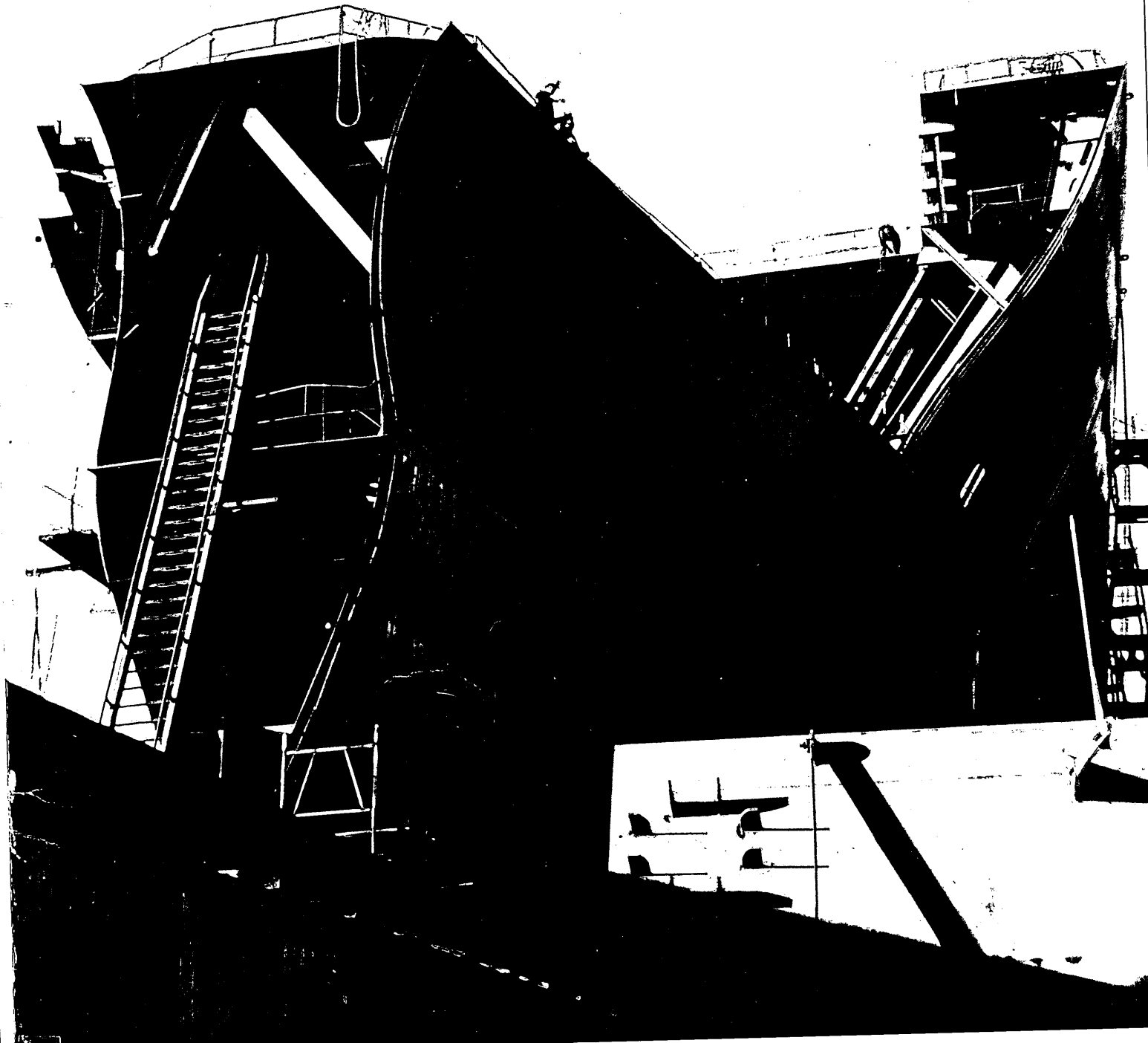


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

# SKIB-REDERI

nr. 1/72



## INNHold

NR. 1 - 12. ÅRG. - FEBRUAR 1972

# SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSEN

Leder

Flaggdiskrimineringen et problem for  
linjefarten

Skipsfart og industri trenger  
Det Europeiske Fellesskap

Sjømannsstandens skål

Forsikringsåret 1971

Sjømenn spiser for fet mat

Rederiets nye innkjøpspolitikk

Barber Lines

Vernearbeidet 1971

Offisersaspiranter 1966—1971

Distriktshøyskolen — første semester  
avsluttet

Forsyningsskip i oljetjeneste

Tenk om containeren er for liten!

Den ideelle leder

Ombordlevering av post i Cape Town og  
Bandar Abbas

Skipsavisen

Julefeiring til sjøs

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

W.I.L.-Nytt

Løst og Fast

FORSIDEBILDET:

Ro-Ro skip under bygging ved France-  
Gironde, Dunkerque

## EF og SKIB-REDERI

Vi har i de siste numre av Skib-Rederi bragt forskjellige redegjørelser for norsk skipsfarts holdning til EF — det europeiske fellesmarked. I januar ble forhandlingsresultatet klart, og gjennom en folkeavstemning vil de politikere som skal fatte den endelige avgjørelse bli orientert om det norske folks holdning.

Skib-Rederi vil, frem til folkeavstemningen, åpne sine spalter for spørsmål og andre former for innlegg fra leserne. Redaksjonen regner med at det kan være forskjellige forhold som det ikke er blitt tilstrekkelig redegjort for og at flere av våre lesere ønsker svar på enkelte spørsmål de måtte stille seg om konsekvensene av norsk medlemskap i EF — eller av å stå utenfor.

## En omlegning

I en periode da det blir manet til besparelser og økonomisk forsiktighet på alle felter, vil Skib-Rederi allikevel utkomme med fem numre i 1972, mot fire numre tidligere år. Dette er med henblikk på å møte et uttalt behov for hyppigere informasjon — slik dette kom frem blant annet i forbindelse med den meningsmåling vi gjennomførte ifjor.

For samtidig å imøtekomme kravet om økonomisk forsiktighet, vil Skib-Rederi utstyrmessig bli noe forenklet. Omslagskartong og papir blir av en rimeligere kvalitet — men vi tror ikke at omlegningen vil være spesielt merkelig. Til gjengjeld håper vi at det stoff vi bringer, vil fremstå som mer aktuelt. Med flere numre enn fire i året burde også mulighetene for å benytte Skib-Rederi til to-veis kommunikasjon øke.

# Flaggdiskrimineringen et problem for linjefarten



*Skipsreder Niels Werring jr.*

— Flaggdiskrimineringen er absolutt et problem for oss. Vi bekjemper den med nebb og klør innen alle de fora hvor det er mulig. Ikke bare fordi dette problem er livsviktig for norsk skipsfart, hvilket i seg selv skulle være god nok grunn, men også fordi det er så galt og usunt på helt prinsipielt grunnlag. Enhver form for subsidier eller støttetiltak som ikke er forretningsmessig basert, vil bare øke transportomkostningene i det lange løp, fordi slikt virker som en sovepute i konkurransen og tar vekk sporen til å yde sitt beste for å tiltrekke lasten, sier skipsreder Niels Werring jr. hos Wilh. Wilhelmsen til Morgenbladet, som stilte Werring jr. en dels spørsmål i forbindelse med norsk linjefart.

— **Hvordan vil De karakterisere utviklingen i linjefarten i de siste 10 år?**

— Utviklingen må karakteriseres som dramatisk. I skipsfartens historie generelt kan den kun sammenlignes med overgangen fra seil til damp.

— **Hvilken rolle har containerskipene spilt?**

— Det er selvfølgelig introduksjonen av disse skip i oversjøisk linjefart jeg tenker på. Ikke bare fordi skipene i seg selv representerer noe helt nytt, men kanskje vel så meget fordi anvendelsen av de forskjellige typer containerskip nødvendiggjør en helt forskjellig drift, administrasjon og tankegang enn

det man har vært vant til for at de skal kunne bli en suksess.

Man kan nesten si det slik at det er de stadig stigende omkostninger forbundet med lasting og lossing samt økende driftsutgifter som f. eks. assuransepremier og mannskapsutgifter som har tvunget frem skipstyper som er superhurtige og rasjonelle driftsenheter. Hver time spart under lasting og lossing og hver dag spart til sjøs er blitt langt mer verdifulle enn bare for 10 år siden. Men det er jo klart at det er ikke bare å erstatte konvensjonelle skip med disse nye superenhetene og dermed tro at alle problemer er løst, man må også følge opp på landjorden. Hver laste- og losseoperasjon må planlegges i den minste detalj, hver dokksetting må planlegges og bygges inn i ruteplanen

måneder på forhånd, med andre ord intet må overlates til tilfeldighetene hvis man skal oppnå de forønskede resultater.

— **Vil De karakterisere linjefarten som spesielt kapitalkrevende?**

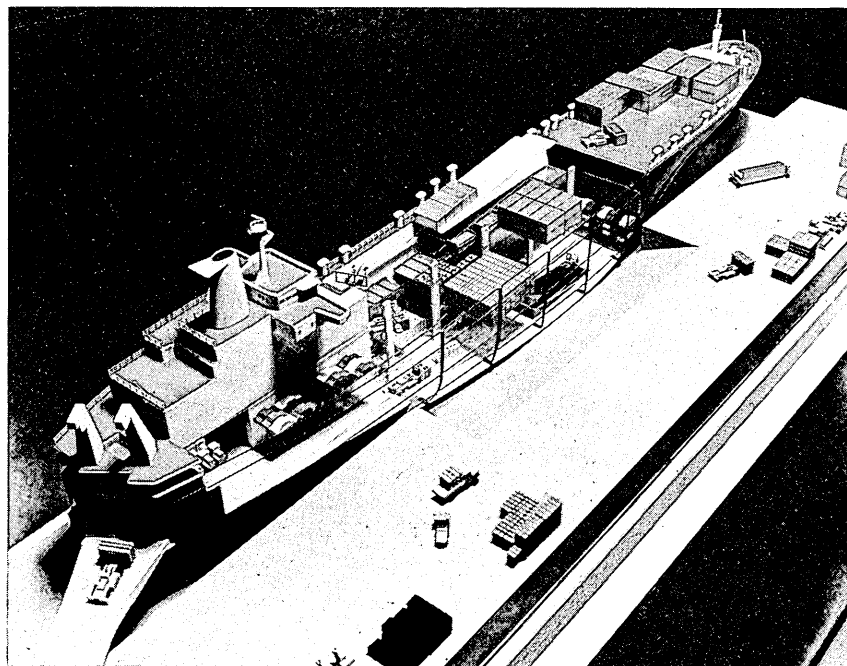
— Linjefart har alltid vært mer kapitalkrevende enn konvensjonell tank-, bulk- eller trampfart. Ikke bare fordi skipene vanligvis har vært mer kompliserte enheter, men også av den grunn at de rent administrativt krever mer. Tenk bare på det som kreves for kontinuerlig å opprettholde kontakten med et nett av linjeagenter. Med introduksjonen av forskjellige typer containerskip er ikke kapitalbehovet blitt mindre og jeg har vanskelig for å tro at det blir mindre i fremtiden, men det

er klart at overgangsprosessen er særlig krevende. Med andre ord konsentrerer man seg nu om kapitalintensive heller enn arbeidsintensive driftsenheter.

— Hva er grunnen til at nordmennene ikke synes å ha vært noe særlig med i containerskiptrafikken?

— Jeg var tidligere inne på den enorme forandring et linjerederi må igjennom for å makte og møte de utfordringer og krav overgangen til drift av disse superskip stiller oss overfor. I tillegg må også industrien og handelen, altså våre kunder, være forberedt. Spørsmålet om det rette tidspunkt for å gå igang er derfor av vesentlig betydning. Ikke minst dette har vært av avgjørende betydning for oss og jeg håper og tror at vi har funnet det rette tidspunkt og at vårt forarbeide og planlegging vil vise seg å være tilstrekkelig. I et lite land som Norge med en uhyre beskjeden egen import og eksport sammenlignet med kapasiteten til vår handelsflåte, kan det være meget vanskelig for det enkelte rederi å sikre seg nok last til å holde disse superskip engasjert.

Her hos Wilh. Wilhelmsen har vi måttet gå til meget nære samarbeidsformer, ja til dels også samarbeidsformer med andre skandinaviske og nå også kontinentale rederier for i det hele tatt å kunne skape det nødvendige grunnlag. Vi har blant annet i denne forbindelse måttet oppgi mye av vår identitet og det passer kanskje ikke alle like godt. Vi synes heller ikke det er noe morsomt, men vil man nå målet, må man også ville midlene selv om det av og til svir litt.



Modell av Roll-on-roll-off skip under bygning for ScanAustral v/Eriksbergs mek. Verkstads A/B

— Flere linjer er nedlagt, hva er grunnen til en begrensning av norsk linjefart?

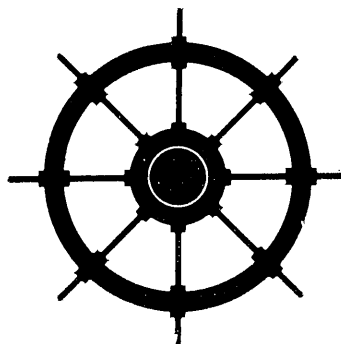
— Grunnene til dette kan være så mange. I de aller fleste tilfellene jeg kjenner til er det linjenes sviktende økonomiske grunnlag og at man ikke har tro på noen forbedring av disse forhold. Her spiller flere ting inn. Først og fremst stigende grad av flaggdiskriminering i enkelte områder.

Dernest konkurrerer vi i en rekke trades med rederier som ut fra nasjonale prestisjehensyn får forskjellige former for statsstøtte, noe som gjør det mulig for enkelte utenlandske rederier å leve med lavere frakter enn norske som ingen hjelp får. Til slutt at man ikke har villet påta seg den belastning både kapitalmes-

sig og administrativt som overgangen til mer kompliserte linjeskipstyper vil kreve og som jeg har vært inne på før.

— Hvordan hevder norske linjerederier seg i konkurranse med andre nasjoner?

— Norske linjerederier har ingen problemer med å hevde seg i konkurransen med andre nasjoner på ellers like vilkår. Norsk shipping har et godt internasjonalt renommé bygget opp gjennom mange år og flere generasjoner. Vi er kjent for å ha gode og dyktige sjøfolk, effektive skip og forretningsmessig drevne rederier som man kan stole på. Alt dette hjelper oss i konkurransen med andre nasjoners linjefart, sier Werring jr.



# Sjømannsstandens skål

Under WIL's julebord på Grand 21. januar holdt Gustav S. Hansen denne talen i forbindelse med utbringelsen av sjømannsstandens skål:

*Ærede sjefer, gode kolleger, mine damer og herrer!*

*Vi har den glede å ha representanter for våre seilende kolleger som gjester her i kveld — noe som gjør denne så tradisjonsrike WIL-fest til en virkelig mønstring av rederiets menneskelige ressurser. Det må være både riktig og naturlig, selv om vårt rederi i kveld seiler under WIL's bekvemmelighetsflagg, å manifestere den gjensidige respekt, tillid og samarbeidsvilje mellom skip og rederi som er en forutsetning for vår felles velferd og trivsel.*

*I denne forsamling skulle det ikke være nødvendig å understreke hva våre seilende kollegers innsats betyr i denne sammenheng. Vi vet det, og la denne vår viden ikke bare komme til uttrykk i en festlig stund, men la den også bevisst følge oss i vårt daglige arbeide.*

*Vi er for tiden inne i en utviklingsperiode av dimensjoner. En mann undret seg en gang og sa: Hvi skrider verden så langsomt frem. Hadde han vært tilstede idag, tror jeg at han ikke ville klaget på tempo. Våre seilende kolleger er også med i denne omstillingsprosess — med store krav til hver enkelt mann på dørk, dekk og bro. Krav ikke bare til faglig kunnskap og nytenkning, men like meget til psykisk styrke og utholdenhet. En slik omstillingsprosess er en betydelig belastning på den enkelte lenge etter at de yngre årsklasser har overtatt dette for oss så nye og vanskelige, men som for dem forhåpentlig normale og dagligdagse forhold. Men enhver omstilling, ethvert fremskritt fra seilskutetiden over damskipstiden og til våre dagers tekniske vidundere av noen skip har bidratt til en høyning og forbedring av sjømannsstandens kår og livsbetingelser. La oss ikke glemme det og la oss fremfor alt håpe og tro at disse siste tekniske nyskapingner vil være nok et bidrag til sjømannsstandens beste også på det rent menneskelige plan.*

*Vi sender en varm hilsen til våre seilende kolleger med ønske om fortsatt godt samarbeide til felles nytte og til heder og lykke for det rederi vi alle har den ære å tjene.*

*Vår sjømannsstands skål!*

## Bordsang ved julebordet

*Mel.: Ned på Youngstorvets Basar*

Mr. Meek and Mr. Leaf  
You are heartly welcome if  
You don't step upon our touchy little totsies.  
What was good before still goes  
We are cleverer than most  
And are pleased with our growing elephantiasis.

Vi har funnet på no' lurt  
Og nå går det alt som smurt  
Vi bare flytter på oss rundt i hele bygget  
Og vi gjemmer oss helt bort  
For å få litt arbeid gjort  
For når ingen finner noen er vi trygge.

«Underlings» tar tur med trikk  
Men de menn som titler fikk  
Reiser over til Australia og Flushing  
Slik kan de forsikre seg  
Om at de er godt på vei  
Til å unngå noen rasjonalisering.



