

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 5/72



INN H O L D

NR. 5 - 12. ÅRG. - DES. 1972

Leder
M/S TOYAMA
Blå-mandag
Rederilegekontorets virksomhet
Hvorfor kombimann?
Tollmulkt —
Når er jorden rund — også for meg
30 år ble borte
Radiopressen og kortbølgesendingene
Postgangen
Skipsbiblioteket
Lest og Hørt
Firmanytt og Personalia
Skipsidrett
WIL-Nytt
Løst og Fast



Forsidebildet viser vårt første containerskip TOYAMA under prøveturen. Nærmere omtale sidene 2, 3 og 4.

SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Et enda bedre samarbeide

I vår tid vil de menneskelige ressurser være utslagsgivende for en bedrifts konkurransevne. For norske bedrifter i alminnelighet og for rederier i særdeleshet vil de menneskelige ressurser etterhånden fremstå som den eneste konkurransefaktor.

Det er derfor en vesentlig oppgave for rederiets ledere på alle plan, ombord og iland, å utvikle og bruke de menneskelige ressurser på en best mulig måte.

Drivkraften i mennesker er å få tilfredsstillet sine behov. Det er vitenskapelig påvist at når mennesker har fått tilfredsstillet sine primære behov såsom mat, drikke, et sted å bo, sikkerhet osv. — så inntre et stigende behov for å bli akseptert og derefter et behov for aktivisering, utvikling og selvrealisering.

Med andre ord: På dette felt er rederiets interesser og den enkelte ansattes interesser i virkeligheten sammenfallende, og det er en lederoppgave av høyeste orden å medvirke til at dette blir forstått og satt ut i livet.

Dette vil være grunntanken i en ny generasjon rederikonferanser som vi tar sikte på å starte opp i begynnelsen av 1973.

Er vi forberedt på denne nye fase? Vi tror det.

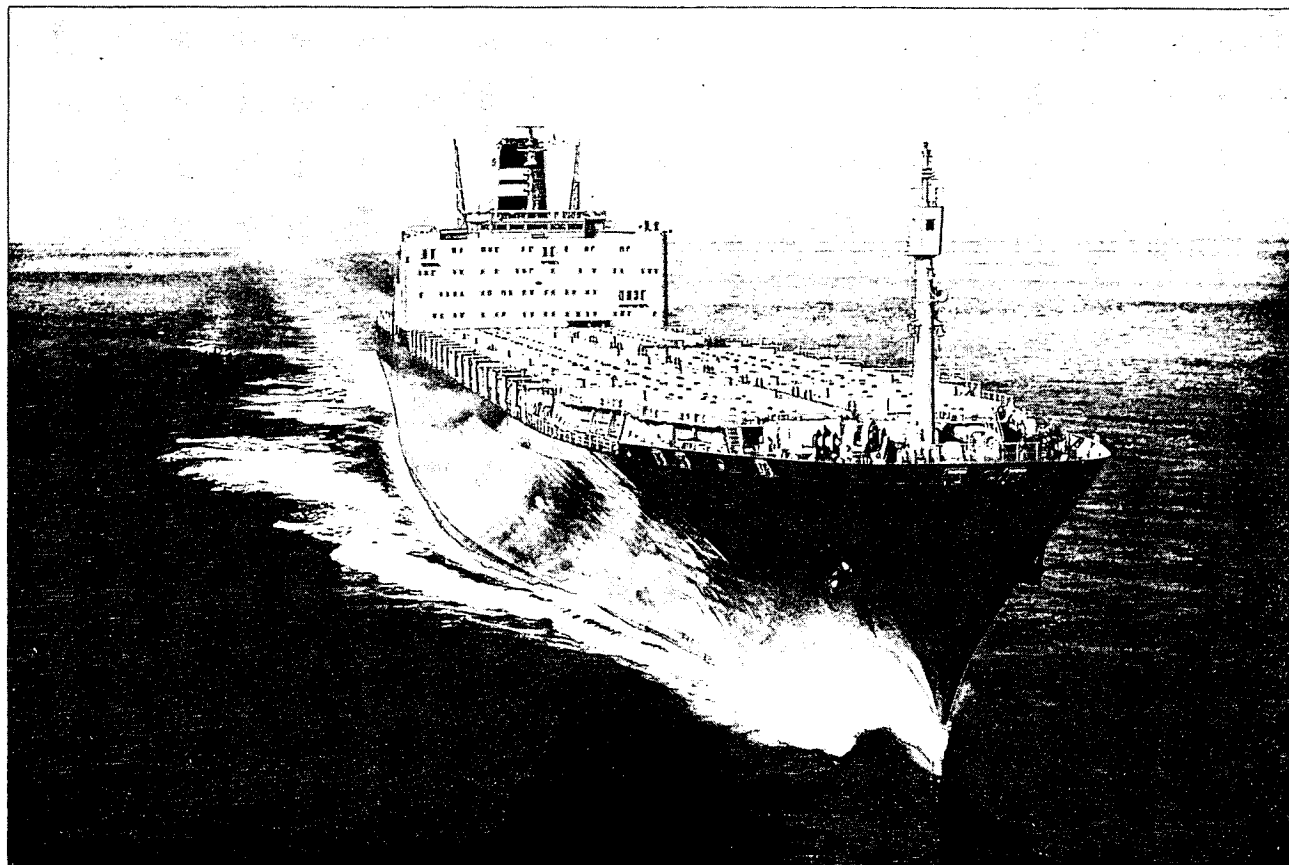
I løpet av fire år har vi avholdt rederikonferanser ved kontoret for ca. 500 offiserer samt et mindre antall funksjonærer. Disse konferanser har vært et ledd i en generell utvikling av kontakt og informasjon innen hele rederiet og må sees i sammenheng med daglige møter og kveldskonferanser ved kontoret samt planleggingsmøter og kontaktmøter ombord.

Vi ser frem til et enda bedre samarbeide innen kontoret — mellom kontor og skip og ombord i det enkelte skip, til rederiets og den enkelte ansattes felles beste.

Gledelig jul og godt nyttår.

Sven Thorstensen

M/S „TOYAMA”



Rederiets og Norges første fulle containerskip ble overtatt fra Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd. i Tamano, Japan, 27. november i år, nesten tre år etter at kontrakten ble inngått, og mer enn fem år etter at arbeidet med prosjektet for denne type skip ble påbegynt i rederiet.

