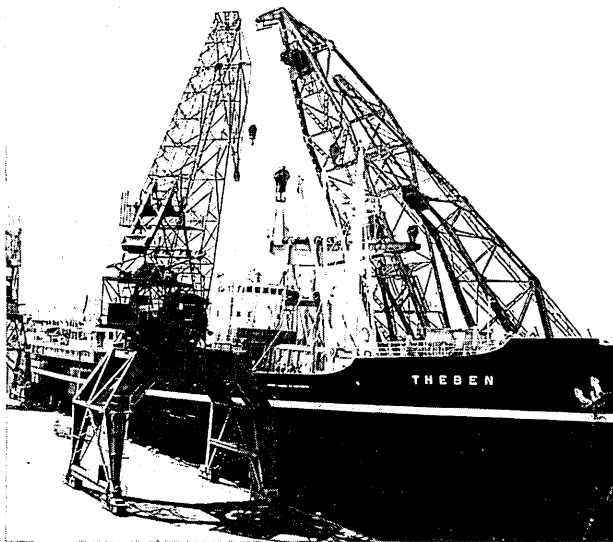
Som tegn på takknemlighet har M/S TYR mottatt et diplom til opphengning på båten.

# Lest og Hørt •

## REKORDLØFT I GØTEBORG HAVN

I Gøteborgs Frihavn ble det i mai lastet en 267-tonns ASEA-transformator ombord på M/S THEBEN for skipning til New Orleans. Løftet er det tyngste som har vært foretatt i Gøteborg havn. Løftekraften på havnens største pontonkraner, Chapman og P1, var forsterket gjennom et spesialarrangement. Transformatoren ble løftet fra kaiplass 113 hvorefter det hele ble halt til kaiplass 112 for lastning på THEBEN.

Transformatoren, som er på 950 MW, er den første av tre som ASEA skal levere til Appalachian Power Co. i Scary, West Virginia. Den er videre den største 3-fase-transformator ASEA noengang har tilvirket.



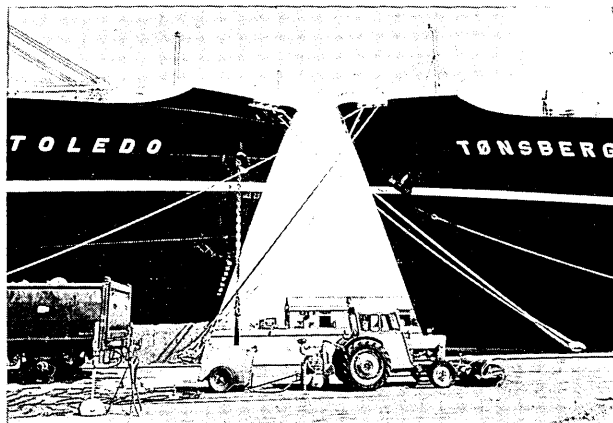
## NORSKE SKIP OPP GJENNOM TIDENE

M/S TUNGSHA. Ullfarten mellom Australia og Europa krevde god og hurtig tonnasje, og i første av 20-årene satte Wilh. Wilhelmsen inn de første motorskip i denne traden. TUNGSHA var på 9230 t.d.w. og ble bygd ved Deutsche Werft i 1924 som søsterskip til «TAIWAN». Skipets krigshistorie var heldigvis ikke av de verste, og krigsskadene innskrenket seg til livbåtene. De ble nemlig brukt ved evakueringen fra Dunkerque mens TUNGSHA selv lå i London. Man fikk ikke igjen mer enn 1 livbåt uskadd efter den hendelsen. I 1951 ble TUNGSHA solgt til O. Pedersens rederi i Oslo som dømte skipet om til «Sunny Queen». Under dette navn seilte det ennå i noen år for Wilhelmsen. I 1956 ble skipet imidlertid solgt til «Liberia» og fikk navnet «Paula». Ikke før i 1960 ble skipet hogd opp — 36 år gammelt. De var seiglivet disse første dieselbåtene. (Vi Menn)

## EN HYGGELIG TANKE

Fra Firma Einar Cook, Bergen, som har overtatt vraket av S/S TUGELA har rederiet som gave mottatt skipets klokke.