Er du infrastrukturell  
Eller grei og liketel  
Er du i en database-designfase?  
På papiret er det bra,  
Men i praksis, ja — hva da?  
Du kan ikke tjene penger på en frase.

Men i aften er det fest  
Her er alle hedersgjest  
Her skal ingen sjekkes eller kontrolleres  
La oss takke «Management»  
For den gleden de har tent  
Fester kan jo ikke fasestruktureres!

AHø

# Skipsfart og industri trenger Det Europeiske Fellesskap

Skipsreder Tom Wilhelmsen var tilstede på WIL's Årsfest den 21. januar. Vi bringer her et utdrag av hans tale ved avslutningen av middagen:

*Vi har hatt et meget begivenhetsrikt år bak oss. På så mange vis. Vi trodde en lang stund, eller mange trodde ihvertfall, at de gode tidene var kommet for å bli for evig, at trærne skulle gro gjennom himmelen, og det fikk vi jo, når det led litt utover året, erfare at ikke var tilfelle. Vi hadde en utgiftsøkning som vi ikke hadde drømt om i våre vildeste fantasier. Vi gikk inn for en masse ting, joint operating companies, Open Bulk, Task Force, Roll-on-Roll-off-skip, containerskip, supply-skip og alt mulig. Vi kom inn i en situasjon, som vi selvfølgelig var nødt til å gå inn i for å modernisere oss, men vår organisasjon var ikke gearret på dette her. Vi måtte ta oss selv i nakken og si som så: Her skal noe gjøres. Vi må omstille oss til dette nye som kommer, dette nye interessante, deilige, som er utvikling, og som er en positiv utvikling. For å finne den rette vei, så har vi jo da klødd oss i hodet en hel del, det hjelper ikke så meget. Men vi fant ut at for å komme videre, ville vi engasjere et rasjonaliseringsfirma, som skapte adskillig forferdelse og uro rundt omkring. De trodde at McKinsey Inc. skulle innføre en voldsom nedskjæring av alle utgifter og det skulle bli hoderulling i stor stil, men det er så langt fra tilfelle. Det vi er ute etter, det er å lage en organisasjon som er effektiv og god og som kan svare til tidens krav, og det er det vi søker etter gjennom disse rasjonaliseringseksperterne sammen med oss. Vi skal være klar over det at disse menneskene er her kun for å gi oss råd, det er vi selv som skal avgjøre i hvilken grad vi skal benytte oss av rådene. Det er kloke mennesker, de har vært brukt av en mengde større organisasjoner rundt omkring i verden. Jeg har absolutt tillit til dem, og jeg håper at dere også vil få det. Dette er et ledd i hele det som skal foregripe begivenhetenes gang, så vi ikke blir knepet med buksa nede, som det heter populært. Og jeg tror at vi kan si med Roald Amundsen: «Seier venter den som på forhånd har alle sakene i orden. Det kalles for hell. Nederlag er sikret den som ikke i tide har truffet de nødvendige forholdsregler. Det kalles ubell».*

*Dette være nok sagt om våre forskjellige anstrengelser for å modernisere oss og for å gjøre oss klar til å imot tidens krav og de vanskeligheter som følger med det, for at vi skal kunne møte dette med vårt hus i beskikket stand og at vi skal kunne møte det med humør og glede og interesse.*

*Styrmann Hansen var inne på våre sjøfolk. Og vi skal ikke glemme dem. Det tror jeg heller ikke vi gjør, for vi har i vår flåte nu en stab av mennesker som er helt usedvanlige. Vi har prøvet og vi arbeider med det å knytte dem nærmere til oss hjemme i vår organisasjon gjennom våre kurs på kontoret, som dere jo kjenner til, og på forskjellig vis. Jeg tror det er helt nødvendig at våre sjøfolk føler seg identiske med oss innen kontorets fire vegger og rundt omkring i verden. Vi har knyttet til oss eller gitt fra oss det som er gått inn i Joint Operating Companies. Det er en ny utfordring, det er meget interessant og jeg er overbevist om at det er den rette vei å gå. Vi har bestilt en rekke nye skip, kolossalt kapitalkrevende. Vi har under bygning for godt og vel en milliard kroner idag. For å drive dette her effektivt, så kreves det spesialister som er en ganske annen type mennesker enn dem vi har vært vant til å se blant våre sjøfolk tidligere. Dette er spesialister som vi kommer til å finne, og som vi kommer til å kunne samarbeide godt med.*

*Vi har i år en stor utfordring til det norske folk. Det er spørsmål om medlemskap i EEC. Hvorledes dette stiller seg for norsk skipsfart, tror jeg man må tenke veldig nøye på. Vi lever i en tidsalder hvor vi er gjenstand for en voldsom politisk aktivitet fra en rekke land rundt omkring i verden som vil oss såkalte «crosstraders» til livs — det er jo kun en meget liten del av norsk last som transporteres på norske skip. Der snakkes om diskriminering — det diskrimineres, det gjøres all verdens kunstige tiltak for å berøve verden den frie skipsfart, som vi mener her i Norge er den riktige for å gi våre avskipere de billigste tjenester og de billigste transportmuligheter.*

*Men det er jo ikke bare skipsfarten som ønsker å gå inn i EEC. Det er vår industri og en rekke andre næringsgrener i vårt land. Dette er de næringsgrener i vårt land som er istand til å betale subsidier til nettopp de næringsgrener som ikke ønsker å gå inn i EEC. Jeg kan ikke forstå hvorledes disse næringsgrener kan tenke seg at vår industri og skipsfart skal kunne fortsette å eksistere hvis vi ikke kommer inn i EEC.*

# FORSIKRINGSÅRET 1971

Vi er allerede så langt inne i året 1972 at vi har en god oversikt over havariforløpet for forsikringsåret 1971, og som vanlig skal jeg forsøke å redegjøre for disse forhold.

Også i år er det en stor glede å kunne slå fast at forsikringsåret 1971 har vært et godt år for rederiet, vi har ikke hatt noe totalforlis, og selv om vi har hatt endel alvorlige havarier på flåten, har de ikke vært av større omfang enn at vårt regnskap med assurandørene viser et meget godt resultat.

Selv om de havarier som fant sted i 1971 ennå ikke på langt nær er gjort opp med assurandørene, kan vi med tilnærmet nøyaktighet foreta et overslag over resultatet, og vi mener at også for 1971 vil vår sannsynlige loss ratio, d.v.s. forholdet mellom havariestatningene på den ene side og våre kaskopremier på den annen side ca. 35 %. Det var prosentallet for 1970 også, og svarer ganske godt til de tilsvarende tall for de fire siste år. Dermed er gjennomsnittstallet for statistikkperioden på 5 år braut ned til ca. 60 % etter de tunge årene vi hadde i 1964, 1965 og 1966.

Året begynte med en flåte på 63 skip, med en samlet forsikringsverdi på kasko og kaskointeresse på \$ 341 467 000,— og de forsikringspremier som vi betalte for dette beløp utgjorde \$ 3 774 432,— eller 1,1 %.

Som for de tidligere år opererte vi med franchiser for det enkelte skip, og som utgjorde \$ 60 000,— pr. skip på årsbasis. Dessuten hadde vi en såkalt bunnfranchise pr. havari på \$ 7 500,— for å lette vårt arbeid med assurandørene. Årsfranchisen for TABRIZ, TARIM og TIBETAN var dog \$ 150 000,— for å unngå de høye kaskopremier disse store skip ville fått på våre vanlige flåtebetingelser.

Jeg skal nu ta for meg de havarier som inntrådte i 1971 og som har vært av en slik størrelsesorden at disse franchiser ble overskredet.

**M/S TORTUGAS — I. Diverse bunnskader oppdaget under skipets dokking i New York, 28.1.1971.**

**II. Maskinhavari på reise U.S.A./P.G. med anløp av Cape Town som nødhavn, 23.6.1971.**

Under rutinemessige undersøkelser mens skipet dokket i New York i januar 1971 oppdaget man diverse bunnskader som måtte utbedres før avgang. Det viste seg ved gjennomgåelse av skipets journaler at skipet hadde berørt grunnen ved inngående i Houston Ship Channel, hvilket måtte forutsettes å ha forårsaket skaden, og reparasjonskostningene overskred franchisen med \$ 22 900,—.

Videre oppsto der den 23. juni samme år på reise fra U.S.A. til P.G. varmgang i rammelagrene samt

2 krysslagere for hovedmotor slik at skipet måtte anløpe Cape Town som nødhavn hvor endelig reparasjon av lagrene ble utført. Årsak til havariet var vann i smøreoljen. De totale utgifter som havariet med nødhavnsanløp, kostet assurandørene var ca. \$20 000.

**M/S TIBER — Grunnstøtning utenfor Helsingør den 5.5.1971 på reise fra U.S.A. til Skandinavia med stykk-gods.**

Den 5. mai om morgenen etter å ha passert bøye M-1 om babord observerte man en fiskebåt med NW-lig kurs. Det viste seg at fartøyene lå på kollisjonskurs. TIBER ble etterhvert presset til styrbord, og sterk strøm var medvirkende til at skipet ble ført inn på en sandbanke på østsiden av Lappegrunden til tross for at roret lå hardt babord, og maskinen gikk for full fart.

A/S Em. Z. Swithzers Bjergnings-Entreprise, København, ble engasjert og skipet ble bragt flott samme dag. Ved dykkerundersøkelse viste det seg at bunnen tilsynelatende var ubeskadiget, men dette vil bli konstatert ved første dokksetting. Bjergelønnen er ennå ikke oppgjort, men vi regner med at det vil bli en belastning for assurandørene på ca. \$50 000,—. Hertil kommer skade på bunnen hvis det skulle vise seg at en opptrykking har funnet sted.

**M/S TATRA — Kollisjon med kai og kraner i Waalhaven, Rotterdam, 28.8.1971.**

Den 28. august forhalte skipet, assistert av to bjergningsbåter fra Botlek til Waalhaven. Ved innløpet til dette havneområde ble skipet svinget rundt for å gå med akterenden først til fortøyningsplassen ved dolfiner nr. 25. Vinden hadde under forhalingen økt til sterk kuling, og skipet drev ned mot kaien tilhørende N.V. Nederlandsche Transport Bureau of Rotterdam. Slepebåten forut klarte ikke å holde baugen opp mot den sterke vinden, og en stor kran på kaien ble truffet av styrbord skanseledning på bakken. En kran til ble også truffet av baugen, og begge kranene veltet inn over kaien og lagerskur NTB-1, samtidig som en jernbanevogn veltet og ble skadet. Begge kranene ble totalskadet og en større del av lager-skuret ble knust og endel last stuvet der ble ødelagt. Skipet fikk ubetydelig skade.

Ifølge den foreløpige rapport utgjør skadene til sammen Fl. 2 300.000,— hvortil kommer et betydelig tidstapskrav som følge av at kraner og lagerskur ikke kan benyttes. Skipets begrensingsfond utgjør Fl. 1 300.00, henholdsvis Fl. 1.850.000 basert på hvorvidt skipet skulle ansees for å være åpen eller lukket shelterdekker. Dette spørsmål skal avgjøres for retten i Rotterdam. Vi måtte stille garanti for Fl.

5.000.000 for å få frigitt skipet ved avgang, men vårt samlede ansvar kan ikke overstige det beløp som svarer til skipets ansvarstonnasje.

**M/S TAMERLANE — Grunnstøtning utenfor Jacobstad, Finland, den 14.12.1971 på reise fra Skandinavia til Australia med stykkods.**

Den 14. desember mens skipet var for utgående fra Jacobstad til Umeå for fortsatt lastning for Australia tok skipet grunnen på babord side, 1,7 n.m. fra losstasjonen. Det var los ombord ved anledningen, og roret var lagt hårdt styrbord, men til tross for dette, fortsatte skipet å svinge babord, og det ble ikke tid til hverken å ankre eller å bakke.

Skipet var gått på stengrunn, og det oppsto lekkasje i bunntankene forut, samt i lasterom nr. 2, hvor 320 tonn celluloseballer ble skadet av sjøvann og bunkersolje. Den uskadete last ble skiftet opp i shelterdekket fra underrommet, og A/S Neptunbolaget i Stockholm ble engasjert på Lloyds Open Form. Det var ikke større lekkasjer i bunnen enn at det lykkedes å lette skipet og bringe det av grunnen ved å anvende ekstra pumpekapasitet fra bjergningsbåtene. Mens skipet lå til ankers etter avtrekning ble bunnen dykkerundersøkt og det ble konstatert betydelige bunnskader i forskipet, ror og propell var derimot ubeskadiget. Skipet fikk sjødyktighets sertifikat for å gå til Oslo til reparasjonsverksted. Det fulgte med 2 mann og 4 ekstra pumper fra Neptunbolaget. Vannstanden i luke 2 måtte holdes konstant på ca. 2 fot over tanktoppen for å unngå lensning av olje til sjøen.

All last måtte losses for å bringe skipet i dokk ved Nyland Vest. Det måtte ordnes med ekstra arrangementer for å hindre at utlekket olje skulle bli pumpet fra dokken ut i sjøen. Den skadete cellulosen ble løst i to lektere for eventuelt salg, men lasten viste seg å være verdiløs. Her oppsto det ekstra uhell at en av lekterne som var leiet av verkstedet, sank med lasten ombord mens lekteren lå langs kaien, og større vanskeligheter er oppstått for å bjerge lekteren igjen.

Permanent reparasjon ventes avsluttet ca. 24. februar og reparasjonsomkostningene inklusive rengjøringen anslås til ca. Kr. 1 500 00.

Det var en oversikt over de større havarier i løpet av året 1971.

På dette grunnlag og sammen med resultatene fra de 4 foregående år, med en loss ratio på 60 % for hele 5 års perioden, var det vi tok opp forhandlingene med våre assurandører i London i fjor høst for å komme til det beste resultat for våre forsikringsbetingelser for 1972. Som følge av den store belastning Londonmarkedet i de seneste år har hatt som følge av kostbare havarier på store tankskip, var det åpenbart at det ikke ville bli lette forhandlinger med våre hovedassurandører. Etter en måned intense drøftelser lykkedes det oss å bringe i havn en kontrakt som vi fant å kunne godta. Vi oppnådde en direkte premie-reduksjon på kasko på kr. 3.500.000 sammenlignet med 1971, men mot at vi gikk med på en endring av franchisegrunnlaget fra å gjelde på årsbasis til å gjelde pr. havari. Franchisen for TABRIZ ble øket til \$ 200.000,—, for TURCOMAN, TIBETAN og TARIM ble franchisen \$ 150.000,—, for TEMPLAR, TAURUS, TAMANO, TUAREG, TIBERIUS, TEHERAN, TAKARA og TANABATA \$ 75.000,— og for de resterende 46 skip ble franchisen redusert fra \$ 60.000,— til \$ 50.000,—. Den bunnfranchisen på \$ 7.500,— pr. havari som vi hadde for 1971 er derved falt bort. Dette kan faktisk bli en større økonomisk belastning for rederiet enn med et system der franchisen regnes på årsbasis, men vår statistikk viser at det er meget sjelden at et skip har mer enn et større havari pr. år. Da vi kunne oppnå en direkte besparelse i våre assurancepremier på Kr. 3.500.000,— ved denne forandring, mente vi at dette måtte være riktig.

Igjen må jeg henstille til hver mann ombord å gjøre sitt til at havarier kan unngås, og jeg kan bare slutte med å håpe at også 1972 skal gå inn i rekken av de 4 gode assuranceår som rederiet har kunnet glede seg over.

Med shinto-presten som seremonimester ofrer «vår mann i Japan» inspektør Arne L. Hagen, til gudene, med henblikk på å sikre deres velsignelse for det containerskip vi har under bygning i Tamano.

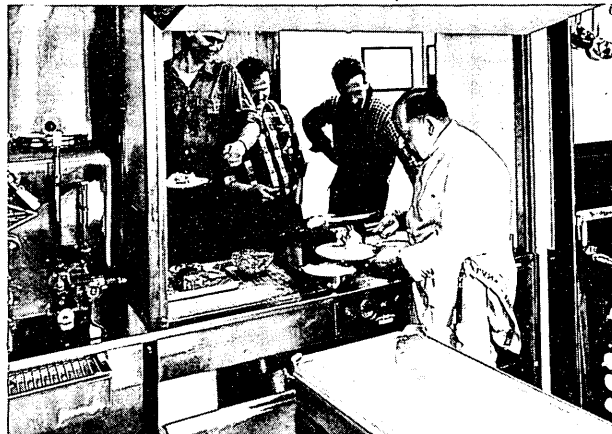
Seremonien fant sted i forbindelse med kjølstrekningen ved juletider.





# Sjømenn spiser for fet mat

Stuertinspektør Erling Buen,  
Intervju i Morgenbladet 3-10 1971



Først ble man slapp og stiv i leddene. Derefter begynte det å blø i tannkjøttet og tennene falt ut. Siden ble man sakte avkrefte, ofte med døden til følge. Slik artet skjørbuken seg. Den mystiske sykdommen som i tidligere århundre herjet blant våre sjøfolk. Nu er den utryddet. Da legevidenskapen begynte å sysle med vitaminer fant man raskt frem til at skjørbuk skyldes underskudd på C-vitaminer.

— Er vitamin-mangel noe problem i skipskosten i dag? Vi spør stuertinspektør Erling Buen i Wilhelmsens rederi?

«Nei. Bedre lagringsmuligheter på båtene har gjort at kostholdet til sjøs ikke avviker meget fra den maten vi spiser på land. Før var problemet å skaffe nok mat til sjøfolkene. Nu er det å skaffe riktig mat.»