«TOYAMA» er stillet til rådighet for ScanDutch i farten mellom Europa og Fjerne Østen.

HOVEDDATA

Lengde overalt:	275,00 m
Lengde mellom perpendikulærer:	259,00 m
Bredde på spant:	32,20 m
Dybde i riss:	24,00 m
Dødvekt maksimalt:	34 005 tonn
Ved dypgang:	11,60 m
Servicefart:	26,0 knop
Brutto registertonn:	52.196
Netto registertonn:	30.967
Containerkapasitet: I lasterom:	1.608
På dekk:	600
Totalt:	2.208

basert på 20 fots containerenheter, hvorav 102 stk. kan være 40 fots kjøle/fryse-containere.

Skipet har høyeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har klassetilføyelsen «UMS» for seiling med ubemannet maskinrom.

LASTEROM

TOYAMA har åtte lasterom hvorav ett er spesielt innrettet for føring av 52 kjøle/frysecontainere. De øvrige 50 kjølecontainere kan føres på dekk.

Lasterommene har celler for føring av Standard 40 ft x 8 ft x 8 ft eller 8 ft 6 in containere eller 20 ft x 8 ft x 8 ft containere, 10 stk. i bredden og 9 lag i høyden.

Lukene er beregnet for føring av to høyder med 20 ft eller 40 ft containere, 12 stk. i bredden.

Det er fire pontongluker til hvert lasterom som p.g.a. skipets store fribord er konstruert uten gummi-pakninger og har kun fire enkle skalkingsbeslag.

Hver av de største lukepontongene veier litt i underkant av 30 tonn og fjernes og settes på plass ved hjelp av containerterminalens spesialkraner ved at pontongene har løftebeslag tilsvarende containernes hjørnebeslag slik at kraner benytter de vanlige containeråk.

MASKINERI

Maskineriet består av:

3 stk. Mitsui — B&W hovedmotorer:
hvorav

1 stk. 12 cyl. 12K84EF (centermotor)

2 stk. 9 cyl. 9K84EF (sidemotorer)

Samlet ytelse:

Normalt 75000 BHP ved 1170/min.

Maksimalt 78600 BHP ved 119 0/min.

Centermotoren driver en vridbar KaMeWa 4-bladet propell, mens sidemotorene driver hver sin faste 6-bladede propell.

For å oppnå et riktig forhold i belastning av de tre hovedmotorer finnes en kombinator slik at alle tre motorer reguleres med en spak i styrehuset eller kontrollrommet.

Ved lave hastigheter (ca. 45 0/min.) stoppes sidemotorene automatisk; slik at disse kun blir drevet rundt av propellerene ned til en ennå lavere hastighet (ca. 22 0/min.), da skivebremsen automatisk slår inn og låser sidemotorene. Disse bremsene slår automatisk ut når skipets hastighet øker igjen.

UTRUSTNING

TOYAMA er bl. a. utstyrt med følgende utstyr:

1 stk. KaMeWa baugpropell på 1.200 HK.
Sperry Gyrofin Stabilisatorer.

8 stk. Pusnes høytrykkshydrauliske auto-tension wincher med 20 tonns trekk-kraft, hvorav to er kombinert med ankerspill og to kombinert med trossespill for «first line ashore».

1 stk. Elektro-hydraulisk styremaskin med fire pumpeenheter hvorav en pumpe er tilkoblet nødgenerator.

1 stk. 5-tonns kran for proviant og stores.

Av navigasjonsutstyr kan nevnes:

2 stk. radar
Decca
Omega
Data Radar
Værkartskriver

Dataradar er i realiteten en regnemaskin koblet til skipets vanlige radarer.

Denne regnemaskinen har en egen radarskjerm, og på denne kan man manuelt flytte en lysende sirkel over ekko av f. eks. andre skip og «fange dette opp» i maskinen. Etter ca. 90 sekunder fremkommer en vektor fra ekkoet som viser kurs og forventet utseilt distanse i kommende 30 minutter, med indikering av hvert 5. minutt. Denne vektor forandres automatisk i overensstemmelse med ekkoets forandringer av kurs og fart. Målets kurs og fart kan også avleses i tall på et eget display. Maskinen kan behandle 12 mål samtidig.

Skipets dataradar-anlegg er utstyr medt ekstra regnemaskinkapasitet som skal anvendes til skrogovervåkning.

Føreløpig installeres en trykkcelle i bunnen forut, og også et akselerometer forut hvor data blir bearbeidet i regnemaskinen for å gi et mål for skrogpåkjenningene.

Hensikten med skrogovervåkingen er, ved hjelp av instrumenter, å kunne gi vakthavende på broen en indikasjon på hvilke påkjenninger skipet utsettes for i dårlig vær.

Instrumenteringen er kun ment som et hjelpemiddel, idet det fremdeles vil bli offiserene som skal avgjøre om farten skal settes ned eller om kursen skal legges om.

Anlegget har kapasitet til å behandle andre målinger rundt om i skroget dersom dette er ønskelig senere.

For at containerne ikke skal kile seg fast i cellene, må skipet ikke ha noen slagside, og for å sikre dette er TOYAMA utstyrt med et anti-keel-system som, ved at et automatisk styrt system pumper vann frem og tilbake mellom to sidetanker, holder skipets slagside mindre enn 2° til hver side. Dette systemet kan også anvendes til undersøkelse av skipets stabilitetsforhold.

Det kan nevnes at skipet nå har «vinduer» i skipsbunnen over propellerene hvor kavitasjonsforholdene ble undersøkt under prøveturene. Vinduene kan senere benyttes for kontroll av propellere.

Innredningen er av meget høy standard med toalett/bad eller dusj for alle ombord samt vegg til vegg tepper i alle lugarer og dagrom. Heisen mellom kontrollromnivå i maskinrommet og dekket under styrehuset er koblet til nødgeneratoranlegget for å unngå stopp ved «black out».

For M/S TOYAMA benyttes kun metrisk målesystem, med dypgang og hoveddimensjoner i meter, tonn à 1 000 kg i stedet for long tons og kubikkmeter i stedet for kubikkfot.

TOYAMA er det første handelsskip i Norges historie som har oppnådd en hastighet på over 30 knop, idet man på prøveturen oppnådde en gjennomsnittsfart på 30,57 knop under et dobbeltøp på dypgang 7, 69 m og maskinytelse på 73.890 BHP.