S/S TUGELA som var bygget i 1921 gikk 24. mars 1945 på en mine og sank ved Askvoll syd for Florø. Vi synes det var en hyggelig tanke, og det hører til historien at klokken var oppusset og som ny.



Ved kai i Aarhus.



Kaptein A. Thygeson på M/S THEBEN sammen med Miss Amerika under et PR-besøk i Savannah.



# FIRMANYTT og PERSONALIA

## FRATREDEN MED PENSJON

Kaptein Leif Øines sluttet den 9. oktober etter fylt aldersgrense. Han begynte i rederiet som 3. styrmann etter flere års tjeneste i andre rederier i 1945. Etter mange års tjeneste som fører i vårt rederi, vil det være mange både ute og ved kontoret som vil savne ham.

Stuert Olaf Aasheim sluttet den 31. juli etter oppnådd pensjonsalder. Aasheim hadde fartstid fra andre rederier da han begynte i vårt rederi som jungmann i 1929. I 1933 begynte han i stuertdepartementet, og ble stuert allerede i 1940. Hans mange venner vil ønske ham en hyggelig pensjonstid i årene fremover.

Vi ser frem til fortsatt hyggelig kontakt med kaptein Øines og stuert Aasheim.

## VI GRATULERER

### 25 års tjeneste

Linjeekspeditør Thorbjørn Gryteland, 1. oktober  
 Linjebefrakter Leif Kristiansen, 1. oktober  
 Kaptein Leif Øines 7. oktober  
 Maskinsjef Didrik Brandshaug 7. oktober  
 Linjebefrakter Bjørn Brandt, 4. november  
 Avdelingssjef Carl Walbeck-Sørensen, 4. november.

### 50 års fødselsdag:

Inspektør Arne K. Thommessen, 27. november

### 60 års fødselsdag:

Fraktkonsulent Georg Nordal, 27. oktober

### Norges Rederforbunds gullmedalje er tildelt:

Kaptein Just Jahren  
 Kaptein Thorleif Hansen  
 Kaptein Vidar Foyn Foynes  
 Kaptein Dagfinn Holtan Nilsen  
 Kaptein Thorleif Hammer  
 Kaptein Johan Winther Pedersen  
 Kaptein Leif Øines  
 Maskinsjef Bård Risvold  
 Maskinsjef Didrik Brandshaug  
 Stuert Knut Aas  
 Radiooffiser Anton Pedersen  
 Elektriker Arne Amundsen

# skipsidrett...

Vi skriver 30. november og årets friidretts- og fotball-begivenheter til sjøs er over for i år. For vårt reders vedkommende kan vi også i år se tilbake på et godt år. Årets prestasjon står vel «TROLL FOREST» for. Skipet lå pr. 24. november som nr. 11 i verdensserien i fotball med en kamp gjenstående. Med seier over god motstander ville «TROLL FOREST» vært verdensmester i fotball 1971.

Alt ble gjort for at skipet skulle få denne kampen, og da skipet var dirigert til Jacksonville, ble velferdskontorene i New Orleans og Norfolk satt i alarm. Det lå fin tilrette for at vi skulle få vår første verdensmester i historien. I siste øyeblikk ble skipet omdirigert til St. Johns og der blir det nok ingen fotball.

Av oversikten pr. 15. november konstaterer vi at WW-skip i år er med på alle idrettskonkurranser, bortsett fra idrettsmerkekonkurransen. Det mest gledelige er, synes jeg, at to av våre skip «TANABATA» og «TEHERAN» ligger blant de ti beste i svømmeknappkonkurransen, og vi håper at flere av skipene følger opp her. Etter «TANABATA»s førsteplass i lagkonkurransen i friidrett i 1970, har vi i år vårt beste skip «TIBERIUS» på 38 plass godt fulgt av «TERRIER» på 40.

Fotballseriene som i år er redusert til to, har også god oppslutning fra WW-skipene. Best til nå er «THEBEN», (nr. 6), «TARONGA»

(28), «TARN» (35), «TROLL FOREST» (46) og «TENNESSEE (49) i norsk serie. I verdensserien har vi som før nevnt «TROLL FOREST» på 11. plass, «TARN» på 16. og «THEBEN» på 20. plass.

I hopp uten tilløp er «TARN» vårt beste skip på 14. plass, fulgt av «TERRIER» på 39. og «TANABATA» nr. 41.