— Hvor mange måltider er det pr. dag?

«Dagen begynner med morgenkaffen, som vi forøvrig forsøker å sløyfe nu. Derefter er det frokost, lunch og middag, som inntas ved 17-tiden. De fleste måltidene har innslag av varm mat.»

## FOR FETTRIK MAT

— Det er reist kritikk fra legehøld om at det serveres for fettrik mat ombord på båtene? Har dere forsøkt å bedre dette forholdet?

«Vi har tatt kritikken ad notam, og vi forsøker nu å begrense den kaloririke maten. Blant annet ved å begrense antall måltider.»

— Den stadig økende automasjonen gjør sjømannsyrket mindre fysisk anstrengende, og derved mindre kalorikrevende. Har det vært på tale med en gjennomgripende revidering av kostholdet til sjøs på bakgrunn av dette?

«Noen rivende utvikling tror jeg det neppe vil bli. Det er nedsatt en komité som arbeider med dette problemet, og vi anser en bred informasjonskampanje som det viktigste middel til å få den enkelte til å forstå betydningen av riktig kosthold. Både skoleverket, sjømannsorganisasjonene og rederiene må komme med i dette arbeidet.

Ellers overlater vi hos Wilh. Wilhelmsen for en stor del våre enkelte båter til selv å bestemme hvordan de vil organisere måltidene.»

## «TRØSTESPISING»

— Tiden fra middagen er slutt til sengetid er ganske lang. Kan endel av overvekten tilskrives «trøstespising» utover kvelden?

«Jeg tror ganske sikkert at en stor del av de overflødig kaloriene kommer nettopp da. Mannskapet kan fritt forsyne seg av det som båtens kjøleskap måtte inneholde.»

— Enkelte har forsøkt seg med bar ombord. Tror De det kan redusere «trøstespisingen»?

«Sikkert, men det kan skape andre problemer igjen. Et slikt prosjekt kan være vanskelig å kontrollere. Vi hos Wilhelmsen har ikke villet satse på bar ombord, og det mener jeg er riktig.

Hvis det er nødvendig med alkohol, syntes jeg det ville være bedre å bruke det i forbindelse med måltidene. Da ville alkoholen mer komme inn som et trivselsmoment. Ikke som «tidtrøtte.»

— Man leser stadig om at sjøfolkene har mange psykiske problemer. Har kostholdet noen relevans i forbindelse med dette?

«Det mener vi absolutt. Dette er det vanskelig å vise til med tall og fakta, men det ligger også en filosofi bak noe så jordnært som mat.

Her kommer blant annet servering og anretning inn. Vi må forsøke å lage måltidene til små hygestunder, hvor eventuelle savn og sorger kan glemmes.»

#### KAFETERIA-SYSTEMET PÅ RETUR

— Här kafeteria-systemet slått igjennom?

«Det har vært forsøkt på enkelte båter i de siste årene, men er nu på retur. Det viser seg at den gamle serveringsmetoden er best. Det skaper mer kos og atmosfære ved måltidene, og det tror jeg som sagt vil avlaste det psykiske press.»

— Enkelte rederier opererer med menyer med flere middagretter. Hva mener De om det?

«Med flere retter å velge i foreligger det alltid en fare for ensidig kosthold. Man kan ikke spise mors kjøttkaker hele uken, selv om de smaker best.

Jeg tror det er riktigere å satse på en næringsmessig riktig meny over en viss periode.»

— Hvor meget av maten blir dumpet til måke- og fiskefôr?

«Vi er ikke fornøyde med utnyttelsesgraden av maten. Ca. 20 prosent er svinn, og hvis man kunne spare inn 10 av disse ville det på landsbasis bety en innsparelse på mellom 10 og 15 millioner kroner. Et bredt opplysningsarbeide er igjen et viktig ledd i arbeidet med å redusere svinnet.

Tidligere var dette et vanskeligere problem med de begrensede lagringsmuligheter man hadde. Nu er imidlertid lagringsmulighetene til sjøs like gode som for landsektoren.»

#### DÅRLIG REKRUTTERING

— Hvordan er det med rekrutteringen av kokker?

«Svært dårlig.»

— Hva kreves av utdannelse for å få hyre som kokk?

«Lovbestemt fartstid pluss 10 måneders kokkeskole. Tar man derefter den fastsatte 10 måneders fartstid som kokk og stuert skole i tillegg, blir man stuert.

Men som sagt. Rekrutteringen til yrket er svært dårlig. Derfor har vi mange utlendinger i kjøkken og bysse.»

— Kostøret til sjøs har steget svært lite i de siste årene i forhold til den enorme prisstigning vi har hatt på matvarer i land.

«Det er riktig, men allikevel ingen relevant sammenligning. Man skal huske at vi kjøper en god del av våre matvarer i frihavner og i fremmed valuta. Disse prisene kan ikke sammenlignes med prisene her hjemme. Dessuten drives det også en viss subsidiopolitikk. Dette har imidlertid liten betydning da kostøret utgjør en forsvinnende liten del av de totale utgifter.»

Stuertinspektør Buen, gjentar til slutt at det største problemet men strir med idag er å redusere den fett-holdige maten.

«Legevidenskapen har påpekt at overvekt fører til økende fare for hjerte- og karsykdommer, og derfor må vi finne frem til andre former. Her spiller opplysningsarbeidet en uhyre viktig rolle», sier Buen.

---

ERIK R. SUNDBY

## Rederiets nye innkjøpspolitikk

Meget er i de senere år blitt forandret i hele vår forretningsverden, og forandringen ser ut til å skje i stadig hurtigere tempo. Dette fenomen har heller ikke latt vår egen sektor av denne forretningsverden, nemlig rederivirksomheten, være uberørt. Tendensen til stadig strukturforandring gjør det derfor mer og mer nødvendig at man til enhver tid tar innarbeidede rutiner opp til vurdering og prøver å se dagens situasjon med «friske øyne».

Det var derfor naturlig og nødvendig at rederiet tok konsekvensene av dette og for vel et år siden besluttet å gå til forandring av den tidligere praktiserte innkjøpspolitikk.

Denne tidligere innkjøpspolitikk var i stor grad prisdirigert, og man søkte derfor ved å benytte flere konkurrerende skipshandlere i hver havn å holde prisene nede, samtidig som man nok også la en viss

vekt på konkurransemomentet når det gjaldt kvalitet og service. På denne måte kom vi til i de fleste havner å ha to eller flere «all round»-leverandører samtidig som vi benyttet oss av spesialfirmaer innen de forskjellige bransjer, noe som bevirket et så stort spekter av leverandører at det var vanskelig å holde den nødvendige oversikt og kontakt.

Idag har tidene forandret seg, rederiets hovedtyngde blir etterhvert ikke lenger linjeskipene med faste og hyppige anløp av regelmessige havner, men tank- og bulkskip samt spesialskip. Skipene har idag kortere og kortere opphold ved land. Farten mellom havnene blir stadig større, og sist, men ikke minst har etterhvert samtlige skip fått redusert besetning. I tillegg til disse momenter kom så det faktum at hensynet til service og kvalitet på grunn av flere forhold etterhvert kom til å veie tyngre i hele innkjøpskomplekset.

For å gjøre suppleringsystemet så enkelt som mulig besluttet derfor rederiet å gå inn for et såkalt «generalleverandørsystem» som i korthet går ut på i hver havn å utpeke en skipshandler som vil få det fulle ansvar for alle innkjøp i den aktuelle havn. Unntatt er kjemiske produkter, maling, smøreolje og pakninger, som, som tidligere, skal leveres fra de respektive firmaers depoter. Generalleverandøren får med andre ord det totale ansvar for å supplere alt et skip trenger i sin havn, og i denne forbindelse ha ansvaret for å supplere fra andre leverandører proviant og rekvisita han selv ikke har og ha det fulle ansvar med både levering og kvalitet av dette.

Generalleverandørene vil bli oppført i «SKIPSHANDLERGUIDE» til bruk for våre skip. I denne guiden vil man finne alle nødvendige detaljer som adresse, telefonnummer, telegramadresse etc.

Efter personlig besøk, samt i samarbeide med våre agenter er nå dette arbeid med utnevning av generalleverandører fullført, og for å få satt systemet i sving hurtigst mulig, blir det sendt ut foreløpige sten-silerte lister, som i sin tid vil bli erstattet med en trykt «SKIPSHANDLERGUIDE». Herefter skal derfor kun de generalleverandører som er oppført i «SKIPSHANDLERGUIDEN» benyttes når det gjelder supple-ring til skipene. I havner som ikke står oppført overlates valget av skipshandler til kapteinen i samarbeid med den lokale agent.

Vi vil gjerne nevne at vi har funnet det riktigst ikke å tegne noen kontrakt med de utnevnte general-leverandører, men har i stedet utnevnt dem ved et «Letter of appointment» for funksjon inntil videre. I dette utnevningensbrevet er nøye spesifisert de plik-ter de vil få, og til orientering siterer vi her noen av-snitt av dette brev:

«The appointment is made on following condi-tions:

That you take the full responsibility for all sup-ples of dry and fresh provisions, bonded stores and stores for pantry, deck and engine. Exceptions is however made for jointings, chemicals, paint and lubricating oil which will be ordered from the ves-sels regular suppliers.

That you, if necessary, supply from other sour-ces provisions and stores that you are usually not dealing with, having this supply billed through you,

and taking the responsibility that the quality of this supply as well as your own, is according to the requirement of our company.

That you arrange delivery at a time enabling the officers to have the supplies checked before ves-sels' departure.

#### SETTLEMENT OF INVOICES:

##### Vessels using our regular agents

Invoices should be sent the local agent for sett-lement. In addition to this one copy of the invoices should without delay be mailed to our head office in Oslo. These copies have to be marked «COPY FOR REFERENCE ONLY».

##### Tankers and other vessels not using our regular agents

Invoices in triplicate should be mailed to our head office in Oslo for settlement.»

For at systemet skal fungere efter hensikten, er det imidlertid viktig med et godt trekantsamarbeid mellom generalleverandører, skip og rederi. Som et ledd i dette samarbeid er det f. eks. viktig at skipenes offiserer i større grad enn hittil planlegger og konsen-trerer innkjøp til færrest mulige havner, og at ordren for alle tre departementer samles og sendes så tidlig at leverandøren kan ha alt klart for levering efter nærmere ordre når skipet ankommer. I denne forbin-delse bør man være oppmerksom på at 5 dagers ar-beidsuke nå innføres på stadig flere steder. Dette betyr at leverandørene er avskåret fra tollager fra fredag ettermiddag til mandag morgen. Alle ordre bør derfor være generalleverandøren i hende senest fre-dag formiddag.

Innkjøpsavdelingen har nå et komplett kartotek over alle generalleverandører. For til stadighet å holde dette ajour, ber vi derfor om at alt som kan ha interesse for vår «SKIPSHANDLERGUIDE» når det gjelder adresseforandringer etc. blir meddelt omgå-ende. Likeledes ber vi om at eventuelle alvorlige kla-ger blir meddelt Innkjøpsavdelingen skriftlig og mest mulig detaljert, slik at klagen kan bli kartotekført og tatt opp med vedkommende leverandør.

Så står det bare tilbake å håpe at vårt nye leveran-dørsystem vil virke efter sin hensikt, og håper at alle parter vil gjøre sitt til for at dette skal skje.



# Dekksbefalet øver avgjørende innflytelse på linjens utgiftsnivå

Det som kanskje særpreger Barber Lines mer enn noen annen organisasjon vi kan sammenligne oss med er den store del av verden vi skal dekke med en relativt beskjeden organisasjon. Vi arbeider med et utall av varianter, både når det gjelder havner, organisasjonsforhold, vareslag og skipstyper.

På den ene siden av skalaen har vi de amerikanske og kanadiske havnene med relativt moderne havneforhold, men med et hardt og krevende arbeidsmiljø og verdens høyeste kostnadsnivå. På den andre siden har vi havner i Østen der sampaner og djunker dominerer havnebildet og hvor billig muskelkraft fremdeles bestemmer metodikken i laste- og lossearbeidet.

Noen tall kan kanskje tjene til å belyse selve omfanget av virksomheten vår:

Vi opererer 35 linjeskip fordelt på 8 services. Denne flåten fraktet i 1971 ca. 1,7 mill. tonn som innbragte oss en brutto fraktinntekt på nær 80 mill. dollar. Våre samlede laste-, losse- og terminalutgifter pr. år er ca. 25 mill. dollar eller nok til å dekke lønnsbudsjettet for alle Norges havnearbeidere. Når vi har betalt regningene for paller, slings, nets, containerleie etc. har det medgått ytterligere 2-3 mill. dollar.

En av de viktigste forutsetninger for at vi skal tjene penger er at vi klarer å holde utgiftene på et forsvarlig nivå. Ikke mindre viktig er det at vi kan tilby våre kunder den service de har krav på og at lasten kommer frem uten skader av noen art. Vi kan ikke med hånden på hjertet si at vi har utgiftene under full kontroll, og at vi har utnyttet alle muligheter for rasjonalisering. I en del havner og services arbeider vi tungt, og det gjenstår mye før vi kan si at vi er fornøyd.

Helhetsbildet må allikevel relativt sett, sies å være bra. Siden vi startet i 1969 kan vi i flere av våre viktigste services spore betydelig fremgang og vårt samlede utgiftsnivå er i dag ikke høyere enn for to år siden til tross for en betydelig økning i det generelle kostnadsnivå. En vesentlig del av dette skyldes innsatsen fra skip, lasteinspektører og agenter og det gode samarbeidet mellom disse.

Det kan være på sin plass å skissere hvilke oppgaver Barber Lines' havneavdeling er satt til å løse i nært samarbeide med skipene:

**Grovt skissert dekker vi følgende felt:**

- a) Praktiske stuasjeproblemer.
- b) Kostnadskontroll og statistikk.
- c) Forhandling av stevedore-, terminal- og containerkontrakter.
- d) Containerstyring.

Det praktiske arbeide i marken ivaretas av 14 lasteinspektører som er stasjonert i hovedhavnene i USA og Østen. I samarbeid med skipets agenter og stevedorer tar disse seg av problemer i forbindelse med skipenes ekspedisjon. Dette gjelder i første rekke tilretteleggelsen av forholdene på landsiden og kontroll med kostnadene i de største og dyreste havnene.

Havneavdelingen ved hovedkontoret i Oslo har en bemanning på 11. Disse er fordelt på 4 seksjoner,

kontrollavdeling, cargo handling, containerstyring og prosjektarbeide. I tillegg til at havneavdelingen til daglig fungerer som rådgiver for linjene når det gjelder praktiske og økonomiske spørsmål på laste- og lossesektoren virker den som sentral for fremtidig planlegging av laste-/lossearbeide, styring av containere og kostnadskontroll.

Selv med et godt utbygget apparat på landsiden, er det skipene som er krumtappen i maskineriet. Dekksbefalet kan ved en godt planlagt stuasje og ved at skipet i et hvert henseende er klart for lasting/lossing når havnearbeiderne kommer ombord, øve avgjørende innflytelse på laste- og losseutgiftene.

Vi tror de beste resultatene kan oppnås av befal som har innsikt i og interesserer seg for både den økonomiske og tekniske siden av laste- og lossearbeidet. Dette er en av årsakene til at Barber Lines i 1971 satte i gang et opplæringsprogram for styrmenn fra de tre moderrederiene. Med dette tiltaket mener vi dessuten å kunne skape bedre kontakt mellom linjen og det seilende befal. Endelig er det meningen at nyrekrutteringen til lasteinspektørstillinger ute skal skje fra denne gruppen.

Innledningsvis prøver vi å få kandidatene inn på et seminar i cargo handling som arrangeres av Industri-konsulent A/S. Der får de anledning til å treffe kolleger fra andre rederier og shippingorganisasjoner og diskutere problemene på mer generell basis. Dette kurset varer noen få dager og er bare ment som en appetittvekker. Den resterende del av de to måneder vi har til disposisjon får styrmannen en pult i havneavdelingen og gjennomgår regnskaper og annet materiale i samarbeide med folk fra avdelingen. Vi prøver også å gi en innføring i terminalorganisasjonen, stevedorekontrakter og lignende forhold som styrmenn vanligvis ikke får kjennskap til i sitt daglige arbeide. I tillegg til dette kommer kortere opphold ved linje- og konferanseavdeling der de får et lite innblikk i det daglige arbeidet.

Som tidligere nevnt er oppholdet av 2 måneders varighet, derved har vi en kapasitet på 6 mann pr. år. Normalt vil styrmennene etter å ha fullført kurset gå tilbake til sitt rederi, og vil senere få anledning til å konkurrere om ledige stillinger i vår lasteinspeksjon.

Vi pretenderer ikke i løpet av 2 måneder å ha utdannet eksperter på noen av de feltene som er nevnt ovenfor. Det vi foreløpig tror å ha oppnådd er å vekke interesse for disse viktige områdene og kanskje ha lagt et lite grunnlag for videre spesialisering.

Denne ordningen har foreløpig bare eksistert i ett år og kandidat nr. 5 gjennomgår for tiden kurset. Alle deltagerne har vært interesserte og spørrelystne med en positiv innstilling til arbeidet. De har også vært et verdifullt tilskudd til vår maritime stab og har bidratt mye til vår viten om forholdene ute. Vi tror tiltaket vil være til felles nytte for både styrmennene, rederiene og Barber Lines. Tiden vil vise om dette holder stikk.