For sammenligning nevnes at TOYAMA's skrogprofil over vannet i lastet tilstand tilsvarer et tankskip på ca. 110 000 tonn dødvekt i letet ballastet tilstand.

TOYAMA vil, med sin meget høye fart, mer enn noe annet skip i vår flåte ha anledning til å bekrefte uttrykket:

FOR SPEED AND SERVICE

TOYAMA-tekniske data

Vårt nye containerskip TOYAMA er på mange måter et imponerende skip, med tekniske data i superklassen.

Det elektriske anlegg ombord er av de største vi har i flåten (kun Ro/Ro-skipene tåler en sammenligning). Anleggets størrelse fatter enkelte antagelig bedre sammenlignet med mer kjente begrep: Hjelpemotorene på TOYAMA yter tilsammen 7 000 Hk, det samme som hovedmaskinene på TYR/TORO.

De 5 generatorene yter 5 000 kW, nok til å forsyne mer enn 1 000 familier med elektrisk strøm. Skulle vi tatt betalt for denne leveransen, ser det imidlertid ikke særlig gunstig ut. Strøm produsert ombord koster ca. kr. 0,38 pr. kwh, mens vanlig pris fra et elektrisitetsverk ligger på ca. 0,06/kwh.

Total kabellengde er 170 km med en vekt av ca. 50 tonn.

Elektriske kortslutningsmotorer har vi i et antall av ca. 170 stk., varierende i størrelse fra 1 200 Hk til 0,4 Hk.

Til å overvåke dette skipet har vi, i tillegg til besetningen 560 alarmpunkter. Enhver feil vil varsles i maskinen, på bro og i maskinistenes lugarer.



BLÅ-MANDAG

Allerede et par uker etter folkeavstemningen 25. september, var det et flertall blant velgerne som gav uttrykk for den oppfatning at resultatet ville bli til skade for Norge. «Nei»-rusen hadde allerede skaffet noen «blåmandag». De første problemene hadde meldt seg — og man ante flere og alvorligere kriser i tiden fremover.

Det nytter lite å være skadefro — et flertall blant velgerne sa «Nei» til norsk medlemskap i EF — og vi må stå sammen om å gjøre det beste ut av den situasjon som er oppstått.

Presidenten i Norges Rederforbund, skipsreder Dag Klaveness, gav følgende kommentar til avstemningsresultatet:

«For norsk skipsfart er resultatet av folkeavstemningen en meget stor skuffelse. Det betyr at vårt land har sagt nei til medbestemmelse også når det gjelder utforming av vesentlige deler av internasjonal skipsfartspolitik.

Norge risikerer nå at spørsmål av ganske vital betydning for beskjeftigelsen av vår handelsflåte kan bli avgjort uten at vi blir rådspurt. Selvfølgelig vil Norges Rederforbund fortsatt arbeide for at internasjonal skipsfartspolitik får en utforming som tar hensyn til norske interesser. Men våre muligheter til å påvirke utviklingen vil bli svekket både i forhold til hva den er i dag og ganske spesielt i forhold til hva den kunne ha blitt i fremtiden med Norge som medlem av et utvidet EF. Dette representerer en ekstra usikkerhet for næringen.

Internasjonal skipsfart påvirkes av mange uoversiktlige faktorer av mer forretningsmessig karakter. Med denne konjunkturfølsomhet ville det ha vært en betryggelse om Norge hadde fått anledning til å delta i utformingen av EF's skipsfartspolitik. Vår konkurranse-adgang er nemlig sterkt avhengig av hvorledes denne politikk blir utformet.»

Representanter for den nye regjering gav under trontaledebatten uttrykk for vilje til å tale norsk skipsfarts sak overfor EF. Vi håper at regjeringens forhandlere vil makte å vinne gehør.

Rederilegekontorets virksomhet

Rederilegekontoret har vært i virksomhet i 1/2 år — den første ble mottatt til undersøkelse 13/4 — og det kan derfor være grunn til å gi en kort redegjørelse for det arbeidet som er gjort og noen av de erfaringer som hittil er høstet.

Rederilegen ble ansatt 1/9-71. Den første tiden gikk med til å bli kjent i firmaet og delta i rederikonferanser. En viktig forutsetning for rederilegens virksomhet er et inngående kjennskap til arbeids- og livsforholdene til sjøs. For å oppnå dette er det viktig å ha fartstid, og vinteren 71/72 var jeg ute med 6 av WW's skip, 4 linjeskip i Nord-Europa og 2 tankskip.

Den rivende utvikling i skipsfarten med nye skipstyper, stadig nytt og komplisert utstyr, større tempo og raskere turnover stiller store krav til enkeltmennesket, både fysisk og psykisk, ikke minst det siste. Dette gjelder i særlig grad dem som har ledende stillinger ombord. Rederilegetjenesten er å betrakte som en ekstra service for det fast ansatte beirende personell. Skal den enkelte sjømann kunne utføre sitt arbeide tilfredsstillende, må hans helbredstilstand være i orden. Det blir da rederilegens oppgave å påse at dette er tilfelle. Hvis ikke, må han bistå med eller sørge for å få utført spesialundersøkelser og få satt igang behandling eller annen hjelp som ansees nødvendig. Skyldes svikten i helbredstilstanden forhold ombord, må dette tas opp og rettes på i den utstrekning det er mulig.

Efter å ha vurdert rederilegens arbeidsmoråde er vi kommet frem til følgende opplegg som naturlig faller i 2 hovedavsnitt: **1. tilsyn med det fast ansatte personells helsetilstand ved regelmessige helsekontroller, og 2. føre tilsyn med arbeids- og boforholdene ombord i den utstrekning det kan ha innvirkning på de ansattes helse.**

Ad 1.

Vi har funnet at helsekontrollen fortrinnsvis bør skje i forbindelse med avmønstringen. Efter en tjenestetid som kan være temmelig anstrengende, er det rimelig å vente at helseproblemer av forskjellig slag vil melde seg, ikke minst nervøse. Flere føler seg utslitte. Dessuten er det ikke sjelden at sykelige tilstander, som ikke har gitt symptomer, blir oppdaget. Vi har da den store fordel at vi har tid nok til å kunne foreta spesialundersøkelser og få satt igang den nødvendige behandling. Tidligere erfaringer har også vist at det uheldigst mulige tidspunkt å oppdage sykdommer på er utmønstringsposisjonen. Da er tiden knapp, ofte for knapp, slik at utmønstring leilighetsvis ikke kan komme på tale og må utsettes. Dette kan skaffe den enkelte økonomiske og andre problemer, og også være ubeleilig for rederiet.