Kaptein K. Røeggen

På det individuelle område rager nok vår alltid optimistiske kulestøter Karl Røeggens resultat på 11,32 m, høyest hittil, hele 1,34 m foran annenmann. Etter svikt fra brødrene Kristoffersen dette år, har kaptein Røeggen vist sin styrke og vi gratulerer på forhånd.

Individuelt er det igjen hyggelig å konstatere at Antoni Kristoffer har hevdet seg fint i konkurranse Videre at Helge Dyrli og Rolf Bosen holder koken.



Marit Hansen

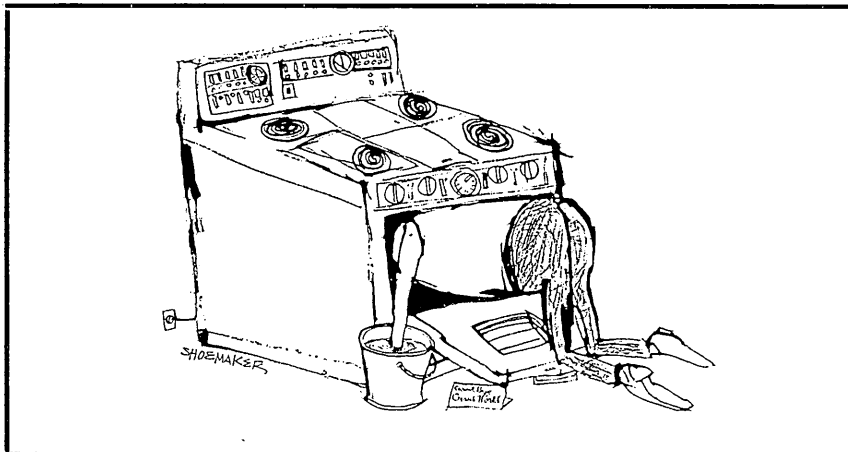
På spinnesiden er det igjen Mon Walle, Ingrid Berg, Marit Hansen og Karen Boysen som hevder WW-flagget i ære.

Men det er ikke bare friidrett og fotball som drives ombord i våre skip. Vi har fått utallige rapporter om hyggekvelder, kontaktmøter etc. samt stadig flere innsendte skipper aviser som vi er meget godt fornøyd med. Fotoklubb er startet ombord i «TOULOUSE». som sender inn meget bra resultat av denne klubbens virksomheten.

Kvartalets høydepunkt å under holdningsfronten var misseshow ombord i «TANABATA» som med overveldende flertall valgte første kokk Øverrein til miss «TANABATA».

Vi håper at flere av våre skip utvikler og følger opp de forsøk som er igang, og forbedrer disse. Send også rapporter og helst bilder.

Foreløpig takkes for innsatsen i år, og vi skal komme tilbake til det endelige resultat i et senere nummer.



# W.I.L.



# NYTT

Red.: *Nils Wetlesen*

FORMANNEN HAR ORDET:

## Stigende formkurve i jubileumsåret

Idrettslaget har i år sitt 40 års jubileum. I det øyeblikk disse linjer faller i maskinen, er vår lille jubileumsfest i 9. etasje ennå ikke utviklet, men med en ildsjel som Finn Tønnesen i spissen for festkomiteen er det ingen grunn til å betvile et vellykket arrangement. Som det het i innbydelsen — 40 år er ingen alder, men et påskudd for en fest — og det er da allerede omtrent 140 som har meldt seg på for å fortære reker, loff og hvitvin i kantinen.

Det hadde ikke vært så morsomt å legge opp til en jubileumsfest hvis det ikke hadde vært fordi idrettslaget er i fremgang også rent sportslig. Året åpnet godt med fin fremgang i Fearnleyrennet, fotballgutta kjempet senere om tetplaseringer både i bedriftens 1. divisjon og i shippingserien. I skrivende øyeblikk ser det lyst ut også for håndballens vedkommende. Jentene ligger midt på tabellen i 1. divisjon — og herrelaget har vunnet sine første fire kamper i 2. divisjon. Selv om to av de farligste konkurrentene gjenstår, er det allikevel klart at laget er i fremgang og at 1. divisjon skulle være innen rekkevidde.