# VERNEARBEIDET 1971



Siden de første forsøk med programmert opplegg for VERNEARBEIDET ombord i 1968 har det foregått en positiv utvikling.

Vernearbeidet ombord blir idag tatt adskillig mer alvorlig enn for noen år siden.

## OPPFØLGING

Ved årets begynnelse har skipene mottatt inspeksjonens årsrapport hvor sykestatistikken gir et bilde av tilstanden i de enkelte skip. I første rekke blir antall legekonsultasjoner, skader, sykeavmønstrenger etc. registrert pr. skip.

Omfanget av skadene vil ikke bli vurdert, noe som selvfølgelig kunne være interessant å ta med.

## Nye tiltak i 1972

Skademeldingene vil etter hvert som de kommer inn bli registrert i forskjellige grupper med underpunkter i henhold til årsak.

1. Verktøybehandling
2. Varme, kalde stoffer (forbrenning)
3. Eksplosjon, sprengning, brann etc.
4. Giftige, etsende stoffer, stråler
5. Fall til lavere nivå
6. Fall til samme nivå
7. Fallende gjenstander som skadede ikke håndterte
8. Tråkking på, støt av eller mot gjenstand som skadede ikke håndterte
9. Løfting, bæring e.l. håndtering som skadede utførte
10. Fortøyning, forhaling, ankring, sleping
11. Klargjøring til lasting eller lossing, eller nedrigging og sjøklart
12. Arbeid på skutensiden
13. Arbeide i maskinrom, fyrrøm, pumperom
14. Forgiftning, kjemisk påvirkning
15. Forsvinninger
16. Forlis på åpen sjø
17. Kollisjon
18. Grunnstøting
19. Bråttstø, slingring, uvær
20. Krigsårsak
21. Ulykker under opphold i land
22. Ulykker under båttransport fra og til skipet
23. Annen skade. Vold, slagsmål, idrett, båtmanøvre, rusk i øyet etc.

Ved denne gruppering vil det være mulig å foreta påvirkning med henblikk på å redusere skadene. Dessuten vil man få bedre oversikt over hva som egentlig omfattes av statistikken. Slik statistikken er i dag vil man ha tendens til kun å feste seg ved antall skader, etc., uten å ta hensyn til omfanget av de enkelte skader.

## VERNEUTSTYRETS INNVIRKNING PÅ SKADENS OMFANG

I 1972 må hver enkelt gå inn for at verneutstyret blir benyttet i enda større omfang enn i året som gikk. Jeg tenker da i første rekke på den beskyttende effekt verneutstyret har. Ved riktig bruk av verneutstyret vil skadene ofte bli redusert betraktelig, i enkelte tilfelle blir det ingen skade i det hele tatt.

## STATISTIKK — SAMMENLIGNING 1970—1971

Når det gjelder tilstanden ombord i hvert enkelt skip vil muligens antall legekonsultasjoner gi et bilde av dette.

### Legekonsultasjoner: (ikke tannlege)

Regner med skip som var i drift hele året.

1970 — 59 skip — 2998 legekonsult. = 50,8 pr. skip  
1971 — 56 skip — 2721 ————— = 48,5 pr. skip

### Størst antall legekonsultasjoner for et skip:

1970 — 104  
1971 — 102

### Under 30 legekonsultasjoner pr. skip:

1970	1971	
	M/T TEMPLAR	13
M/S TEMERAIRE	M/S TATRA	14
M/T TOSCANA	M/T TIBETAN	20
M/S TARONGA	M/T TOSCANA	21
M/S TAMERLANE	M/S TANABATA	22
M/S TAIMYR	M/T TUAREG	22
M/T TUAREG	M/S TEHERAN	23
M/T TITUS	M/S TORO	23
	M/S TEXAS	26
	M/S TALABOT	27

7 skip

10 skip

## SYKEAVMØNSTRINGER

Regner kun skip som har vært i drift hele året.

1967 - 66	skip - 343	sykeavmønstringer =	5,2 pr. skip
1968 - 66	» 306	—»—	= 4,7 » »
1969 - 56	» 255	—»—	= 4,6 » »
1970 - 59	» 244	—»—	= 4,1 » »
1971 - 56	» 224	—»—	= 4,0 » »

Som det fremgår har det vært en jevn nedgang. La oss håpe at dette fortsetter.

Størst antall sykeavmønstringer pr. skip:  
16 (1970 — 14)

0	sykeavmønstringer	M/S TARONGA	(1970 — 0 skip)
1	sykeavmønstring	M/S TAI PING	
1	—»—	M/S TARANTEL	
1	—»—	M/S TATRA	
1	—»—	M/S TERRIER	
1	—»—	M/S THEBEN	
1	—»—	M/S TIBER	
1	—»—	M/S TRINIDAD	
1	—»—	M/S TYR	
<hr/>			
8 skip (1970 — 1 skip)			

Også her kan det noteres en positiv utvikling.

## SKADER

Her er medregnet alle slags skader.

1967 —	18,5	skader pr. 100 ansatt
1968 —	19,3	» » 100 »
1969 —	20,2	» » 100 »
1970 —	16,6	» » 100 »
1971 —	18,9	» » 100 »

Som det fremgår har det her vært en liten stigning. Hvor alvorlig denne stigningen er, er vanskelig å si da man ikke kjenner nøyaktig til omfanget av hver enkelt skade.

Det er i alle fall å håpe at antall skader går ned igjen i 1972.

0 skader M/S TARONGA (1970 — 1 skip)

1	skade	M/S TAIKO
1	»	M/S TORRENS
1	»	M/S TORTUGAS
1	»	M/S TUAREG
<hr/>		
4 skip (1970 — 3 skip)		

2	skader	M/S TAGUS
2	»	M/T TAURUS
2	»	M/T TEMPLAR
2	»	M/S TIBETAN
2	»	M/S TORO
2	»	M/S TOULOUSE
<hr/>		
6 skip (1970 — 6 skip)		

Største antall skader pr. skip: 17 (1970 — 16)  
Gjennomsnitt skader pr. skip: 6 (1970 — 5,4)

## DET VIDERE ARBEIDE

VERNEPROGRAM NR. 2 er i full sving i de fleste skip og dette innebærer at aktiviteten er i gang — noe «klippet» fra M/S TROLL FOREST's skipsavis «TROLLUNGAN'S TIDENDE» tydelig viser.

1. maskinist J. P. Petterød er verneoffiser ombord.

## VERNEARBEIDET OMBORD

Vernearbeidet ombord går sin gang og de 130 dagene vi nu har hatt siden verneprogrammet begynte har vi ikke hatt en eneste skade. 1. maskinisten som også er verneoffiser har gjort en meget bra innsats på dette området. Det kan nevnes at det er kjøpt inn 18 par vernesko, og om vi regner med at det er 6 personer som har såkalt innarbeide og som kommer utenom verneskoloven, må man si det er meget bra når besetningen er på 29. Det henger vel kanskje sammen med at rederiet dekker 50 % av innkjøpsprisen, så skoene faller seg meget billige. Men allikevel er det meget positivt at så mange har anskaffet seg vernesko. Man kan se rundt om på skipet at alle er mere forsiktige av seg. Er man oppe i høyden så brukes sikkerhetsbeltet flittigere enn før. Man legger også merke til at om noen arbeider slik at det kan være farlig for lunger, bruker de masker, det gjelder jo særlig røyk fra skorsteinen. Hørselvern brukes flittig i maskinen. En ting som ikke er 100 % er bruken av hjelm, en del bruker det, men ikke alle, så fra nå av håper vi at alle bruker hjelm der det er fare for å få noe i hodet. Så herved oppfordres alle til å støtte opp om vernearbeidet ombord i 1972, og målet er ingen skader i 1972.

# OMBORD I DETTE SKIP

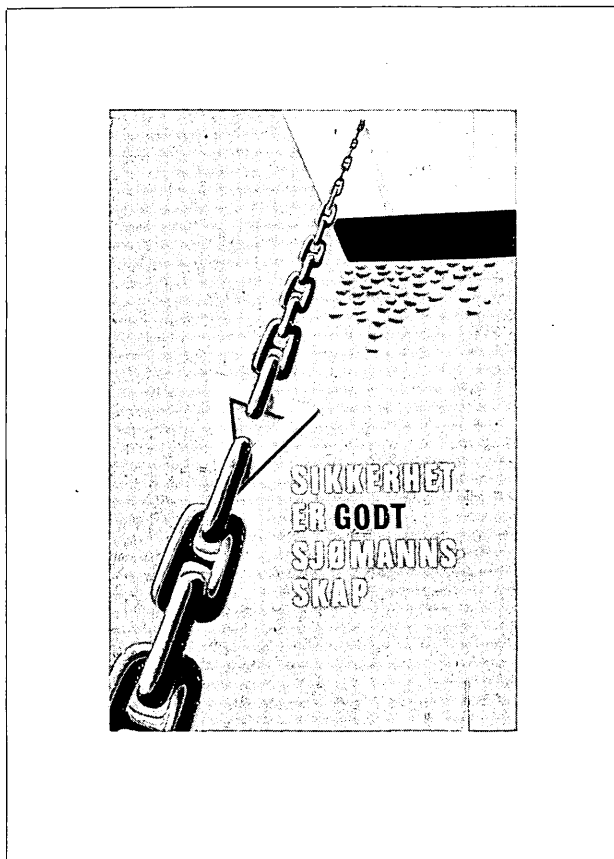


HAR DET GÅTT

237

DAGER  
SIDEN SISTE  
SKADE  
MED FRAVÆR





## SKADESTATISTIKKTAVLEN OMBORD

TAVLEN holdes á jour til en hver tid enten et verneprogram er i gang eller ikke. Kun skader med over ett døgn fravær registreres.

### Sikkerhetsrapport

Blant punktene i rapporten finnes:

Skadestatistikken viser pr: ..... skader: .....

Dette er i seg selv interessant, men det kunne vært ønskelig også å vite hvor mange dager det er gått siden siste skade med fravær.

Derfor, **VENNLIGST NOTER DETTE I RAPPORTEN!**

Det kan nevnes at det er observert et skip med over 500 dager uten skade med fravær over 1 døgn. I virkeligheten er det vel egentlig denne statistikk som viser skader av større betydning.

Det burde være i alles interesse at besetningen ikke blir redusert p.g.a. skader. For å oppnå dette bør hver enkelt ombord føle ansvar for hverandre — og i den forbindelse også påse at nødvendig verneutstyr benyttes.

Rederikontoret mottar gjerne rapporter og forslag i forbindelse med vernearbeidet ombord.

Vi har merket oss at flere skip har egen skipsavis og her er det som regel avsatt plass til vernearbeide — hvilket viser at interessen er til stede.

Gratulerer med innsatsen i 1971 — og la oss håpe på fremgang også i 1972.

## ÅGE TILTNES

# Offisersaspiranter 1966-1971

Det er nå over 5 år siden rederiet startet opp med sine offisersaspirantordninger og det kan være på sin plass å foreta en oppsummering for å se på resultatet.

### OFFISERSASPIRANTER II

Antall ansatte i perioden	220
Antall ferdige offiserer	67
Antall på opplæring	76
Antall sluttet	77

Selv om frafallsprosenten har vært forholdsvis stor (35 %), må resultatet anses som tilfredsstillende. De fleste aspiranter som sluttet under opplæring, hadde forholdsvis kort tjenestetid ombord. Frafaller har av forskjellige grunner vært størst i de par første årene. Informasjon til og motivering av såvel aspiranter og offiserer har etter hvert blitt forbedret og dette er sikkert en av årsakene til at frafallsprosenten stadig har vært avtagende.

### OFFISERSASPIRANTER I

Antall ansatte i periode	185
Antall ferdige offiserer	97
Antall på opplæring	67
Antall sluttet under opplæring	21



Dette er offisersaspiranter som er rekruttert blant våre seilende mannskaper etter anbefalinger fra skipsledelsen.

Disse er i motsetning til våre offisersaspiranter som rekrutteres fra de høyere skoler og som begynner sin systematiske opplæring ombord som første-reisgutter, allerede kjent med sjøens yrke og fra-fallsprosenten er naturligvis herved mye lavere (11 %).

Som oversikten viser er hittil 164 offiserer utdannet via rederiets offisersaspirantordninger og av disse seiler idag 150 stk. som offiserer i vår flåte. Når en samtidig har hele 143 offisersaspiranter på opplæring, betyr dette at en stadig større gruppe av våre fremtidige offiserer blir rekruttert via disse ordninger.

#### OVERSIKT OVER ANSATTE ASPIRANTER PR. 31/12-1971

(Tallene i parentes viser rekrutteringen 1971)

Kategori	Gymnas	Tekn. sk. Tekn. fagsk.	Yrkessk.	Sjøg. sk.	Andre	Total
Off.asp. dekk	14 ( 5)				25 (14)	39 (19)
Off.asp. maskin	26 ( 8)	13 (10)			36 (22)	75 (40)
Off.asp. elektr.		5 ( 5)	18 (18)		1 ( 1)	24 (24)
Off.asp. stuert					5 ( 5)	5 ( 5)
Rep.asp.			9 ( 2)		2 ( 2)	11 ( 4)
Motorm.asp.			27 (23)	7 ( 0)	1 ( 1)	35 (24)
Matrosp.			2 ( 2)	6 ( 0)	4 ( 4)	12 ( 6)
Sjøasp.				52 (49)	2 ( 2)	54 (51)
Kokkasp.			4 ( 4)	7 ( 4)	10 ( 8)	21 (16)
<b>Total</b>	<b>40 (13)</b>	<b>18 (15)</b>	<b>60 (49)</b>	<b>72 (53)</b>	<b>86 (59)</b>	<b>276 (189)</b>

Kommentarer: Tilgangen på Offisersaspiranter I er omtrent den samme som i 1970. Tilgangen på Offisersaspiranter II har øket endel. For første gang er det rekruttert flere fra tekniske skoler enn fra gymnas.

Rekrutteringen av aspiranter med og uten verkstedsskole har vært meget god. Mens det i 1970 ble rekruttert ca. 30 aspiranter ble det i 1971 ansatt i alt 102 stk. Dette oppmuntrende tall er sikkert blant annet et resultat av den mer direkte kontakt som rederiet har etablert med skolene.





# DISTRIKTSHØYSKOLEN – første semester avsluttet

Som tidligere nevnt i SKIB-REDERI deltar flere av rederiets styrmenn ved det postgymnasiale skipsfører-kurset ved navigasjonsskolen i Kristiansand. I tillegg til dette studerer 3 overstyrmenn og en kaptein ved Agder Distriktshøyskole.

Selv om første semester nå er unnagjort, er det ikke mulig å foreta en realistisk helhetsvurdering av forsøkene før skoleåret er avsluttet. Jeg vil derfor i samarbeide med elever og studenter komme med en mer detaljert oppsummering av begge forsøkene i et senere nummer av bladet.

I motsetning til skipsfører-kurset som har hatt eksamen i kun to fag, har studentene ved distriktshøyskolen i høstsemesteret tatt eksamen i 5—7 fag. For informasjonens skyld finner jeg det derfor riktig allerede på det nåværende tidspunkt å gjengi en del av en rapport vi har mottatt fra kaptein Karle Teige:

«Efter å ha gjennomgått et 3 ukers forkurs i matematikk og bokføring begynte jeg sammen med 4 andre skipsoffiserer på selve høstsemesteret 1. september. Vårt tilbud fra skolen var en del av det totale tilbud til studenter ved den økonomisk/administrative linje. Vi skulle etter planen gjennomgå 5 fag, 4 obligatoriske og 1 valgfritt. Hvert av disse fagene gir 2 vekttall.

De obligatoriske fag var matematikk, regnskap, samfunnsøkonomi, samt EDB grunnkurs. Av valgfagene ble det anbefalt å velge enten «Rederiets organisasjon og personalforvaltning» eller «Internasjonal handel og sjøtransport».

Jeg begynte å følge med forelesningene i alle de ovennevnte fag, samt også psykologi siden dette faget skulle være obligatorisk for oss i vårsemesteret. Dette kurset ble grunnet administrative årsaker ved distriktshøyskolen flyttet over til høstsemesteret. Selv etter å ha gått gjennom forkurset som var bygget på artium, språklinjens pensum, bød matematikken på store vanskeligheter. Personlig brukte jeg ca. 75 % av lesetiden utenom forelesningene til arbeide med dette fag.

I regnskap gjennomgikk vi generelle ting om regnskap, regnskapsanalyse, strømningsanalyse (cash flow), prisnivåendringer, diverse vurderingsproblemer innen regnskap, sentrale lovbestemmelser, årsregnskapet, samt en kort innføring i driftsregnskapet.

Nå i høstsemesteret gjennomgikk vi i samfunnsøkonomi makro. Sentrale emner her var Keynes-modeller, kryssløpsanalyse, nasjonalregnskapet, finans- og pengepolitikk, samt andre spørsmål innen makroøko-

nomien. Dette kurset var også meget interessant og lett å følge med i.

EDB grunnkurs besto vesentlig av en studiepakke utarbeidet på lydbånd av NKS. Det fulgte med illustrasjoner som ble fremvist på en overhead projektor. Foreleseren kommenterte så det som fremgikk av lydbåndet. I forbindelse med dette kurset fikk vi kjøre små program på en EDB-enhet i Oslo gjennom en terminal her i Kristiansand.