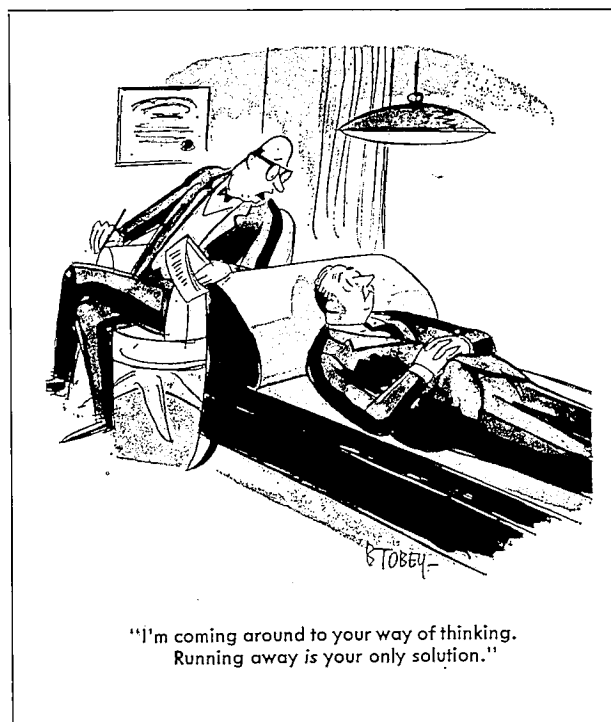
Selve undersøkelsen, slik mange allerede har opplevet den, tar sikte på å klarlegge den enkeltes fy-

siske og psykiske helsetilstand. I tillegg til et lengre intervju om bakgrunnsforhold og sykehistorie, tas høyde — og vektmålinger, blodtryksmåling, forskjellige blod- og urinprøver etc. På alle over 40 år foretas trykkmålinger av øynene (for å avsløre mulig grønn stær), og på alle undersøkes hørselen med audiometer. I tillegg gjøres vanlig klinisk undersøkelse av hjerte, lunger etc.

Ad 2.

Det er en kjent sak at ugunstige arbeids- og sosiale forhold kan ha skadevirkninger på helsetilstanden. Uten å gå for meget i detalj skal her bare pekes på betydningen av larm og støy for helsen. Larm er ikke bare i ferd med å bli et samfunnsprogram, men er også i høy grad et problem ombord. Ikke bare er støynivået høyt i maskinrommet, men det har lett for å forplante seg til lugarer og oppholdsrom. Andre støykilder kan være sterk vibrasjon, luftinntak, luftkondisjoneringsanlegg, for å nevne noen. Opphold i støyfylte omgivelser kan ha en ugunstig innflytelse på helsetilstanden. Den forstyrrer søvnen, kan gi nervøse problemer, nedsette arbeidsevnen og i verste fall også gi varig hørselsnedsettelse. Reduksjon av støynivået og isolasjon av støykildene er derfor viktige oppgaver.

Arbeids- og livsforholdene ombord vil derfor i høy grad falle innenfor rederilegens arbeids- og interesseområde.



Hvilke erfaringer har vi så høstet den korte tiden vi har vært i virksomhet?

Ad 1.

For det første er det vel riktig å understreke at de fleste er fornøyet med tidspunktet for undersøkelsen. Det er godt å vite at alt er i orden når man skal hjem. Psykologisk sett betyr det meget.

For det annet er det gjort flere funn som krever nærmere undersøkelse og behandling. Det har i første rekke dreiet seg om forhøyet blodtrykk. Innstillingen på medikamentell behandling av denne lidelse tar adskillig tid, og det er derfor en fordel at situasjonen blir avklart ved avmønstringen. Den lange ventetid hos spesialister — utenbys opptil 2-3 mnd. — har ført til at spesialundersøkelsen i enkelte tilfelle har måttet utføres i Oslo. Det er ikke uventet at forhøyet blodtrykk er påvist forholdsvis hyppig. Undersøkelsene viser også at overvekt er temmelig alminnelig og at sigarrettforbruket er stort. Dette stemmer med de kostholds-, vekt- og høydemålinger som ble utført av Hygienisk Institutt i Oslo i 60-årene. Mitt inntrykk ombord var da også det samme: at det ble spist for meget og for fet mat, mosjonert for lite og røkt for meget. Dertil er belastningen på mange økt temmelig meget som følge av rasjonalisering og automasjon.

Vi vet i dag at overvekt, stort sigarrettforbruk, lite mosjon, stress og forhøyet blodtrykk alle er faktorer som hver for seg eller sammen er av stor betydning for utviklingen av hjertekarlidelser. Hyppigheten av hjerteinfarkt er idag foruroligende høyt og rammer særlig menn i alderen 40—60 år. Det er derfor all grunn til å ta dette problemkompleks alvorlig. En stor del av min tid går med til å drøfte og gi råd om kostholdsproblemer, advare mot det store sigarrettforbruket og oppmuntre til fysisk aktivitet. Fra et helsemessig synspunkt er det derfor også viktig at forholdene ombord legges til rette med ledig dekksplass og riktig mosjonsutstyr. Dette var ikke tilstrekkelig tilgodesett på de skip jeg var ute med.

Det er også påvist et større antall larmskader. Demonstrasjon av audiogrammer som viser dette er vel den beste oppfordring til maskinister om selv å bruke hørselsvern og påse at andre også gjør det. Det kan også være av interesse å nevne at det er påvist larmskader hos flere dekksoffiserer som gjorde tjeneste som «gunners» under krigen.

Ad 2.

Rederilegen er allerede blitt medlem av de interne miljø og sikkerhetsutvalg i WW, og han kan på den måten få innflytelse på spørsmål som vedrører de ansattes helse når det gjelder forholdene om bord.



SVERRE THORSTENSEN:

Hvorfor kombimann?