I et jubileumsår er det naturlig også å rette en takk til firmaets ledelse for den forståelse idrettslaget alltid er blitt møtt med. Det

er inspirerende for styret og en spore til ekstra innsats fra den enkelte utøvers side å erfare hvordan man på høyeste hold følger interessert med i idrettslagets forskjellige virksomheter.



WIL-rennet vil i år bli flyttet fra Skytterkollen til Frognerseteren og vil ifølge planen avvikles allerede den 29. januar. Opprinnelig hadde vi bestilt Skytterkollen til første lørdag i mars, men det viste seg vanskelig å få lagt løypetrasé på grunn av sikkerhetsbestemmelsene for Løvenskiold-banen. Samtidig valgte arrangørene av Fearnley-rennet å flytte dette mesterskap til lørdag 4. mars — og dermed **måtte** vi finne et annet tidspunkt for WIL-rennet. Det var da naturlig å søke tilbake til Frognersettertraktene, der Skiforeningen ikke bare har den nye «Skistua» med ypperlige garderobeforhold, men hvor det også ligger to kontinuerlig preparerte løyper på henholdsvis tre og fem kilometers lengde. Adkomsten til «Skistua» er jo også adskillig enklere enn for Skytterkollens vedkommende, så vi regner med enda større oppslutning enn ifjor — selv om enkelte er nødt til å satse på en bråere formkurve i ukene fremover!

## FRIIDRETT

Idrettshøyskolen på Sogn har i år vært kamparenaen for flere mesterskap.

Det begynte med Shippingmesterskapet i friidrett i R. S. Platous regi. Her var WIL representert med 6 deltakere, og mesterskapet gikk over to kvelder. Første øvelsesdag ble en sur fornøyelse med regn og haglbyger, mens værgudene viste seg fra en bedre side andre øvelsesdagen. Selv om deltagelsen ikke var så stor som ønsket fra vår side, tok våre gutter godt med seg fra premiebordet.

21. september arrangerte vi vårt friidrettsmesterskap. Damene glimret i år med sitt fravær, og i herreklassene var det til sammen bare 10 deltagere. H. O. Nordby var også i år den sterkeste i klassen under 35 år. I klassen 35—42 år gikk F. de Lemos av med seieren.

Terrenngløp står også på WIL's program, og i år var det lagt opp en løype «Sognsvann rundt». Deltagelsen var større enn tidligere, da noen av «skigutta» stilte til start. Vinner av løpet og yngste klasse ble K. S. Johansen som klart dro fra de øvrige på de siste hundre meterne inn mot mål. På de neste plassene i yngste klasse kom P. Larsen og P. Angen. I klasse 35—42 år vant F. de Lemos, og klasse over 42 år ble vunnet av H. Løken. Damene må heller ikke glemmes. Elsa Koller og Kristin Sjaastad løp samme løype som guttene, og passerte mål på en meget akseptabel tid — Elsa Koller først.

## SOMMERIDRETTSPOKALEN

Vinner i 1971 ble Fr. de Lemos.

Nevnte pokal er en vandrepokal som må vinnes 3 ganger. Den er satt opp til den som har lavest plassiffer etter følgende øvelser: løp (100 og 400 m), kast (kule og diskos) og terrenngløp. H. O. Nordby har tidligere 2 napp og A. Håkonsen 1 napp i pokalen.

## SKI

Skigruppen er godt igang med sesongforberedelsene til årets sesong. Hver uke siden begynnelsen av september har vi hatt barmarkstrening fra Sogn under ledelse av skiinstruktør Steinar Næss. Deltagelsen har vært god, og vi ser frem til sesongens bedrifts- og turrenn.

Kristian Monsen.

# FOTBALL

## A-LAGET

Fotballpraten er forstummet, sølete støvler, strømper, lærkuler, ja alt som har med fotball å gjøre ligger i dvale. Kort sagt: sesongen 1971 er forlengst avsluttet. Plasseringene oppnådd i bedrifts- og shippingserien står det all mulig respekt av. Fra å ligge helt på topp i begge seriene, falt vi dessverre noe av mot slutten av sesongen, og havnet til slutt på 4. plass i bedriftserien og 3. plass i shippingserien. Med andre ord nøyaktig samme resultat som i 1970.

Vi ble i år som i fjor kjørt under ledelse av vår trener, Ragnar Aas, imidlertid uten den helt store oppslutning fra A-lagsstallen.