I rederiets organisasjon og personaladministrasjon ble det forelest i organisasjon ombord, kontakt skip/rederi, rederiets organisasjon, selskapsformer, policy og planlegging, prosjektskip, personalplanlegging, organisasjonene og tariffavtalene, forhyring og mønsterring, sjømennenes sosiale og økonomiske forhold, sjømannsloven, mønstringsloven, bemanningsforskriftene, lov om arbeidstiden på skip.

Internasjonal handel og sjøtransport tok for seg internasjonal handel — organisatorisk struktur, de enkelte lands handel, samt diverse former for sjøtransport. Om en del av stoffet var kjent, bød kurset likevel på meget nytt og interessant.

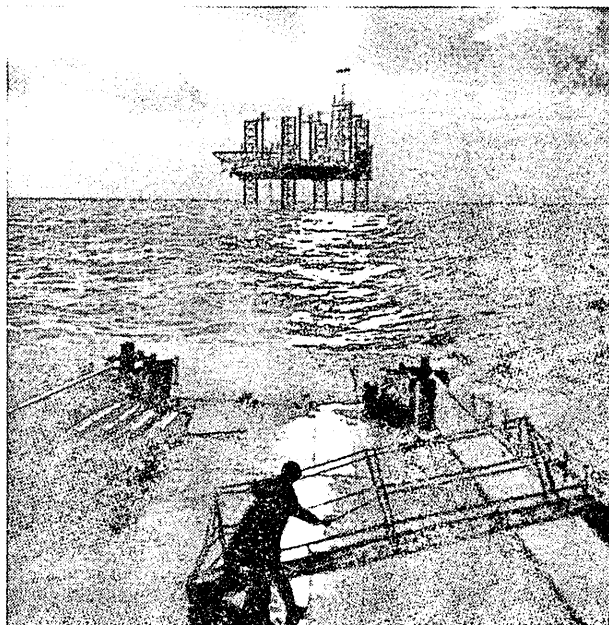
Sosialpsykologi er et vanskelig kurs å beskrive, det er antagelig noe man bør oppleve. Jeg tror jeg hadde stor utbytte av kurset.

Efter første semester er det min erfaring at med ordinær skipsførereksamen har vi kompetanse til å studere alle fag ved den økonomiske administrative avdeling ved distriktshøyskolen, da med unntak av matematikk.

Matematikk er derfor faget folk med min bakgrunn må forberede seg i før man begynner en slik studie. Det er antagelig å anbefale at man tilegner seg realartiums pensum på dette område. For mitt vedkommende ville jeg hatt meget større utbytte av studiene her hvis jeg hadde vært bedre forberedt i matematikk. Dette faget har som tidligere nevnt tatt 75 % av min lesetid.»

Herr Teige som var oppe i eksamen i hele 7 fag, har bestått eksamen også i matematikk. Våre andre studenter har også klart seg meget bra, forholdene tatt i betraktning. Det er helt klart at det er matematikk som er det store hodebry. Dette faget som forøvrig er obligatorisk, tar så meget tid at det går utover de andre fagene. Dette er selvfølgelig ikke tilfredsstillende, men det arbeides nå med å få satt i gang et ekstra 6 ukers forkurs i matematikk for navigatører som ikke har tilegnet seg realartiums pensum i dette fag.

# Forsyningsskip i oljetjeneste



Som nevnt i forrige Skib-Rederi har rederiet kontrahert 4 stk. forsyningsskip til oljetjeneste, og det er kanskje på sin plass å informere våre lesere om noen av de praktiske problemer som disse skip vil møte i sin daglige tjeneste.

Det er foreløpig ikke bestemt hvor våre 4 skip skal operere, og det er derfor interessant å dele forsyningstjenesten inn i forskjellige operasjonsområder:

## 1. Værharde operasjonsområder

- a) Nordsjø-farvann
- b) Kanadiske farvann

## 2. Mindre værharde operasjonsområder

- a) Mexico gulfen
- b) Afrikanske farvann
- c) Indonesiske farvann
- d) Australske farvann
- e) Persiske Gulf

I tillegg til disse områder finnes endel andre oljeboringsområder i havet, men når det gjelder klimaforhold skulle ovennevnte områder være representative.

Den praktiske tjenesten i det ene eller annet område er temmelig ensartet, mens utførelsen av jobbene nok kan variere. Vi kan vel alle tenke oss kontrasten mellom Nordsjøen og Mexico-gulfen en vintersdag. I Nordsjøen trenger man all den sjømannsskap som kan stables på bena av en besetning på 8 mann, og parolen må hele tiden være, samarbeide for å få alles interesser oppfylt.

Hovedoppgaven for et supply skip er å betjene en borerigg, produksjonsrigg, plattform eller en rørleggingslekter fra en landbase og ut til produksjonsstedet. Lasten som disse skip transporterer varierer noe, men generelt er det få vareslag som transporteres,

det dreier seg om ca. 10—15 typer forbruksvarer. Av disse vareslag transporteres endel i tanker og endel på dekk.

Det er av vesentlig betydning at dekkslasten sikres på den best mulige sjømannsmessige måte, slik at forskyvning i lasten hindres. Man skal huske på at en effektiv lossing av disse skip er en forutsetning, da man på lossestedet benytter et såkalt «snatch hiv» hvorved de enkelte dekkslast-hiv raskt løftes av dekket og ombord i plattformen. Forsyningsskipet er leker som alle forstår i praktisk talt alt slags vær og losser sin last direkte til plattformene, og for å unngå skader på skip og last må hvert hiv raskt løftes av dekket.

Under denne prosess manøvreres skipet hele tiden fra en styreconsole i akterkant av broen. Manøverdychtigheten til disse skip er meget stor, og populært kan man si at skipene «tørner på femøringen» idet de er utstyrt med 2 vridbare propellere, dobbelt rør samt baugpropell. Dette er gjort for at skipene skal kunne fin-navigeres når de opereres nær en plattform, rigg eller rørleggingslekter. Bortsett fra de faste riggene (jack-ups) er disse innretningene utstyrt med ankere som strever ut i forskjellige retninger og forsyningsskipene kan lett bli skadet dersom de manøvreres bort i ankerkjettingene eller wirene. Videre er skipene utsatt for skader under losseoperasjonene, eftersom de må manøvrere tett inntil plattformenes ben med fare for slag mot disse. I dårlig vær kan denne operasjon være meget krevende, og førsteklasses sjømannsskap er en forutsetning for et vellykket resultat.

Oljeselskapene som chartrer skipene sier, at jo vanskeligere forhold man losser et supply skip under, jo bedre your ships, we hire your captains», gjelder i denne form for sjøtransport. Skal dette slagord oppfylles vil man forstå at de største krav stilles til samarbeide og godt sjømannsskap fra hele besetningen.

# Tenk om containeren er for liten!

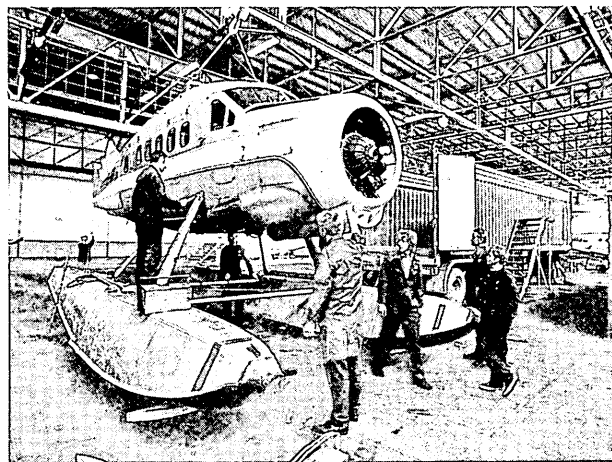
Wilh. Wilhelmsen er generalagent for Atlantic Container Line i Norge. Denne containerlinje har blant annet fast service mellom Skandiahavnen i Gøteborg og Halifax, New York, Baltimore og Portsmouth (Norfolk).

Atlantic Container Line kan tilby sine kunder en variasjon av integrerte transportsystemer med én pris fra dør til dør. Likeledes har de et utvalg av forskjellige typer containere. En av typene er en 40' open top container med presenning som bildet viser.

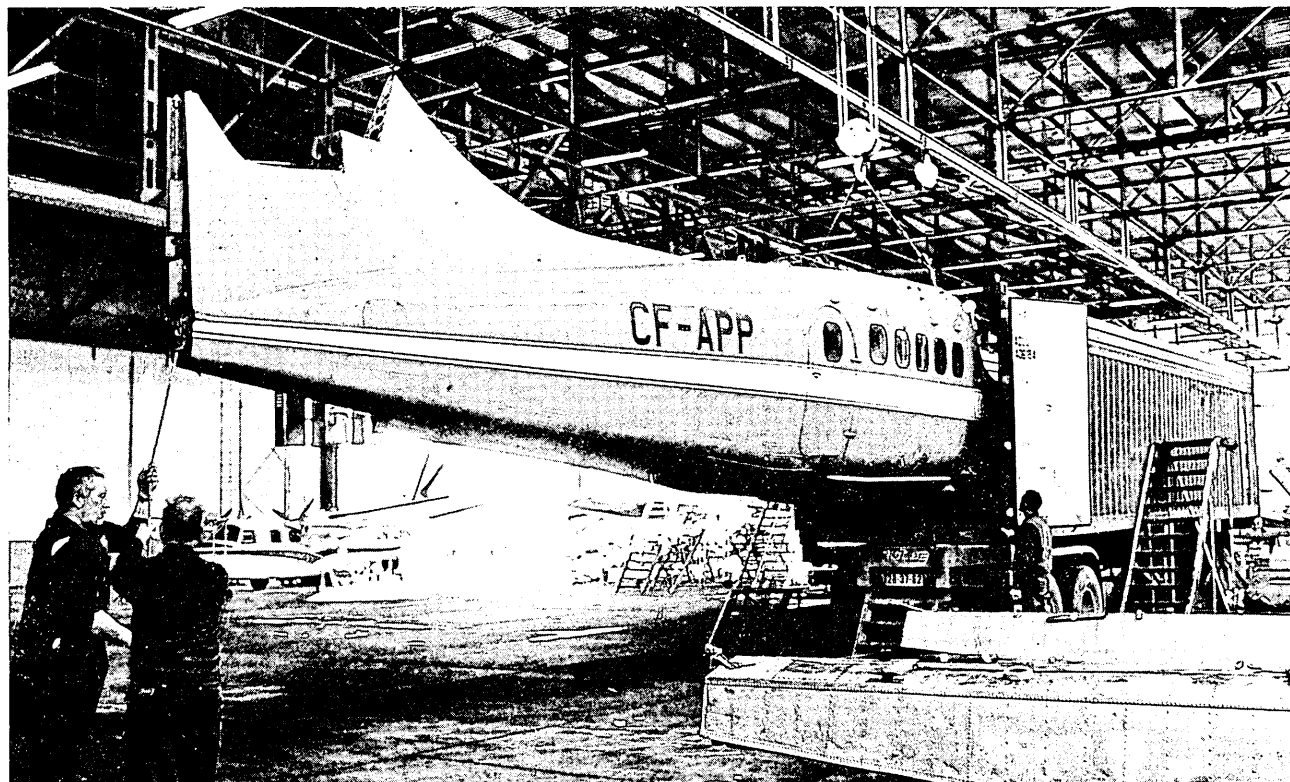
Widerøes Flyveselskap A/S solgte ifjor høst sine passasjerfly som var stasjonert i Bodø og Tromsø. Disse passasjerfly var av typen DHC 3 Otter med plass til 12 passasjerer og 2 flyvere. Maskinene har fløyet på Nord-Norge siden 1962 og har sikkert etterlatt seg et stort savn i denne del av vårt land.

Tre fly med reservedeler, ekstra motorer og annet utstyr ble solgt til Laurentian Air Services Ltd., Ottawa, Ontario i Canada.

Vi hadde den glede å forhandle direkte med direktør Bogie i Laurentian Air Services Ltd. da vedkommende herre oppsøkte Wilh. Wilhelmsens kontor sammen



med med en representant for Widerøe Flyveselskap A/S. Meningen var at det kun skulle sendes 3 x 40' containere med deler og utstyr fra Bodø og 3 x 40' containere med det samme utstyr fra Fornebu. Direktør Bogie fikk oppgitt en pris fra Bodø og Oslo for hver 40' container helt frem til Laurentian Air Services Ltd., Ottawa, Ontario, Canada. Dette tilbud ble omgå-



ende akseptert. Direktør Bogie fortalte under samtalen løp at de tre fly hadde han til hensikt å fly fra Bodø via Grønland til Newfoundland og videre derfra til Ottawa, Ontario. En flyvning han kviet seg for, da været var meget upålitelig på den tid av året.

Vi kom da på den tanken at Atlantic Container Line med sine forskjellige typer containere kanskje også kunne greie denne transport helt frem til dør i Ottawa. Tre open top 40' containere tenkte vi da på. Målene på flykroppen ble oppgitt etter at målene på vingene og flottørene var trukket fra. De innvendige mål i containeren skulle holde, men med svært liten margin. Flyene skulle flys til Fornebu og innlastingen skulle foretas der.

Direktør Bogie var meget tilfreds med vår pris og regnet med at han ville spare en god del, og samtidig ble han kvitt problemet med flyvningen over Nord-Atlanteren med lunefulle høststormer.

Det første fly startet opp fra Bodø, og på veien ned til Oslo kom det ut i en av de største og kraftigste høststormer vi hadde ifjor. Etter referat å dømme hadde flyverne vært ute i verre vær i Nord-Norge, men på grunn av all luftmotstanden ble flyets drivstoff brukt opp tidligere enn beregnet, og en nødlanding måtte finne sted på Hurdalsjøen ved Eidsvold. Neste morgen etterat drivstoff var skaffet gikk turen videre til Fornebu.

I den 40' open top container vi kjørte ut til Fornebu måtte det bygges to vugger (cradles) som flyet skulle ligge i. Vuggene ble festet med bolter tvers igjennom containerens gulv, og wire med strekkfisker rundt flykroppen skulle holde alt fast under den lange transport.

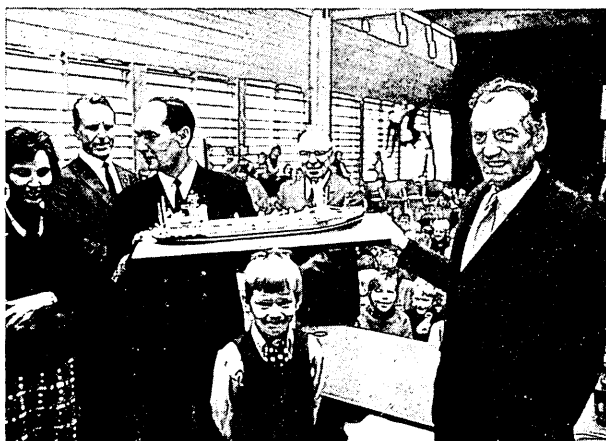
Efterat flykroppen var heist på plass i containeren fikk vi telefon fra Fornebu med beskjed at halepartiet stakk opp over containeren. En del tanker fløy gjennom ens hode. Hadde vi beregnet galt eller hadde Widerøe oppgitt feil mål? Hva skulle vi gjøre med 3 fly som vi hadde lovet å transportere helt frem til dør i Ottawa i 40' open top containere? Det eneste vi kunne håpe på var at vuggene var plasert feil i containeren slik at halepartiet ble presset opp. Med dette som håp ble flyet heist opp igjen og vuggene flyttet slik at halepartiet ble presset nedover. Det gikk akkurat, og presenningen kunne spennes over åpningen. Alt var klart til den lange transport. Med bil fra Fornebu til Loenga, Oslo, jernbane fra Oslo til Skandiahavnen i Göteborg, over Nord-Atlanteren med Atlantic Container Line til Halifax, og derfra med jernbane til Toronto og som siste ledd i transportkjeden, med Masiline Transports bil til Laurentian Air Services Ltd., Ottawa, Ontario i Canada.

Med den første innlastning som eksempel gikk alt hurtig og greit med de to andre fly.

## Skipsmodell til «S» i karakter

Under denne overskriften bragte lokalavisen Østlandets Blad den 10. desember ifjor en reportasje om kaptein Rolf Andersens besøk på adopsjonsskolen Siggerud skole dagen før. Kaptein Andersen som nylig var avmønstret M/S «TYR» hadde mens han var ombord laget en flott modell av båten, og det var denne som av elevene spontant ble gitt høyeste karakter «Særdeles tilfredsstillende».

Siggerud skole adopterte våren 1970 «TYR», og siden kontakten ble opprettet den gang så har samarbeidet vært det aller beste. En velfylt glassmonter i skolens vestibyle hvor gjenstander og suvenirer fra de forskjellige havner skipet har anløpt er samlet, viser med all ønskelig tydelighet at mannskapet ombord i «TYR» har husket sine venner på Siggerud skole. Til tross for at det har vært kapteinskippe ombord tre ganger siden kontakten ble opprettet, så ser det ikke ut til at dette har noen negativ innvirkning på forbindelsen som fremdeles er prima. Kontakten mellom «TYR» og Siggerud skole ble da også spesielt fremhevet i en oversikt fra Norsk Skipsadopsjon i Norges Handels- og Sjøfartstidende nylig.



På bildet ser vi foruten kaptein Andersen og skolebestyrer Torfinn Bøe (som holder modellen) også fru Andersen og sønnen Vidar. I bakgrunnen sees Skipsadopsjonen personlig, sekretær Magne Graff, samt rederiets representant for anledningen, avdelingsjef Arne Høgenes.