Vi har i disse spalter med jevne mellomrom hatt innlegg om systematisk opplæring ombord, og ser vi tilbake må vi ha lov til å si at det har vært en betydelig utvikling siden starten for noen år siden. Særlig gledelig er det at et økende antall voksne sjømenn har tilegnet seg fagbevis. Vi håper denne utvikling vil fortsette.

På ett punkt synes det imidlertid bare å være en begrenset interesse, nemlig når det gjelder opplæring til KOMBINERT MATROS/MOTORMANN eller KOMBIMANN som det gjerne kalles. Dette er beklagelig ettersom det er rederiets målsetting at flest mulig av stillingene for voksne sjømenn skal besettes av personell med fagbevis som kombimann.

Hvorfor har rederiet denne målsetting? For det første representerer dette et høyere kvalifikasjonsnivå og er dermed overensstemmende med rederiets politikk for å høyne personellens kvalifikasjoner. For det annet vil det innebære vesentlig bedre muligheter for alternans og dermed en mer rasjonell bruk av arbeidskraften.

Hvorfor skulle mannskaper ønske å gjennomgå opplæring til kombimann? For det første vil det for de fleste innebære høyere lønn. For det annet vil det innebære mulighetene for et mer variert og interessant arbeid. For det tredje vil personellet være bedre forberedt på en utvikling som sannsynligvis kommer i alle fall. Vi tror at denne utvikling bl. a. vil innebære at opplæring til kombimann og fartstid som kombimann vil godskrives ved en eventuell senere opplæring til navigatør eller maskinist.

De mannskaper som har fagbevis som matros eller motormann og som ønsker opplæring til kombimann, kan gi beskjed om dette til rederikontoret via kapteinen. Kontoret vil oversende nødvendig materiale som lærebøker, registeringsbok og registreringskort og senere følge opplæringen på vanlig måte som for aspiranter.

Selve opplæringen i henhold til programmet må selvsagt på vanlig måte tilrettelegges av skipsledelsen gjennom arbeidsplanlegging og ved bruk av alternering.

Er noen fortsatt i tvil om hvorledes dette kan gjøres? Spør 2. styrmann!

ODD AKS:

Tollmulkt – Algerie

Vi har fått underretning om en rekke tilfeller i den senere tid hvor skip ved anløp av havner i Algerie har blitt ilagt fantasibeløp i tollbøter.

I et tilfelle kunne kapteinen ikke legge frem lastmanifest, og ble ilagt en tollmulkt tilsvarende US\$ 2.000.000,—.

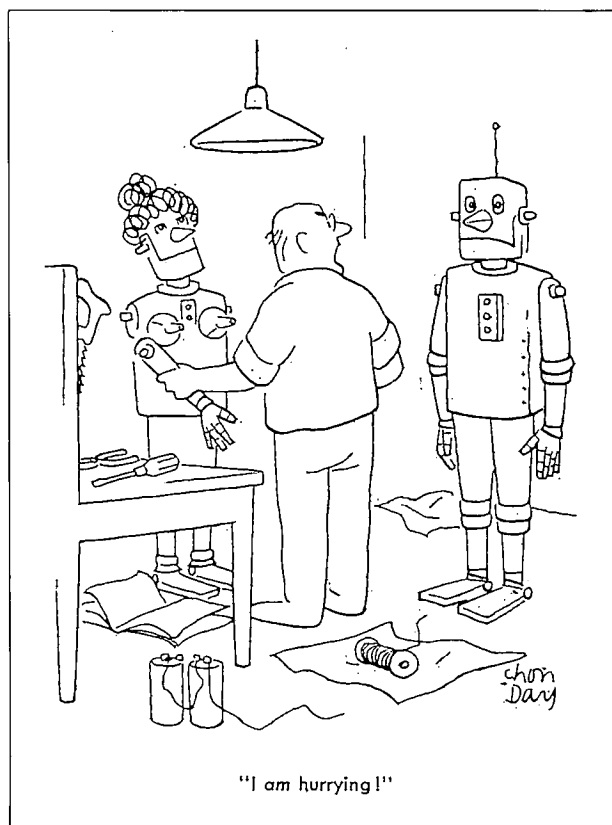
Et tankskip kom frem til et feilaktig kvantum olje basert på bruk av en foreldet kalibreringstabell. Resultatet, tollmulkt på ca. US\$600.000,—. Det kan også ha sin interesse for enkelte å vite at kapteinen og overstyrmannen ble idømt 6 måneders fengselsstraff, hvorav, for kapteinens vedkommende 5 måneder allerede var sonet da dommen ble avsagt.

Vi må henstille til våre kapteiner, til våre olje/tankavdelinger og andre om å sørge for nitid orden i skipningsdokumentene ved anløp av havner i Algerie, og siterer i denne forbindelse sirkulære av 14. november 1972 som Assuranceforeningen Skuld har sendt ut til sine medlemmer:

Sitat:

Many countries have stringent customs' regulations providing for heavy penalties in cases of infringement. Usually, however, the customs' authorities concerned are willing to accept in settlement a much smaller amount than that strictly due under the regulations, particularly in those cases where good faith can be shown.

Until about a year ago, no particular difficulty was experienced with regard to customs' penalties in Algeria, but the facts of the four recent cases given



"I am hurrying!"

overleaf seem to indicate a tendency on the part of the customs' authorities there to interpret their customs regulations, at least in some cases, with extreme severity. Where ships have arrived with incomplete or inaccurate documentation, fines exceeding US\$1,000,000 have been demanded.

It is furthermore usual for the ship and her crew to be detained until payment is made (in one instance the ship, together with her master and chief officer were held in Algeria for over a year) since the customs' authorities generally refuse to release a ship in exchange for an Association's letter or other form of guarantee. Members are reminded that even if a guarantee were acceptable to the authorities, the provision of bail is a matter within the Association's discretion, and members cannot count on their Association providing bail in a case of this nature.

We must advise our members to take scrupulous care to ensure that, in the event of any of their ships calling at Algerian ports, the ship's papers are entirely in order. Whilst full details of the customs' requirements can doubtless be obtained from the local agents, members should note that a manifest in due form is required for all cargo including that in transit for non-Algerian ports. We would further point out that, if a similar case should arise in the future, a member's right of recovery from the Association concerned may be prejudiced if proper care was not taken to ensure that the ship's documentation was correct. We would in addition remind members that the rules of all Associations exclude claims relating to the detention of the entered ship.