Sesongen åpnet imidlertid lovende. WIL tok straks teten i begge serien og holdt skansen til sommerferien. Fotballagets supportere værret den helt store sensasjonen: «The double». Særlig var spenningen til å ta og føle på foran den avgjørende kampen mot STK. En rekke av våre mest trofaste tilhengere med formann Kagge ivrig fotograferte bak motstandernes mål i spissen, hadde forskanset seg på sidelinjen. Dessverre hjalp det hverken med fans, taktikk eller oppvarming. Vi tapte kampen 3-0 tross markert overtak i 2. omgang. Dermed dampet håpet om puljemesterskap definitivt bort. Det var den dagen shippingmesterskapet ble det store siktepunkt, men heller ikke her skulle vi lykkes i vår streben



etter ære og laurbær. Tross bra spill og innsats endte vi 3 poeng etter vinneren.

12. juni møtte vi Trans til årlig dyst. Bataljen skulle utkjempe på Ås stadion og i pakt med vår alltid så storsinnede gjestfrihet, lot vi gjestene vinne 1-0. Vårt kjære kleodium, oksen, som har pyntet opp på spisesalen de siste par år, forsvant dermed sydover. Den bringes tilbake over grensen neste år.

Hadde vi ikke oppnådd topplasseringer tidligere i sesongen, så skulle i alle fall høstens begivenhet. WIL-cupen, gis oss i det minste en triumf og plaster på såret, før det skulle settes punktum.

Det begynte med seier i første runde, og vi gikk optimistiske til finalen mot Tollernes I. L. Kampen endte dessverre 1-1. Jeg sier dessverre, for i omkampen mistet gutta fullstendig peppen og sesongen endte som seg hør og bør med et braknederlag.

Sesongen sett under ett, må man likevel si at det har gått bra, 17 seire og 8 uavgjorte kamper er en meget hederlig fasit. Men hvorfor gikk ikke laget helt til topps? Årsakene er så mange og det kan være vanskelig å trekke frem de forhold som gjør at det enkelte ganger svikter. Likevel tror jeg det hele bunner i treningsiveren. Grunnlaget som nødvendigvis må til for å «stå» en hel sesong har ikke vært tilstrekkelig. Likeledes den mentale innstilling til såkalte «lette matcher», hvor kampen så å si er vunnet på forhånd. Skjult bak disse fakta ligger det mange unødige tapte poeng. På den annen side kan det sies at bedriftsfotball skal være blott til lyst, aktørene skal finne avkobling og ha det moro. I og for seg en allright innstilling, men da må man trekke konsekvensene av det og heller ta til takke med middelmådige resultater, noe som er langt fra inspirerende. Når alt kommer til alt har jeg inntrykk av at de fleste som driver med fotball liker å se gode resultater, noe som gir spillerne følelsen av at de har noe igjen for strevet.

Jeg vil avslutte disse filosofiske betraktninger med en henstilling til fotballspillere som akter å satse på neste sesong å starte forberedelsene allerede nå. Det er anledning til fysiske utskielser i K.G.-hallen

hver tirsdag hele vinteren gjennom.

Oppmannsjobben er ikke alltid like lett. Når forfallene strømmer inn, har det lett for å oppstå nervøse rykninger både her og der. Jeg selv har sloppet billig i så måte, spillerne har sluttet meget godt opp om kampene. Takk for god innsats.

#### RUNDE TALL

Hans O. Nordby (total 313)	300	kamper
Kr. Monsen (total 307)	300	»
Carl Kjeldsen (total 216)	200	»
Tormod Aasgaard (total 151)	150	»
Bjørn Kristiansen (total 102)	100	»

Det er spilt 34 kamper.

17 vunnet — 8 uavgjort — 9 tapt.  
Målforskjell: 58—43.