— klargjør arbeidsoppgavens mål for de underordnede og sørger for at de får de ressurser som kreves for at de så selvstendig som mulig skal kunne klare arbeidsoppgavene.

— interesserer seg aktivt for de underordnedes videreutvikling og søker systematisk å trene dem opp i forbindelse med de daglige arbeidskontaktene slik at de kan overlates flere oppgaver.

— søker å tilrettelegge forholdene for et godt innbyrdes samhold og lojalitet blant de underordnede og diskuterer arbeidets målsetning med gruppene.

— har tiltro til de underordnedes vilje og evne til å delta og ha medbestemmelsesrett i spørsmål som angår deres arbeid.

— har forståelse for at kontakt nedenfra og oppover er like viktig og vesentlig som kontakt ovenfra og ned i organisasjonen.

## DEN IDEELLE LEDER

— er både arbeids- og personalinnettet og unngår å benytte slike ledelsesprinsipper som på kort sikt kan øke produksjonen, men som har negative virkninger på de underordnede og på lang sikt også på produksjonen, bl. a. gjennom økt fravær og oppsigelser.

— legger vekt på å beherske sitt yrkesområde, slik at de underordnede betrakter ham som en rasjonell autoritet som kan hjelpe dem i arbeidet når dette er nødvendig.

— skal ha en god administrativ teknisk ferdighet slik at han kan fordele arbeidet innen gruppen og samordne dens arbeidsoppgaver.

— benytter kontroll på en konstruktiv måte som et middel til å avlese i hvilken utstrekning de oppsatte målene er nådd, slik at en analyse av situasjonen kan foretas og rasjonelle retningslinjer for det videre arbeid trekkes opp.

— møter mislykket arbeid hos de underordnede på en konstruktiv måte, ved å vise dem tilrette med instruksjon om hvordan arbeidet i fremtiden skal utføres, i stedet for å opptre truende og avstraffende.

— er på grunnlag av en langtidsplan i stand til å gi klare retningslinjer og opptrer på en fast og bestemt måte og samtidig med en positiv interesse for de underordnede.

— er i stand til — gjennom sin måte å opptre på og sin kunnskap — å vinne respekt hos sine overordnede.

(Trivsel)



# Ombordlevering av post i Cape Town og Bandar Abbas

Det er nu godt og vel tre år siden vi sendte ut sirkulære til alle skipene om at rederiet som en prøveordning ville la skipene som passerte Cape gå innom Cape Town for å utveksle post. Bakgrunnen for denne beslutningen var stengningen av Suez-kanalen i 1967 som igjen førte til at en av de viktigste og sikreste postoppsamlingshavnene i Midt-Østen, nemlig Port Said, uteble. Skipene måtte nu gå rundt Afrika på sine reiser til og fra havnene i Østen, India, Den Persiske Bukt og Australia, og behovet for å få utvekslet post et sted omtrent midtveis på denne lange reisen meldte seg snart.

Forskjellige rederier ordnet seg da også etter hvert med firmaer i Cape Town som påtok seg å bringe posten ut til skipene ved passering der. Nu var vi så heldige at våre agenter i Cape Town, The Transatlantic Shipping Agency Co., kunne påta seg den praktiske del av postutvekslingen med egen båt og på betingelser som vi fant akseptable.

Siden prøveordningen ble satt i gang har da også den rent tekniske side av postutvekslingen gått greit uten store problemer, og «ekstra-anløpet» volder idag ikke særlig store forsinkelser. Det er idag for de fleste linjeskipenes vedkommende nærmest en rutinesak å hente og levere post ved passering av Cape Town. Det må her innskytes at det aldri har vært meningen at post skule sendes til Cape Town så sant vedkommende skip på samme reise anløp andre havner i Vest-, Syd- eller Øst-afrika for bunkring, henting av reservedeler og lignende. Av denne grunn ble det da også tydelig fremhevet i introduksjons-sirkulæret at kapteinene ikke måtte forberede postanløp før telegram var mottatt fra rederiet om at post var sendt. Grunnen til dette var at vi i et hvert tilfelle fant å måtte vurdere behovet for postutveksling i Cape Town. De forskjellige kapteiner har således aldri på egen hånd kunnet bestemme seg for postanløp uten å ha mottatt klarsignal fra rederiet først.

**Vi presiserer dette så sterkt da vi i den senere tid har hatt noen henvendelser som kan tyde på at instruksjonen har vært misforstått på dette punkt og dermed har kommet i skade for å «rette baker for smed».**

De skip som imidlertid ikke fullt ut har kunnet nyte godt av rederiets ekstra post-service, er tank- og bulkskipene. Her er vi som oftest avhengige av be-

frakterens tillatelse for å kunne sette i gang slike «ekstra-anløp». Dagskostnad for en full-lastet 150 000 tonner utgjør i dag ganske betydelige beløp, og selv med ganske små tidstap sier det seg selv at man her kan komme opp i store summer dersom et slikt skip skal utveksle post i Cape Town. Rederiet ville i et slikt tilfelle bli belastet for «offhire» og sammen med det som selve ombordbringelsen koster ville man her komme opp i beløp som ikke kunne sies å stå i noe rimelig forhold til hva man ønsket å oppnå.

At mannskapene ombord i disse skip skal få en dårligere post-service enn ombord i linjeskipene av angitt grunn er jo bare å beklage. Det er jo nettopp **ditt** skip vi aller helst ville hjulpet til en sikrere og jevnere postgang enn før. Vi regner imidlertid med at man ombord forstår at rederiet her står overfor forhold som vi dessverre ikke er herre over. Ordet diskriminering har vi hørt brukt i denne forbindelse, vi håper imidlertid å ha angitt god nok grunn til å overbevise om at et slikt uttrykk ikke hører hjemme i denne sammenheng. Befrakterne har imidlertid vist seg mer forståelsesfulle når det har dreiet seg om «ekstra-anløp» av Cape Town for å hente mannskaper, viktige reservedeler og lignende, og dette er jo da også forsåvidt forståelig i og med at det her dreier seg om skipenes sikkerhet. I slike tilfeller har da selvsagt Postavdelingen benyttet anledningen til å sende ut det vi måtte ha liggende av post, pakker og andre forsendelser samtidig.

Når det gjelder forsendelsen til tankskipene i Den Persiske Bukt via Basco International i Bandar Abbas, så har vi hørt svært lite fra de forskjellige kapteiner om hvordan de har vært fornøyd med arrangementet. Siden samarbeidet med Basco International ble innledet, har vi jo sendt en god del av posten til tankbåtene som går P.G. f.o. dit, og vårt inntrykk er at posten stort sett har vært levert ombord ved passering. I den aller seneste tid har vi imidlertid hørt visse uttalelser som kan tyde på at ombordbringelsen av post via Basco International i Bandar Abbas kanskje allikevel ikke virker så effektivt som vi hadde regnet med. Det kan visstnok til sine tider være temmelig problematisk å komme i kontakt med Basco over radio slik at båten derfra kan komme den ca. 45 nautiske mil lange veien for å levere ombord posten. Vi har også fått rapportert tilfeller der post er blitt liggende ved stasjonen opp til et halvt år for da å bli

levert ombord ved et senere anløp. Dette er selvsagt forhold som vi på ingen måte kan godta, og konsekvensen av dette blir vel at vi på nytt må vurdere om den «service» vi får står i noe rimelig forhold til de store utgifter ombordbringelsen av post er forbundet med. Jeg ser nu bort fra de tilfeller der ikke bare post leveres ombord, men også store mengder reservedeler, mannskaper etc. I slike tilfeller vil det nok fortsatt vært praktisk og rimelig å bruke Basco International til disse oppdrag. For å kunne vurdere forholdet noe bedre enn det vi kan på grunnlag av de spinkle uttalelser vi har i dag, ville vi sette stor pris på å motta ytterligere kommentarer fra kapteiner som i den senere tid har hatt med Basco International i Bandar Abbas å gjøre. På grunnlag av innkomne rapporter vil vi da kunne vurdere om vi eventuelt må finne alternative løsninger når det gjelder ombordlevering av post i Den Persiske Bukt.

Når vi nu først er inne på dette med kapteinenes kommentarer til postgangen, så vil jeg benytte anledningen til å etterlyse små kommentarer, ikke bare når det gjelder Bandar Abbas og Cape Town, men også generelt om der skulle være ting man ombord

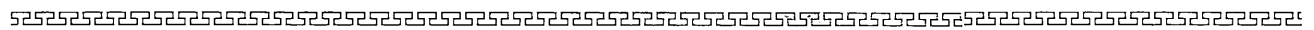
er misfornøyd med og mener vi kan rette på. Til dette bruk har vi postkvitteringens anmerkningsrubrikk som er beregnet til korte kommentarer om postgangen. Vi kan ikke love å rette på alt, men vi lover i hvertfall å vurdere ethvert tilfelle og gjøre så godt vi kan. Men som sagt — for virkelig å kunne gjøre noe effektivt i denne forbindelse så trenger vi hjelp fra våre seilende kolleger.

Tilslutt sakser jeg et avsnitt fra Postavdelingens årsrapport når det gjelder antall «postanløp» av Cape Town og Bandar Abbas i 1971:

Antall postanløp Cape Town:	
	LINJESKIP . . . . . 116
	TANK og BULKSKIP 29
	Totale anløp . . . . . 145

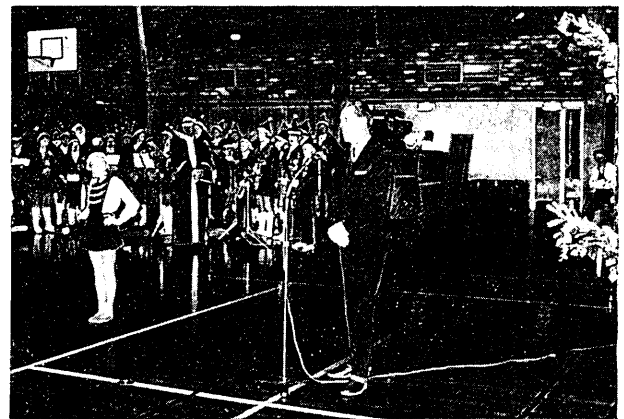
Antall «postanløp» Bandar Abbas: TANKSKIP . . 29

Til orientering nevnes at hvert «postanløp» av Cape Town koster rederiet ca. kr. 1500,— og hvert «postanløp» av Bandar Abbas koster rederiet fra kr. 1500 til kr. 2000,—.



## Wilhelmsenfest i Wilhelmsenhallen

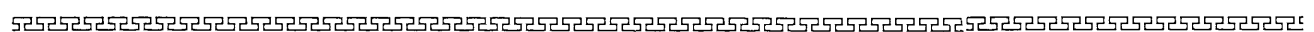
Lørdag den 8. januar var ansatte sjøfolk sammen med familie, rederiets pensjonister og en del innbudte samlet til en vellykket juletreffest i Wilhelmsenhallen på Nøtterøy. Det var stor oppslutning om arrangementet som besto av en fin blanding av unge og gamle. Julenissen var selvfølgelig tilstede og det ble servert kaffe, brus og kaker. Under festen var det forøvrig underholdning av blant annet Nøtterøy Jente- og Guttekor og av skolekorpset.



Kontorsjef Thoresen ved Ørnes-kontoret ønsker velkommen.



WW-ringer rundt et stort og norsk juletre.



# Skipsavisen

Fra tid til annen mottar vi skipsaviser fra WW-flåten, og vi leser dem med interesse — av og til også med stort utbytte. Nivået er naturlig nok ikke alltid helt på topp — men jevnt over må vi fastslå at disse skipsavisene er forbløffende bra når man tar i betraktning at dette er arbeide som utføres av ikke-profesjonelle på fritiden.

Siste skudd på stammen er «Vannposten TABU» (Organ uten politisk mindreverdigthetskompleks) — utgitt av en redaksjonskomité på M/S TANABATA. Og la det være sagt med én gang — resultatet av komitéens arbeide er blitt meget godt. På de 32 (!) sidene finner vi en god blanding av spøk og alvor — og det beste av alt: Det aller meste av stoffet har direkte tilknytning til skipet og livet ombord. Man fornemmer at redaksjonskomiteen har en målsetning som går langt ut over det å more, og det må jo være en selvfølge at en skipsavis ikke skal være «blot til lyst». Men det er klart at det liver opp med små beretninger som nedenforstående:

Og æ som trodd' det skuill' hjelp med pipe. At æ skuill' bli sånn WILSONSK ROLIG og behærska straks æ fikk dein pattestilken mellom tygeredskapan. Men det eineste æ oppnådd' var å rally-teste piggtennan' hver gang saken rant mæ i hu. Her snakke dæm om værnesko og styrthjælm, men æ ska' bare fortæll' dokk at dein plastikkdesain' dem har trumfa nedover topplokket mitt så langt fra greie' å hold' innmaten på plass når det har blæst opp til storm i sjælens dyp. Og da kan det nok heind' sæ at støggorda hagle så tætt at omgivelsan burde emballeres i asbestdrakt.

Æ veit itj om dokker skjønne ka som ha' rispa mæ så hardt i hjertehota — men for at itj no'n ska' gå rundt å tru no' ainna enn dæm ska' tru, så e æ itj den som la' vær å fortæl den usminka sannheita.

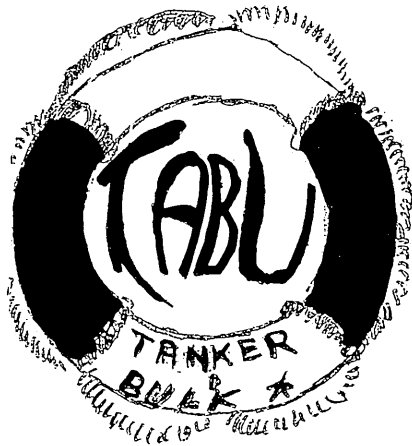
Soloppgangens land kalla dæm det, men det kan æ kaver for e blank løgn. For da vi itj fikk post der, ja, da forsvant lyset av den berømte ildkula midt på blanke formidda'n forter' enn en garva østen-seiler kvælvæ i sæ ei Saki-krukke. Dokk får unnskyld' mæ at æ benytte mæ av et så lite kultivert språk som dialekten min, men æ bli så frustrerert når dæm stænge mæ ut fra min eneste mulighet for ækte-

skapelig dialog — at det e vanskelig å dæm' opp for urinstinkta'n.

Men det som gjør mæ mæst alterert når det gjeld dein her saken, e at æ itj riktig veit kæm æ skal lægg skylda på for eleindheta. Og itj skjønne æ kordan sånt kan skje heller. Æ har nå alltid ansett en måna for å vær bra betenkningsti' for «å navigere skrivpapire' rette vei'n te rett tid. Nei, dæm skuill' prøvd å driv enveis korrespondanse i like lang tid som æ uten så my' som en blækklatt te svar, så tippe æ dæm ha fått fart i tænkeboksen sin, og kanskje fått fundert litt over spirituelt værnearbeid i samme slængen. Det er itj bare spriten som før' te uløkk'.

Hadd' det itj vært for det at brevduan' kom flygande så ekspedit i Dampier, e æ redd for at sotsjæla mi vil' ha tatt sæ en spasertur ut i

## POST MORTEM



rommet som vil' ha fått dei derre NASA-gubban' te'n Nixon te å bli grønn av missunnels'.

Og da spørs det om itj tildelinga av konvoluttlitteraturen like godt kunn' ha blitt POST MORTEM.

Og æ e itj sangsibel, så my' dokk veit det.

Redaksjonens Rasmus





# Julefeiring til sjøs

Jul hjemme og jul ombord er nok to forskjellige ting. Dette forstår vi alle, men sannelig kan jul ombord komme temmelig nær den hjemme, dersom alle, spesielt kaptein og stuert, legger godviljen til og bruker litt fantasi. Dette har vi fått sett og opplevd i julen 1971 her ombord på M/S TAGAYTAY.

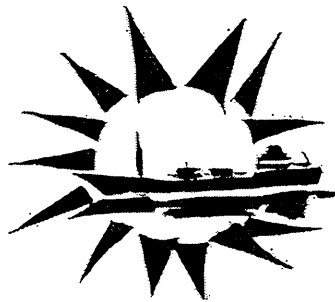
Efter den 15. desember merket man at besetningen hadde en tendens til å «henge» rundt byssa på fritiden. Var byssen ubevoktet et øyeblikk, sprang «en eller annen» raskt gjennom den. Denne «en eller annen» så seg raskt rundt, og som regel ble kursen satt for maskindøren. Hvorfor det var maskindøren som oftest ble benyttet til slike formål er vanskelig å si. Mulig denne «en eller annen» luktet av olje... eller kanskje maskindøren var så fortreffelig nær.

Raskt ble det bragt på det rene hvorfor byssen trakk folk: Stuert var begynt med julebaksten. Deigbiter ble formet til boller, pepperkaker, fattigmenn og smultringer — og som stuert senere sa, så måtte han bake smultringene for lukkede dører og vinduer. Han ville ikke rope for offentligheten hvor snart og praktisk han laget hullene.

Kjøtt og fleisk ble laget om til rull og sylte, og deilig matlukt fylte skipet fra for til akter, vi gikk konstant sultne, syntes vi. Om vi så sturten og kokken drivende våte av svette, så klarte vi for en gangs skyld å sløyfe diverse spydige bemerkninger, for tempoet i byssa var imponerende. Norske, engelske og kinesiske gloser kunne høres til langt på natt, og våre 12 passasjerer merket nok også at sturten fór rundt som en hvit tornado.