PER JON:

Nå er jorden rund - også for meg

Takket være et stipendium fra Norges Rederforbund og velvillig assistanse fra rederiene Wilh. Wilhelmsen og Leif Høegh & Co. A/S gikk i sommer min guttedrøm i oppfyllelse: å få komme til Det fjerne østen. Nesten 4½ måned varte denne «drømmereisen» som førte meg halvannen gang jorden rundt. Pussig nok startet denne verdensomseilingen i Arendal, byen som har så rike tradisjoner når det gjelder skipsfart. Mang en førstereisgutt har startet sin sjømannskarriere her — i likhet med meg. For jeg ble også mønstret på som sjømann, selv om jeg bare figurerte i mannskaplisten som «ekstra hjelpemann»!

M/S TRIANON var den første båten jeg kom ombord i. Sant å si følte jeg meg ikke særlig «høy i hatten» da jeg grytidlig om morgenen en dag i slutten av april entret lederen. Men motet steg betraktelig da et par greie sjømenn ønsket meg velkommen ombord og hjalp meg med de blytunge koffertene. Med dem som veivisere varte det heller ikke lenge før jeg traff «han far sjøl», kaptein Odd R. Vik, som til tross for sine mange plikter tok seg tid til å orientere meg litt om livet ombord i denne båten som i kommende uker skulle bli mitt hjem og faste holdepunkt. —

Lastingen av skipsmaskiner og cabincruisere bestemt for Yokohama gikk unna på utrolig kort tid, slik at vi allerede ved 12-tiden kunne kaste fortøyningene og sette kursen for Hamburg som var neste bestemmelsessted.

Nå skal ikke jeg trette dere med en milelang reisebetrivelse, for det har tusenvis av andre gjort før meg. Likevel blir jeg nesten fristet til å gjøre det når jeg sitter ved vinduet og skriver dette og lar minnene passere som en revy mens jeg stirrer ut i den mørke og kalde novembernatten.

Det er så mye som en «landkrabbe» fester seg ved: de jevne beroligende pulsslagene fra maskinen, måkene som trofast følger båten i storm og stille, det tilsynelatende endeløse havet, den merkelige stillheten, samholdet blant sjøfolkene, flyvefiskene som viste seg å være mye mindre enn jeg trodde, alle de sinnrike instrumentene som fører båten sikkert fram i allslags vær, delfinene som nesten daglig ga oss en oppvisning i yr livsglede, den varme og fuktige tropenatten som pluselig kunne bli flerret opp av praktfulle tordenvær...

En merkelig opplevelse var det også å gå gjennom Panama-kanalen om natten som vi gjorde. Båten gikk så stille at vi kunne stå på dekket og lytte til alle de eksotiske lydene som kom fra jungelen på begge sider av oss. Og alle lysene i kanalen som nesten fikk en til å tro at en befant seg i verdens største fornøylespark. Det er også rart å tenke på at dette gigantiske anlegget har fungert nesten perfekt i snart 60 år!

Mens barnetogene gikk gjennom gatene hjemme i Norge, feiret vi 17. mai med et grillparty et sted mellom Panama og Hawaii. Rundt hele båtdekket hadde «trikkern» satt opp kulørte lykter for å sette en ekstra spiss på feiringen...

Før jeg reiste var jeg redd for at de lange «strekken» i sjøen ville

bli kjedelige. Men det ble de ikke, fordi både selve båten og havet for meg var en ny og spennende verden med tusener av muligheter til å se og lære. Tiden ble derfor aldri lang.

Yokohama. Da jeg kom dit, trodde jeg at dette vel måtte være verdens største havneby ettersom det lå hundrevis av større båter ute på redan. Merkelig nok hadde heller ikke kapteinen sett så mange båter der før. Løsningen på mysteriet var enkel nok: det var sjømannsstreik i Japan, slik at mesteparten av de japanske båtene lå i opplag...

Japan ble mitt første møte med Østen. Jeg tror at vi europeere har adskillig å lære av østens folk både med hensyn til tenkesett og livsstil. Folk i Østen har også mer tid for hverandre. Selv de fattige barna



Nøyaktige observasjoner må til for at kursen skal bli riktig. Her er førstestyrmann Sinnes som tar solhøyden et sted i Stillehavet.



God mat betyr mye for trivselen ombord! Det vet også sjefskokken ombord i TRIANON, John Andersen fra Hanko.

smilte fordi de tross alt følte at det var noen som var glad i dem og tok seg av dem. —

Forurensningen av vann og luft var skremmende å se. I bøkene står det at japanerne er et av verdens renligste folk — men det må være innendørs. Før vi kom inn til noen av de store fabrikkbyene i Japan måtte vi seile i timevis i stinkende vann. Selv i Hakone nasjonalpark var strendene på en av de idylliske sjøene der blitt til en søppelplass...

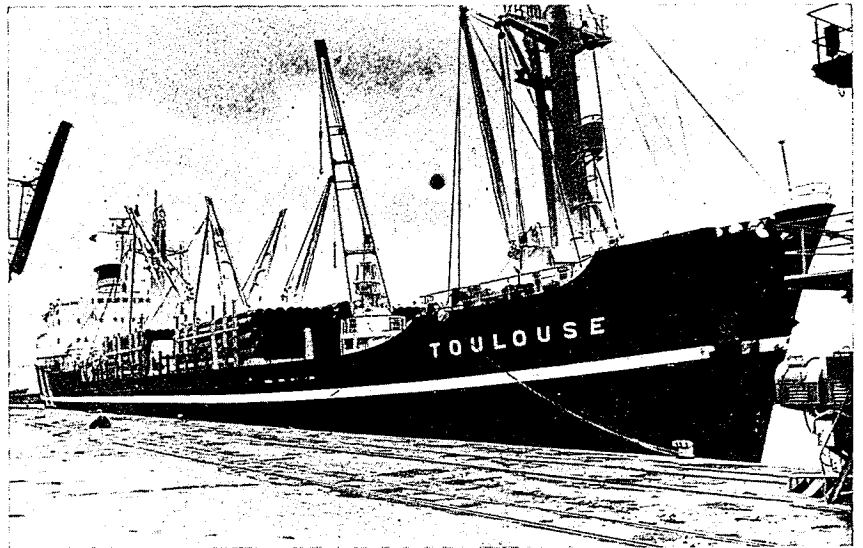
Men japanerne er snille og vennlige, flinke og utrolig effektive — og Buddha-statuen i Kamakura var imponerende. Den var hul så en også kunne besiktige Buddha innvendig!