#### Fotballstatistikk:

	Kamper	Mål
H. O. Nordby	30	4
P. I. Berntsen	29	1
C. Kjeldsen	27	15
T. Johnsen	27	2
E. Laumann	26	2
P. Neess	25	17
L. Eiding	24	4
A. Gerø	23	1
K. Monsen	22	
P. Heuch	21	
I. Haugstad	21	2
B. Kristiansen	17	6
T. Lunden	14	
H. Selmer	14	1
K. Edmann	12	1
T. Aasgaard	10	
S. Thoresen	10	
B. Mathisen	9	
T. Bergan	7	
T. Moen	5	
S. Ellingsen	3	
T. E. Bergersen	3	
I. Bratli	3	
H. Bangsmoen	3	
V. Bekkavik	2	
P. A. Andersen	1	
E. Vellesen	1	
E. Dobrodenka	1	1
P. N. Johansen	1	1
B. Jacobsen	1	
E. Svendsen	1	
I. Berby	1	
A. Light	1	
T. S. Martinsen	1	

Thorleif Johnsen.

#### «B-GJENGEN»

I forrige nummer av bladet skrev W.I.L.-formannen om B-lagets skjebne, så mer behøver man ikke si om det. Vi tar selvfølgelig sikte på å rykke opp i 5. divisjon igjen etter neste sesong, og med den rette innstilling blandt B-gjengen skulle det være muligheter for dette.

Avslutningskampen mot A-laget ble litt av en antiklimaks p.g.a. dårlig oppslutning. «Fighting spirit» og god kampånd er ikke alltid nok; man bør helst ha 11 spillere mot slike motstandere!

Til tross for sesongens mange nederlag har det vært veldig moro å være med, og med intensiv trening foran T.V.skjermene på lørdags ettermiddager i tiden fremover regner vi med å kunne overraske med enkelte seire til neste år.

Alan Light.



#### DAMER

Utendørsserien 70/71 er nå avsluttet og innendørsserien er i full gang. Ute klarte vi oss bra og endte på en 4. plass. Mot Trans-jentene gikk det bedre enn vi hadde håpet, det ble uavgjort 6—6. Nå ser vi frem til en kommende sesong med full oppslutning av alle både på trening og kamper. Hittil har vi spilt 4 kamper, tapt to og vunnet to. Vi sikter mot en plass midt på tabellen i vår avdeling i 1. divisjon.

Trude Rydgren-Knudsen.



#### HERRER

Herrehåndball-lagene har i de siste år vist en merkbar stagnasjon. Plasseringene har gjennomsnittlig vært midt på tabellen, m.a.o. vi har slått de dårligste lagene, men for det meste tapt for de beste.

Årsaken er klar: Mens Wilhelmsen har tatt håndballen som en

«lek», en hverdagslig mosjonsform, har enkelte bedriftslag tatt konsekvensen av det til dels stadig hardere og mer krevende miljø innen håndballtoppen, ved å legge opp til konstruktiv og organisert trening.

Halltrening utenom kampene er obligatorisk og aktive trenere engasjert.

Disse lagene har stadig skilt seg mer og mer ut etter at målsettingen nå plutselig ble topp-plassering og ikke en slags trimform.

Med dette for øye la Wilhelmsens håndball-lag om sin tidligere målsetting, engasjerte topp-trener og skaffet hall i vår. Omleggingen skulle snart gi resultater. Det nederlagsdømte WIL-lag i København gjorde alle dystre spådommer til skamme og vant en klar seier i «Idrætsparken». Dette var selvfølgelig en voldsom stimulans, og spillerne gikk fullt og helt inn for den forestående innendørs-sesong. Topp-plassering på tabellen til nå med bare seire er det klare og utvetydige faktum.

Men med det kjente sitatet «Hvor lenge var Adam i Paradis» for øye pågår treningen intenst i KG-hallen annenhver fredag, og spillerne tar hver treningsøkt, hver kamp, som en utfordring.

Det er vårt håp at enda flere vil fatte interesse for denne stadig mer populære idrettsgren og slutte seg til vårt gode håndballmiljø som vel kan gi den enkelte all den spilleglede, mosjon og variasjon en kan tenke seg.