Værgudene var med oss hele jula her i Stillehavet, temperaturen lå på + 30°C, så eneste mulighet til å få «White Christmas» var å synge den.

Kaptein Verpeide gikk ivrig inn for at alle ombord skulle få en fin jul. Ja, vi ble kanskje smittet av hverandres iver alle, for vi gikk inn for tilberedelsene av julefeiringen med en slik kraft at vår B & W bare kunne ha kapitulert i en konkurranse.



Julaften kommer til å bli snakket om av oss fra båt til båt. Alle var samlet på båtdekket. Juletreet glitret av all pynten, og selv om et juletre kunne virke en tanke malplassert under tropehimmelen, fikk «trikkerens» lysanordning tankene våre hjem. Dekk og skott skinte av renhet, besetningen likeså. Vi syntes nesten vi kunne kjenne alva- og grønnsåpelukta.

Pakkeutdelingen ble foretatt av selveste julenissen. Aldri har vel han «bak masken» vært så populær. Fotoapparatene blinket ustanselig. En av passasjerene lurte på hvordan «Santa Claus» kunne komme ombord «sånn plutselig. «På ryggen av en delfin, selvfølgelig», var stuertens raske svar.

«Ribben og medisterkakene var uforglemmelig» var «gnistas» bemerkning etter julemiddagen. Vi andre hadde nok spist for meget til å kommentere.

2. juledag var vi atter samlet på båtdekket, alle festkledd til finger-spissene. Også denne gangen hadde stuert Carlsen gått i spissen for tilberedelsene.

Bak disken i «Moon Shine Bar» sto salong- og messegutten i all sin prakt, og da vi fikk se «trikkerens» farvede lys over baren, levnet det ingen tvil om at han har vært innom Sansi Bar i Genoa.

Signalflaggene og 2 «litt spesielle» kart pyntet fantastisk opp. Vi var vel alle stolte over hva vi hadde klart å prestere. Kokkens mat fra grillen var ubeskrivelig deilig. Musikken ble rigget til, og som den galante herre «sekken» er, åpnet han dansen med vår spreke Lise, og siden måtte alle i skjort pent til pers, de også.

Ingen har spurt passasjerene om hvordan de likte å feire norsk jul på en W.W.-båt av den enkle grunn at de ennå ikke er ferdig med å snakke om den fantastiske fine og hyggelige jula de hadde fått vært med på å feire.

Vi er alle enige i at JULA BURDE VARE HELT TIL PÅSKE.

Det er to ting som må gjøres til slutt. Det første er å takke alle, spesielt kaptein Verpeide og stuert Carlsen m/byssespersonell for en jul som alltid vil bli husket av oss her ombord. Den andre er å ta fatt ergometersykkelen når det lir litt ut i januar.

På vegne av besetningen,  
Jakob Hanssen, 1. styrmann

# Lest og Hørt •

## SFI PRØVER UT NYTT ANTIFOULINGSSYSTEM «GAMMEL ANTIFOULING BLIR SOM NY»

Skipsteknisk forskningsinstitutt har utviklet et nytt prinsipp for bekjempelse av begroning på skipsskrog. Prinsippet lar seg anvende i forbindelse med begroningshindrende malinger som allerede i dag er på markedet — og som leveres fra en rekke malingsfabrikker. For å prøve teoriene i praksis har SFI nå innledet et samarbeide med A/S Fredrikstad mek. Verksted, Rederiet Olav Ringdal, A/S Jotun Fabrikker, forteller overingeniør O. Thome ved SFI's avdeling for maling og korrosjon. Som prøveobjekt er valgt en bulkcarrier på 108 600 t.d.w. — M/S «OLAV RINGDAL», som nylig ble levert fra A/S Fredrikstad mek. Verksted. Den antifouling som benyttes er levert fra A/S Jotun Fabrikker.

Et prøvefelt på ca. 300 kvm er her reservert for behandling etter de nye prinsipper. Utprøvingen av dette nye system er et ledd i bestrebelsene for å kunne redusere nødvendige antall dokkinger i et skips levetid. Det er meningen at den Jotun-maling som nå er benyttet på prøvefeltet kun skal få en lett børsting under vann etter ca. 12—14 måneder i drift, og at den heller ikke skal overmales ved skipets rutinemessige dokkinger.

Teoriene bak dette forsøk går i korthet ut på at antifoulingen reaktiveres ved jevne mellomrom ved at de ytre lag av antifoulingfilmen børstes av etterhvert som de tømmes for gift. Teoriene har vist seg å slå meget godt til for laboratorieforsøk, og det er derfor med en viss forventning man nå vil følge den praktiske prøve som her er innledet. Dersom forsøkene faller heldig ut, vil det resultere i meget betydelige innsparinger for rederiene — og da spesielt når det gjelder de store skip hvor for det første dokkingomkostningene er enorme, og hvor det dessuten kan være problemer med i det hele tatt å skaffe en ledig dokk i det område og på det tidspunkt man ønsker.

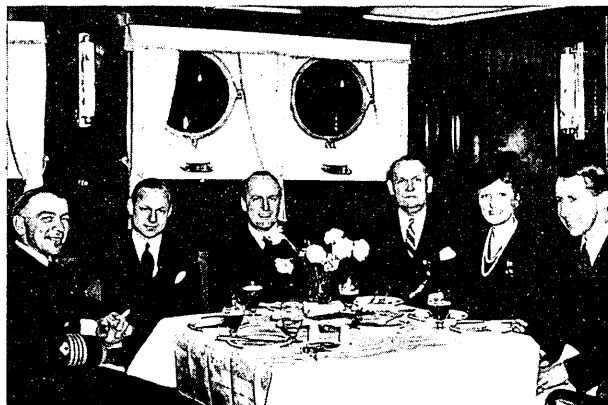
## INNSAMLING TULANE

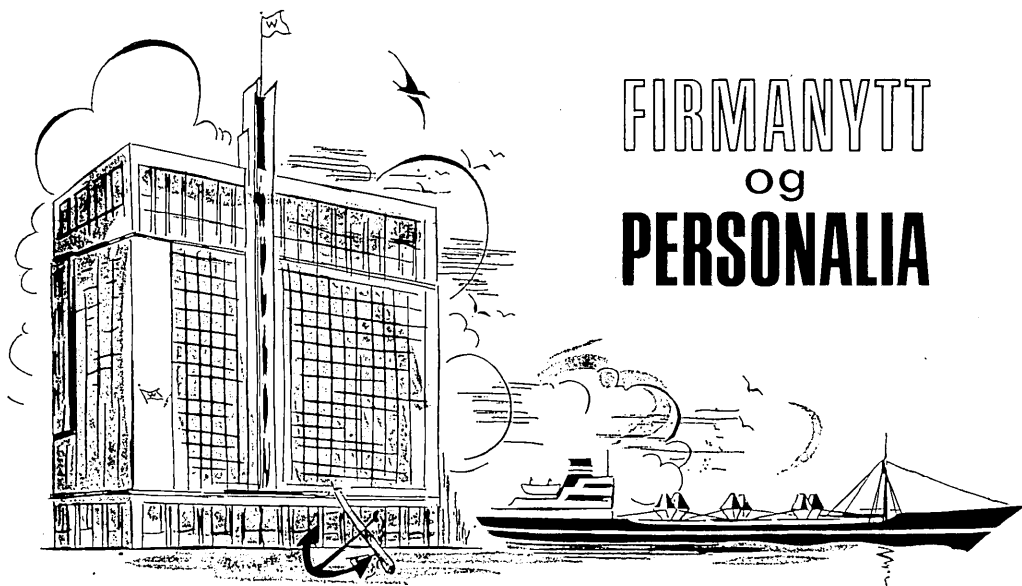
For å støtte cerebral parese-saken har besetningen på M/S TULANE holdt innsamling ved en hyggekveld ombord. Det kom inn i alt kr. 2 500,—, og beløpet ble overført til hovedkontoret for cerebral parese i Oslo sammen med en hyggelig hilsen fra skipet.



«Skib-Rederi» har fått tilsendt et fotografi fra krigens dager — som vi synes det er morsomt å gjengi. Det ble knipset da det daværende kronprinspar avla et besøk på M/S TITANIA i februar 1943, mens skipet lå i New York. Når samtlige høyrehender befinner seg under bordet, skyldes dette at fotografen ikke syntes at drammeglassene burde vises på bildet. Det ble nemlig servert øl og dram til skipskosten, og en påpasselig PR-mann mente at det kanskje kunne være noe uheldig med drammen siden «there was a war going on». Hvorefter de små glassene ble diskret skjult under bordet.

Fra venstre har vi kaptein Oddmund Berge, direktør Chr. Blom, kronprins Olav, skipsfartsdirektør Øivind Lorentzen, kronprinsesse Märtha og direktør Erling Næss.





# FIRMANYTT og PERSONALIA

## FRATREDEN MED PENSJON

Kaptein Odd M. Aakerholt fratrådte med pensjon pr. 31. desember 1971.

Aakerholt begynte i rederiet som dekksgutt/apprentice i 1934, og ble etter en periode som supercargo forfremmet til kaptein i 1956. Fra 1969 var han ansatt ved kontoret i Inspeksjonseksjonen, den senere tid i Nybygningsavdelingen.

Kaptein Aakerholdt er tildelt rederiets 25-års jubileumsgave og Norges Rederforbunds gullmedalje.

Maskinsjef Kåre Urberg gikk av med pensjon 31. desember 1971.

Urberg begynte etter fartstid i andre rederier som 4. maskinist i 1945, og steg raskt i gradene til han i 1949 ble forfremmet til maskinsjef.

Stuert Odd Kristian Rønning-Olsen fratrådte med pensjon pr. 31. desember 1971.

Rønning-Olsen begynte i rederiet i 1936 og ble stuert i 1940. Fra 1940 til 1952 var han ansatt i annet rederi, og i landtjeneste.

Vi takker for hyggelig samarbeide og for utmerket innsats gjennom mange år, og håper på fortsatt hyggelig kontakt.

## VI GRATULERER

### 25 års tjeneste

Avdelingssjef Fredrik Birkeland — 6. januar.



## IN MEMORIAM

Direktør Halfdan Holst er gått bort. Nyttårsaften fikk vi den triste melding om at han var sovnet inn, nær 71 år gammel.

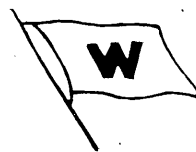
Da Holst som 16-åring umiddelbart etter middelskoleeksamen gikk inn i firmaets tjeneste mens hovedkontoret ennå var på Ørsnes, knyttet han et bånd til WW som skulle vare livet ut.

Halfdan Holst gjorde seg snart bemerket ved sin dyktighet og store arbeidsevne. Han steg etterhvert i gradene. I 1945 overtok han ledelsen av regnskapsavdelingen, fikk prokura i 1956 og ble utnevnt til direktør i 1959. Da han i 1966 hadde 50 års tjeneste i firmaet ble han hedret med Kongens fortjenstmedalje i gull for sin innsats for firmaet såvel som for landets skipsfartsnæring. Samme år trakk han seg tilbake som aktiv direktør, men firmaet fikk ennå i noen år anledning til å dra nytte av hans lange erfaring, idet han fortsatte som konsulent med spesialoppdrag inntil han trakk seg tilbake for godt sommeren 1970.

De tallrike WW-folk som i årenes løp kom i kontakt med Holst, vil minnes ham i takknemlighet for hans store hjelpsomhet, hans menneskelige varme og hans dyktighet.

PER NORMANN JOHANSEN

# SKIPSIDRETT



## FOTBALL

1971's W.W.-serie ble vunnet av M/S THEBEN med poengsummen 20. Også i 1971 har det vært dårlig med innsendte rapporter til W.W.-serien, men av rapportene vi har mottatt, samt også opplysninger fra Velferdskontoret, har vi kommet frem til følgende 3 toppbåter 1971:

THEBEN	13	9	2	2	67-9	20
TROLL FOREST	12	8	1	3	41-20	17
TARN	8	7	0	1	33-7	16

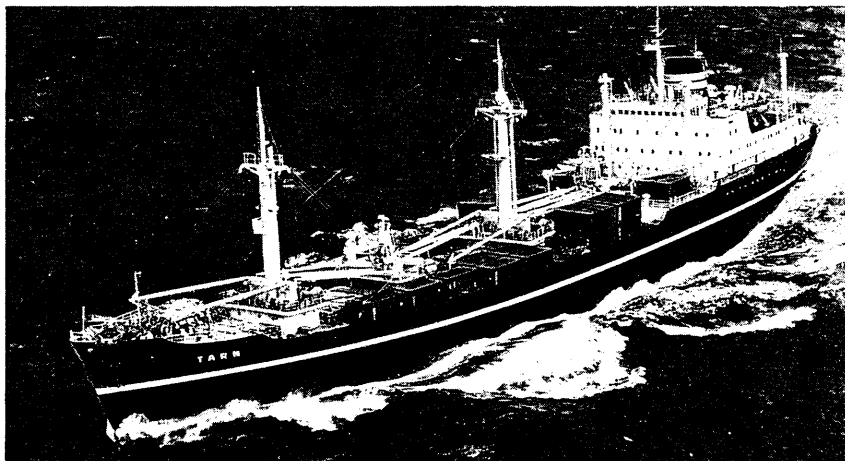
Deltagelsen i fjorårets WW-serie var svak. Hva grunnen til dette kan være er vanskelig å si. Mye skyldes nok den stadige nedskjæring av liggetiden under land. Det blir også en gradvis skifting av idrettsøvelser som skinner igjennom når en leser sportsoversiktene fra Velferdskontoret fra fotball til friidrett. Deltagelsen i de vanlige idrettsøvelser: løp, hopp, kule og sprang øker jamt mens deltagelsen av fotballag synker, og uten den internasjonale serien hadde vel deltagerprosenten i fotball vært lite flatterende for statistikken.

## THEBENS FOTBALLAG



Stående bak fra venstre: Motormann Manuel Pineiro, spansk, matros Derek Stokes, Liverpool, lettmatros Rolf Livendahl, Angelholm, Sverige, 1. styrmann Einar Mathisen, Fredrikstad, Kaptein Aslak Thygesen, Grimstad, matros Evin Thingvald, Lillehammer, smører Jan Myhre, Stokke. Foran fra venstre: Smører Derek Woo, Liverpool, tømmermann Jan Svendsen, Arendal, stuert Eddy Engelbrethsen, Tønsberg, Smører Einar Olsen, Trondheim, 1. styrmann Per Eide, Eide i Nordmøre, lettmatros Svein Nettet, Ottestad.

## W.W.'s idrettsskip M/S TARN



### W.W.'s idrettsskip

Denne gang har vi tatt hensyn til de av våre skip som har plassert seg fra 1 til 50 i de sentrale idrettskonkurranser og fordelt poengene 10-8-6-4-2 for henholdsvis beste til dårligste plassering. Resultatet viser hvilket skip som har vist størst og mest allsidighet i 1971.

TARN	24	poeng	(3)
TANABATA	22	»	(3)
TERRIER	18	»	(2)
TROLL FOREST	14	»	(2)
THEMIS	10	»	(1)
TEXAS	10	»	(1)
TARONGA	8	»	(1)
TEHERAN	8	»	(1)
TIBERIUS	8	»	(1)

Av denne tabellen fremkommer at B/C TANABATA ble vinner av «Sjefenes vandrepokal i friidrett for tank og bulk». M/T TIBERIUS ble best i lagkonkurransen, men TANABATA's bedre resultat i hopp uten tilløp og i svømmeknappkonkurransen gjorde utslaget denne gang.

Et skip som savnes i idrettskonkurransene fra tidligere år er B/C TAKARA, men vi går ut fra dette er forbigående. Etter ett ganske bra år i 1969 så har det vært søsterskipet TANABATA som har stått for de beste prestasjonene. Vi håper 1972 igjen kan bringe TAKARA opp i ryggen på TANABATA.

Av den foreløpige resultatlisten fra 1971 noterer vi at våre lagmessige og individuelle resultater ble:

#### Norsk serie:

- 10 THEBEN
- 32 TARONGA
- 39 TARN

#### Internasjonal serie:

- 17 TROLL FOREST
- 22 TARN
- 28 THEBEN

### LAGKONKURRANSER I FRIIDRETT

- 20 TERRIER
- 36 TIBERIUS
- 47 TANABATA

#### 4 x 100 m stafett, herrer:

- 12 THEMIS

#### 3 x 60 m stafett, KV/VET.:

- 12 TEXAS

#### Hopp u/tilløp:

- 14 TARN
- 39 TERRIER
- 41 TANABATA

#### Svømmekonkurransen:

- 7 TANABATA
- 10 TEHERAN
- 45 TAMERLANE

#### INDIVIDUELT

##### Klasse: HERRER I

- Kule:  
10. L. Hansen, TIBERIUS 12,—

##### Klasse: HERRER II

- 100 m.:  
3. H. Drlie, TAGAYTAY 12,—

- Kule:  
5. O. Hafstad, TIBERIUS 11,55

- Lengde:  
4. H. Dyrлие, TAGAYTAY 5,65

- 4-kamp:  
9. H. Dyrлие, TAGAYTAY 18,33

##### Klasse: Herrer III

- Kule:  
1. A. Kristoffersen, TIBERIUS 11,51

- Høyde:  
7. A. Kristoffersen, TIBERIUS 1,41

##### Klasse: HERRER IV

- Kule:  
1. K. Røeggen, TIBERIUS 11,32

##### HOPP U/TILLØP (lengde) HERRER I

5. R. Boysen, TERRIER 2,29

##### HERRER III

8. A. Kristoffersen, TIBERIUS 2,85

##### HERRER IV

4. K. Røeggen, TIBERIUS 2,75

##### Klasse: KVINNER I

- 60 m.:  
2. M. Walle, TORONTO 8,2  
5. I. Berg, TAGAYTAY 8,6

- Kule:  
2. M. Walle, TORONTO 9,36

- Høyde:  
3. I. Berg, TAGAYTAY 1,33

- Lengde:  
2. M. Walle, TORONTO 4,23  
9. I. Berg, TAGAYTAY 4,00

- 4-kamp:  
2. M. Walle, TORONTO 2427  
6. I. Berg, TAGAYTAY 2204

##### Klasse: KVINNER III

- 60 m.:  
8. M. Hansen, TIJUCA 10,9

- Kule:  
8. M. Hansen, TIJUCA 6,81

- Høyde:  
1. M. Hansen, TIJUCA 1,10  
3. E. Kristoffersen, TIBERIUS 1,05

- Lengde:  
2. M. Hansen, TIJUCA 3,33

- 4-kamp:  
2. M. Hansen, TIJUCA 1808

##### HOPP U/TILLØP

###### Kl. I

- Høyde:  
10. H. Røed, TARN 1,11

###### Kl. III

- Lengde:  
1. E. Kristoffersen, TIBERIUS 2,25  
10. H. Hansen, TOSCANA 1,83

Disse resultater viser dessverre en nedgang for våre skip siden 1970, men med inspirert og aktiv innsats fra alle parter i 1972, regner vi med å komme adskillig sterkere igjen i år.