I Nagoya forlot jeg «**TRIANON**» for å komme til Hong Kong. Det var trist å måtte forlate sjøfolkene ombord som nå var blitt mine venner. Men å møtes og skilles er vel også noe som hører med til sjømannslivet? Togreisen tilbake til Yokohama var et mareritt. Overfylte tog som går i ca. 200 km i timen er ikke noe for meg.

M/S TOULOUSE ble mitt nye hjem. Den førte meg til Hong Kong via Tobata, hvor vi lastet oljerør for Kuwait. Alle oljerørene fikk forresten båten til å ligne en gigantisk utskytningbase for langdistanseraketter.

Hong Kong har alltid hatt en magisk klang for meg. Og byen skuffet meg heller ikke — til tross for at vi kom opp i et av de verste regnskyl som noensinne har vært der. Boligblokker styrtet sammen, fattigkvarter ble feid vekk av vann- og jordmasser. Hundrevis av mennesker ble drept i løpet av en eneste natt. Hjemme i Norge var kanskje dette bare verdiget en liten notis. Her nede teller forresten ikke et menneskeliv så mye. Det er likevel så mange tilbake...

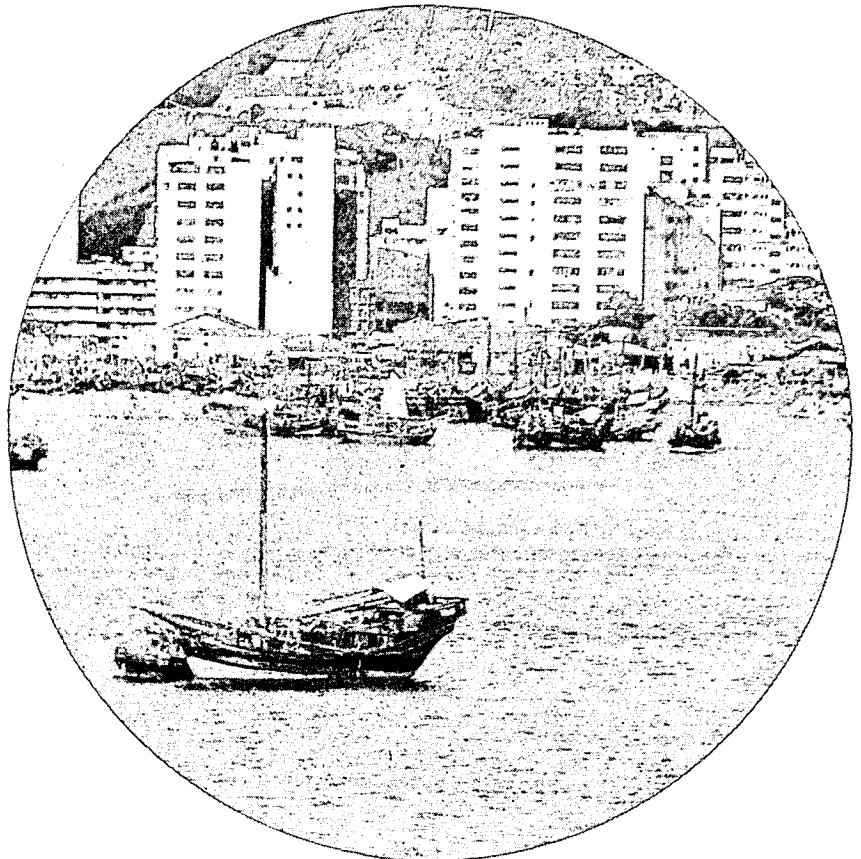
Takket være «syndfloden» ble vi liggende i Hong Kong nesten en uke lenger enn beregnet. For rederiet var dette en ulykke økonomisk sett, men for meg betydde det at jeg fikk anledning til å se mye mer av denne byen enn hva jeg ellers ville ha fått. En hel dag studerte jeg det egenartede livet ombord i en kinesisk djunke. Fergen over fra Hong Kong-siden til Kowloon-siden ble flittig benyttet av meg. Om dagen gikk jeg som oftest alene, men om kveldene var jeg med sjøfolkene i land. Og nattelivet er også verd et studium!



I Tobata fikk **TOULOUSE** ombord en last med oljerør som skulle til Kuwait.

At krigsskueplassen Vietnam ikke var så langt unna skjønnte vi på så mange måter, ikke bare fordi vi seilte langs kysten av dette ulykkelige landet når vi skulle videre fra Hong Kong til Singapore, men også fordi amerikanske krigsskip dukket opp rett som det var. **TOULOUSE** ble også inspisert av rekognose-

ringsfly en rekke ganger — kanskje var det fordi oljerørene vi hadde på dekk for dem kunne bety krigsmateriell til Nord-Vietnam. Amerikanernes årvåkenhet var ekstra skjerpet på den tiden fordi blokaden mot Nord-Vietnam tussopp var satt i verk. Mens tusener døde på slagmarkene i Vietnam, dro andre tuse-



Hong Kong er en merkelig by — et brennpunkt mellom øst og vest — og et sted hvor gammel og ny tid møtes...

ner på kortere eller lengre permisjonsreiser til Hong Kong eller Singapore, hvor de nøytt livets gleder på alle måter. Og hvorfor ikke når morgendagen for dem kan være den siste...

Singapore. En deilig by både for sjøfolkene og meg. Her kunne jeg godt tenke meg å bosette meg for lengre tid, i Hong Kong også forresten. Men Singapore har så mange muligheter. Herfra kan du lett komme til Malaya og øyriket i Indonesia! Vi ble der i over en uke og jeg fikk mye ut av den tiden.

I Singapore måtte jeg si farvel til guttene ombord i TOULOUSE. Den videre ferd foregikk med et av Høegh-rederiets finskbygde linjeskip, M/S HØEGH OPAL.

Ved siden av meg står en lysende globus. Av og til mens jeg skrev



Den kjempestore Buddha-statuen i Kamakura er imponerende...

dette, tok jeg en titt på den for å finne igjen noen av de stedene jeg kom til på min ferd som førte meg

halvannen gang jorden rundt. Takket være denne reisen har jorden blitt rund — også for meg. — Og får jeg anledning til det noen gang, vil jeg gjerne reise ut igjen. Det er enda så mye igjen å se av den kloden vi bor på som av mennesker blir kalt jorden.