Jan Rydgren-Knudsen







# LØST FAST



## KURSVIRKSOMHET - 4. KVARTAL 1971

<b>Brannvernkurs:</b>		<b>Skipsautomasjon del II:</b>	
Kapteiner .....	5	Maskinsjefer .....	3
Overstyrmenn ....	4	1. maskinister ....	2
Maskinsjefer .....	4	_____	_____
1. maskinister ....	4	Total .....	5
_____	_____		
Total .....	17	<b>Perfeksjoneringskurs</b>	
		<b>for stuerter: .....</b>	3
<b>Befalskonferanse:</b>		<b>Skipsfartskonferanse</b>	
Kapteiner .....	1	<b>for stuerter .....</b>	2
Overstyrmenn ....	3		
Maskinsjefer .....	1	<b>Autronicakurs:</b>	
1. maskinister ....	2	Maskinsjefer .....	5
Stuerter .....	3	_____	_____
_____	_____	<b>Hägglundkurs:</b>	
Total .....	10	Maskinsjefer .....	1
		Elektrikere .....	3
<b>Rederikonferanse:</b>		_____	_____
Kapteiner .....	4	Total .....	4
Overstyrmenn ....	9	<b>Manøvreringskurs</b>	
1. styrmenn .....	10	<b>Port Revel:</b>	
Radiooff. ....	11	Kapteiner .....	8
Maskinsjefer .....	4	Overstyrmenn ....	1
1. maskinister ....	8	_____	_____
2. " .....	1	Total .....	9
Stuerter .....	7		
Fra kontoret .....	3	<b>Antall kursdeltagere</b>	
_____	_____	<b>totalt .....</b>	112
Total .....	57		

## TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER

### TANKSKIP

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

TITUS, TOLUMA, TROMS og TOSCANA fortsetter i løsfart og sluttes på enkeltreiser i «dirty world wide trade».

### OBO CARRIERS

TARIM — Skipet lastet full last crude i Ras Tanura og Kharg Island i månedsskiftet oktober/november for lossing i Europort. Etter utlossing vil skipet gå til Lisnave for tørrdokking og reparasjon.

TIBETAN — lossar full malmlast i Mizushima 11/11 og skipet vil derefter ballaste til Persian Gulf.

TURCOMAN — ventes levert fra EMV ca. 18/11 og vil da gå inn på et 5 års tidscerteparti til Yamashita — Shinnihon Steamship Co., Tokyo. Etter overleveringen vil skipet gå i ballast til Persian Gulf.

TEHERAN — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce. Etter å ha losset malm i Bakar, Jugoslavia fra

26—30/9 lastet skipet olje i to nord-afrikanske havner for Brasil. Etter utlossing 23/10 gikk skipet i ballast ut til P.G. for å ta en full last med olje. Beregnet å komme 14/11 og oljelasten ventes utlosset på kontinentet eller i Brasil. Det videre program vil trolig være malm fra Brasil til Jugoslavia.

### BULK CARRIERS

TANABATA — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Skipet lastet kull i Hampton Roads 2—7/10 og losset denne i Tobata 6—8/11. Programmet er så lasting av malm i Australia for US Gulf og derefter kull fra Hampton Roads til Japan.

TAKARA — Dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser og losset malm fra Australia i Dunkirk fra 23—29/10, etter å være omdirigert fra Baltimore. Skipet gikk så i ballast til Seven Islands hvor det lastet malm fra 7—10/11. Denne malmen ventes utlosset i Baltimore, og det videre program er kull fra Hampton Roads til Japan.

TROLL FOREST — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Etter å ha lastet biler i Nagoya fra 17—19/10 gikk skipet for Houston for å losse hvor det ventes å ankomme 13/11. Derefter er programmet å ta korn, alternativt ballaste til Japan for å ta en ny last med biler til US Gulf.

TROLL PARK — som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited og er fortsatt beskjeftiget under Open Bulks papirkontrakter fra Canada og U.S.A. til UK/Kontinentet, returbeskjeftigelse består av biler. Skipet er for øyeblikket streikbundet i Baltimore.

ARCTIC TROLL — som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited. Det er beskjeftiget under Open Bulks papirkontrakter sammen med Troll Park. Returbeskjeftigelse er også for dette skips vedkommende biler. Skipet ventes å ankomme St. John N.B. for lasting av papir 9/11.

### SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

TALLEYRAND — ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Anchor-Line i Avonmouth 15/10.

RAVNAAS — fortsetter på sitt tidscerteparti til oss

### DOKKINGER 4. KVARTAL 1971

Nyland Vest, Oslo	1 skip
Framnes Mek. Verksted, Sandefjord	1 skip
Kristiansand	1 skip (salg)
Eriksberg, Gøteborg	1 skip
Lisnave	2 skip
Sembawang	2 skip
Keppel, Singapore	1 skip
Taikoo, Hongkong	1 skip
_____	_____
	10 skip