Per N. Johansen:

## STOPPES FILMBYTTE-TJENESTEN TIL NORSKE SKIP?

Overskriften er foreløpig verre enn virkeligheten, men faktisk er at så galt kan faktisk skj. Statens Velferdskontor for handelsflåten har sendt ut et rundskriv til samtlige «filmskip» angående innrapportering av at filmtjenesten ønskes utbedret, da det viser seg at stadig flere filmer forsvinner helt, eller noen også for et kortere eller lengre tidsrom. Om ikke Statens Velferdskontor klarer å stoppe denne utvikling, kan filmselskapene miste den tiltro som er opparbeidet tidligere til Velferdens distribusjonssystem. Dette medfører igjen at selskapene stopper fortsatt utleie av sine filmer til Handelsflåtens filmtjeneste.

Rundskrivet fra Statens Velferdskontor inneholder også en nylig utarbeidet filmjournal som bes utfylles og innsendt regelmessig. Vi på vår side ber om at kapteinene ombord påser at den eller de ansvarlige ombord for filmbytte, sender denne journal inn ved utgangen av hvert kvartal, første gang etter 1. kvartal 1972.

Vi håper at oppfordringen blir fulgt slik at i hvert fall våre skip gjør sitt til at Handelsflåtens filmtjeneste skal kunne fortsette sin filmtjeneste for norske skip også i fremtiden.



Red.: NILS WETLESEN

# W.I.L. NYTT

## WIL'S 40 ÅRS FEST

WIL's 40 års jubileumsfest ble feiret med reker og hvitvin, sang og dans fredag 3. desember og 140 festkleddede deltagere skapte den virkelig helstore stemningen. «Og vær'kke hæla i taket, så var de iallfall ikke langt unna!» lød en mandagskommentar.

Efterat festkomitéens formann og WIL's viseformann hadde spredt ryktet om at en av ekstragevinstene i jubileumslotteriet var «en drømmevinn med Finn» hadde det da også vært en klar økning i antallet kvinnelige påmeldte (eftersom det ble en av gutta som vant denne gevinsten, trakk Finn Tønnesen den tilbake) og i antallet solgte lodd (Kari Moserud alene skal ha solgt omtrent 600). Så det var meget såvel fagært som helbarskt å skue da formannen kunne ønske velkommen til bords.

I sin tale understreket Stein Kagge det gladelige i at jubileet blir arrangert i et år da WIL også er i sportslig fremgang — men han benyttet samtidig anledningen til å beklage at det er så vanskelig å stille 10 jenter i håndballdrakt når det er såvidt enkelt å mønstre det femdobbelte antall spreke ungdommer i selskapskjole.

Formannen gav også uttrykk for takknemlighet overfor firmaets øverste ledelse, som stadig viser stor interesse for WIL og som ikke bare har bidratt til å skaffe WIL udmerkede feriesteder, men også premier i forskjellige konkurranser. Og da som aktive deltagere!

Tre av de tilstedeværende hadde vært med på å stifte WIL, og formannen henstillet til Kaare Børke,



W.I.L.'s formann Stein Kagge og W.I.L.'s «far» Kaare Børke.

Anders E. Rogstad og Peder Thorolfsen om å reise seg for å motta forsamlingens hyldest.

Kaare Børke, som gav uttrykk for at han anså seg som WIL's «far» (han nevnte ikke med et ord hvem som måtte være moren!), kom inn på lagets prestasjoner i de tidlige 30-år. Talen munnet ut i en takk til firmaets sjefer for deres aldri sviktende interesse. Og mens Kagge hadde nevnt Wilhelm Wilhelmsens interesse for blant annet skiidretten, kom Børke inn på farens prestasjoner som kappgjenger: «Ikke alltid så stilren, men bevares så effektiv!» var Børkes kommentar.

Sånn bortimot fire-tiden om morgenen ebbet festen ut — men dette til tross skal flere av festdeltagerne være blitt observert på ski lørdag formiddag. Dog ikke

Referenten

## Som i gamle dager

Mel.: Min soldat.

I beven og smerte ble en rekefest til.  
For kaggen var tom, det var'ke penger i WIL.  
Så skranglet vi sammen kapital med et smil.  
Som i gamle dager.

Nu er 40 år kanhende påskudd til fest.  
Det kjenner nok sikkert mindreårige best.  
De kan ikke tenke seg å bli ved sin lest.  
Som i gamle dager.

Men Børke og Hilton, Kolbjørn A, Carlsemann,  
som var med i starten, fikk det hele istand.  
De busker herr Cranner, lagets ledende mann.  
Som i gamle dager.

Og om disse gutta busker tider som vi  
er lykk'lige nok til ikke å delta i,  
så har de bevart en sans for livets esprit.  
Som i gamle dager.

Og om disse gutta kjenner krise og knot,  
så busker de store ting som WIL tok imot.  
For Sjefenes øyne laget aldri forlot.  
SELV i gamle dager.

I år er vi førr og WIL skal videre frem.  
Et håp for de unge og en hilsen til dem  
som reker og vin tiltross går rakrygget hjem.  
Som i gamle dager.

MINI MAL



Drivende krefter i W.I.L.: Kristian Monsen, Kristi Bratseth, Tormod Aasgaard, Kari Vollestad og Alan Light.



## BOWLING

I Oslo Bedriftsidrettskrets juleturnering stilte W.W. med 5 spillere, en dame og fire herrer.

Det ble oppnådd tildels gode resultater og høyest rager selvfølgelig Terje Christensens klare seier i sin klasse med fine 538 poeng over tre runder.

Oppmannen

## BARNEJULETREFESTEN

Spisesalen i R.A. 5 sto igjen pyntet til juletreffest 4. og 6. januar for til sammen 140 barn i alderen 4 til 9 år. Sosialavdelingen sto som vanlig for arrangementet, og damene gjorde en utmerket jobb med pynting, dekking av bord og å ta seg av de små. Tillitsfulle, feststemte og i sin fineste stas moret barna både seg selv og de voksne og fotograf Langeland fikk tatt mange fine bilder som godt illustrerte gleden og stemningen som hersket ved synet av julenissen, bløtkake og cola og alt som var gøy.

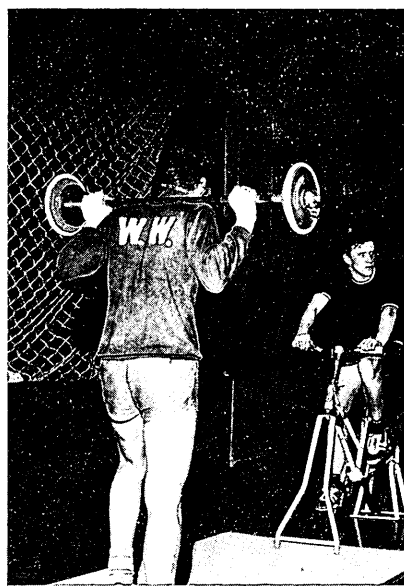
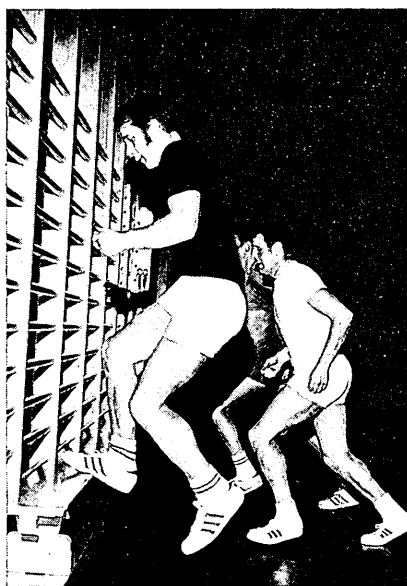


HANS OLAV NORDBY

# LA DET GA SPORT I DET!

## Hva er innendørstrening på K G?

Billedmontasjen forteller jo nokså meget, men ellers er spørsmålet greit å besvare. Innendørstrening på KG betyr kort og godt trim- og treningsaktivitet i W.I.L.-regi i Kristelig Gymnasiums gym.sal i Oscars gate 1 a, hver tirsdag (kl. 1700—1900) i tiden 1/9 til 30/4. Med trim forstås her utøvelse av forskjellige fysiske aktiviteter for mosjons skyld, og med trening tenker jeg i dette tilfelle på systematisk kondisjons- og styrketrening (grunntrening) for konkurranseidrett. Begge disse former for aktivitet er imidlertid lette å kombinere fordi øvelsene i grunntreningen også er velguede mosjonsøvelser. Foruten vanlig gymnastikk med bøy og tøy driver vi såkalt sirkeltrening der forskjellige styrkeøvelser blir utført i bestemt rekkefølge. Til denne form for trening benyttes f. eks. manual, vekter, ergometersykel, hoppetau

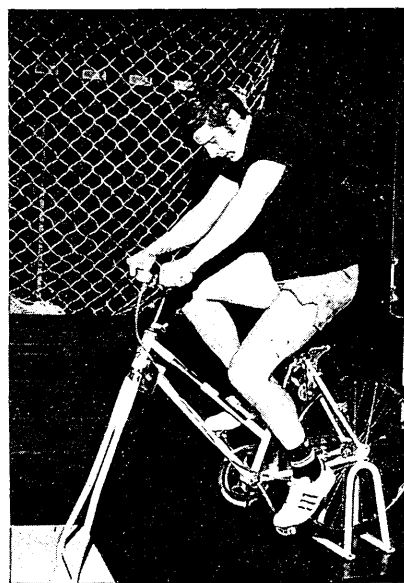


etc. Endelig vil jeg nevnte ballspill som er en viktig og populær del av treningen. Det gir anledning til fri utfoldelse og ikke minst, det er morsomt.

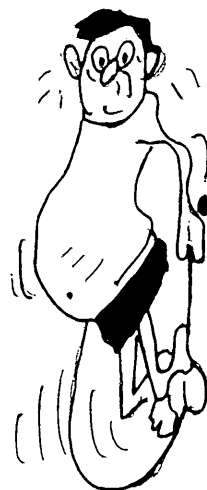
### W.I.L.'s HELSESENTER

Idag har vi 15-20 deltagere på treningen i KG. Av disse er omtrent halvparten «mosjonister» som for det første er med fordi de rett og slett synes det er moro og for det andre unner seg den fordel det er å holde sin kropp «shipshape» og vel-trimmet. En annen kategori som deltar er W.I.L.'s «aktive» idrettsutøvere og store håp i konkurranse-sammenheng. For dem er grunntreningen viktig for å kunne gjennomføre en effektiv spesialtrening i de respektive idretter. Spesielt vil jeg nå trekke frem lagidrettene som i større grad bør benytte innendørstreningen for å møte sesongen bedre forberedt.

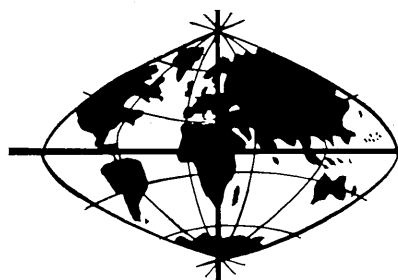
Men uansett utgangsposisjon og mål, enhver som trener **regelmessig** i W.I.L.'s «helsesenter» vil uten tvil oppleve hva det vil si å komme i form — i **bedre form**. Og det er lettere enn man tror, ikke minst fordi miljøet på KG er hyggelig og trivelig. Skjemt og friske replikker hører med og treningen går bokstavelig talt som en lek, uten at den forringes av den grunn. Tvert i mot, treningen blir i tillegg også en hyggelig avkobling som man ser frem til.



Vi sees på  
KG tirsdag!







# LØST FAST

## KURSVIRKSOMHET JANUAR/FEBRUAR 1972

<b>Brannvernkurs:</b>	6 overstyrmenn	Sum	6
<b>Befalskonferanse:</b>	3 overstyrmenn		
	1. maskinsjef		
	2 1. maskinister		
	1 stuert	Sum	7
<b>Rederikonferanse:</b>	3 kapteiner		
	7 overstyrmenn		
	6 1. styrmenn		
	6 radiooffiserer		
	4 maskinsjefer		
	3 1. maskinister		
	4 stuerter	Sum	33
<b>Skipsautomasjon</b>			
<b>Del I:</b>	1 maskinsjef		
	5 elektrikere	Sum	6
<b>Skipsautomasjon</b>			
<b>Del II:</b>	4 maskinsjefer		
	4 elektrikere	Sum	8
<b>Autronica-kurs:</b>	2 maskinsjefer		
	1 elektriker	Sum	3
<b>Hägglund-krankurs:</b>	1 maskinsjef		
	2 elektrikere	Sum	3
<b>Dampkurs, Stavanger:</b>	2 maskinsjefer	Sum	2
<b>Lindholmen HVM-kurs:</b>	1 1. maskinist	Sum	1
<b>Perfeksjoneringskurs for stuerter:</b>	3 stuerter	Sum	3
		<u>TOTAL antall kursdeltagere</u>	<u>72</u>

## TANK/BULKFLÄTENS DISPONERINGER TANKSKIP

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

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

TITUS og TOLUMA er solgt og overlevert til sine nye eiere.

## OBO CARRIERS

TARIM — Etter at skipet var ferdig lastet ved Lisnave 24/12 gikk det i ballast til Ras Tanura hvor det tok inn en full last crude for Milazzo.

TIBETAN — Etter å ha losset full last olje fra Ras Tanura i Milfordhaven og Fawley ballastet skipet til Tubarao. Avgang herfra fant sted 18/1, med full malmlast til Mizushima.

TURCOMAN — Skipet forlot Gøteborg 19/11, og ballastet til Ras Tanura hvor det tok full last crude for Tutunciftlik.

TEHERAN — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce. Det videre program er en full last med olje fra

persiske Gulf hvor skipet ventes å ankomme ca. 16/2 med lossing i Rio de Janeiro ca. 16/3.

## BULK CARRIERS

TANABATA — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter å ha losset kull i Mizushima 17/2 gikk skipet til Nagasaki for tørrdokking. Beregnet opphold ca. 7 arbeidsdager.

TAKARA — Dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser. Skipet avgikk Dampier med en malmlast 26/7 som ventes utlosset i Baltimore ca. 27/2. Videre program er ny kullast fra Hampton Roads til Japan.

TROLL FOREST — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Skipet ballaster fra Baltimore til Nagoya hvor det ventes å ankomme 25/2 for lasting av 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 papirkontrakt fra Canada til U.S.A. til UK/Kontinentet, returbeskjeftigelse består av biler. Skipet ventes nå å ankomme Halifax 28/2 for lossing av biler og etter at det er utlosset vil det ballaste til Savannah for å ta neste papir-reise.

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 avgå St. John N.B. 24/2 med papir til UK/Continent.

TROLL RIVER — som er britisk eiet, ble overlevert på timecharter til W.W. 30/6 i Rijeka, Jugoslavia og gikk så i retning Gibraltar hvor det ble overlevert på timecharter fra HSB group 7/7. Skipet beskjeftiges under dette tidscerteparti for biler fra Japan til USA, og tar vanligvis korn tilbake til Japan. Etter ferdig utlossing av biler i New Orleans 10/1, tok skipet full last med korn fra Corpus Cristi 11—16/1 som ble losset i Mizushima 16—18/2 og Kawasaki 19—23/2.

TROLL LAKE — som er britisk eiet, ble overlevert på timescharter til W.W. 1/12 i Rijeka, Jugoslavia og gikk så i retning Key West U.S.A. hvor det ble overlevert på timescharter fra W.W. til Sanko 20/12. Skipet tok derefter korn fra Baton Rouge til Mizushima hvor det ankom 28/1. Videre program er biler fra Nagoya til US Gulf og hvis oppnåelig korn i retur.

## SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — fortsetter på sitt tidscerteparti til oss.

MAPLE BANK — skipet ble levert på tidscerteparti til W.W. 18/12 ved passering Gibraltar. Skipet har lastet i Middelhavet og er nå på vei til PG hvor det ventes ferdig utlosset og tilbakelevert til rederiet ca. 12/2.