Siden det snart er jul, vil jeg sende en julehilsen til dere sjøfolk — hvor dere enn måtte befinne dere. En spesiell hilsen og takk sender jeg til dem jeg seilte sammen med ombord i M/S TRIANON og M/S TOULOUSE. Det som betydde mest for meg var at jeg ble akseptert av dere og fikk lære dere å kjenne både som privatmennesker og sjømenn. Og min respekt for sjøfolkene og skipsfartsnæringene er blitt enda større etter denne turen.

Shipping for u-landsstipendiater

1. september startet et 6-måneders shippingkurs for 16 stipendiater fra 10 utviklingsland i Oslo.

Kurset arrangeres av Det norske Shippingakademi, og er kommet i stand som et prosjekt gjennom Direktoratet for utviklingshjelp (NORAD) med bakgrunn i de tilsagn om hjelp til utviklingsland som er gitt blant annet i UNCTAD-sammenheng.

Shippingakademiets grunnkurs i oversatt og modifisert versjon danner basis for undervisningen, som i tillegg omfatter forelesninger, ekskursjoner, gruppediskusjoner, hospitantperioder i forskjellige rederier o.l.

Rederiet ble på et tidlig tidspunkt forespurt om å assistere i forbindelse med gjennomføringen av hospitantordningen og om å stille forelesere til disposisjon.

Våre forelesere, Fjeldberg, Aadnesen og Bjune har dekket emnene Cargo handling, Liner Trade og Financial planning and budgets — og i slutten av oktober gjennomgikk tre av stipendiatene et 5-dagers program med generell informasjon her i huset.

Vi har fra disse tre mottatt et takkebrev, og vi gjengir en del av innholdet:

«We wish to thank you most sincerely for the wonderful arrangements made for our in-service-training.

Everywhere we went we were received by very friendly and understanding people always willing and pleased to share their wealth of experience with us. To these people,

too numerous to be named, who generously and in various ways made our stay in your esteemed company such a wonderful experience, kindly convey our profound appreciation».

Vi lar herved takken gå videre til de berørte avdelinger.



Stipendiatene studerer organisasjonsplanen. Fra venstre K. Kasemsun - Thailand, opplæringskonsulent H. Chr. Bangsmoen, B. Balinda - Kenya og O. Otesile - Nigeria.

PIERRE BARRIQUE:

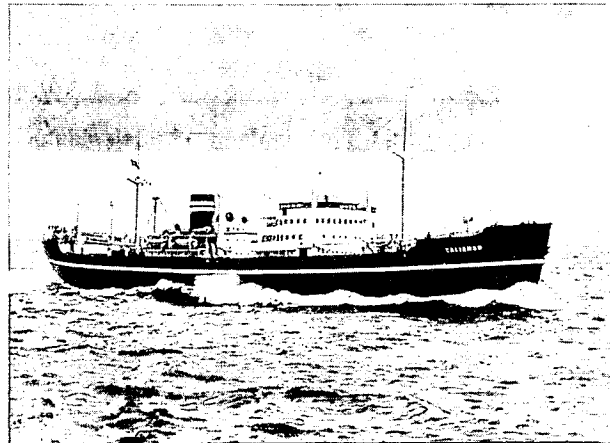
30 år ble borte

«Næmmen, er det ikke Horntvedt, da!»
«Næmmen, er det ikke Nannestad, da!»
«Du var gunner!»
«Og du var chief!»

Det tok ikke veteranene fra krigstidens «TALISMAN» mer enn en brøkdel av et sekund å bli klar over hvem den andre var da de nylig møttes i RA 5, på PR-avdelingens initiativ. Nærmere 30 år var gått siden deres forrige møte, og håret var nok blitt noe gråere siden de sto sammen på «TALISMAN»s dekk og speidet etter tyske undervannsbåter i Atlanterhavet — men begge var skjønt enige om at forandringen ellers ikke var særlig merkbar.

H. B. Nannestad var chief på «TALISMAN» under hele krigen, Ole Horntvedt var «gunner» — kanonmannskap — ombord gjennom en lengre periode. «TALISMAN», som var levert fra Kockums M. V. sent i 1937, hadde en service speed på 16 knop, og skipets solide maskiner — holdt i den skjønneste orden av Nannestad — og kanonmannskapenes årvåkenhet — med Horntvedt som godt eksempel — var faktorer som bidro til at skuta holdt seg flytende gjennom hele krigen. På tross av de farlige farvann hun til stadighet befant seg i. Visstnok som det WW-skip som tilbakela flest mil under krigen — og nummer tre på rankinglisten over norske «milslukere», i de fem harde årene! En gang var det like før det smalt — men som ved et mirakel lyktes det kanonmannskapet å skyte istykker periskopet på den grå skyggen i vannskorpen — og det siste de så til den tyskeren var periskopet som skvatt bort over havflaten!

Fotball-laget ombord må ha vært et superlag — og mange var de bragder «TALISMAN»s elleve sto for på begge sider av Atlanterhavet. Ved en anledning kom det en **all-star combination** av norske flyvere ned fra Canada for å sette WW-gutta på plass, men de måtte reise hjem med 4—1 nederlag. Det var visstnok samme året som «TALISMAN» kunne smykke seg med et Vest-Afrika mesterskap, både sorte og hvite måtte bite i gresset — eller i det sure eplet, påpekte Horntvedt. — Men så vet du at det var ikke hvem som helst som fikk mønstre på heller da, smilte Nannestad, — vi spurte jo først om de spilte fotball!



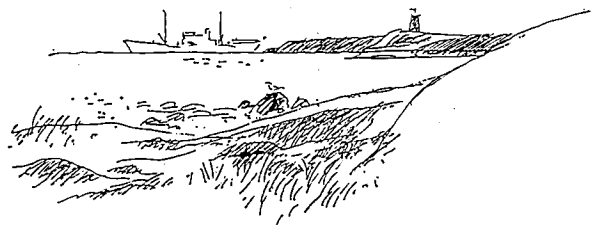
— milsluker i krigsårene.

«Menasjeriet til Nannestad» var et begrep i rederi, blant annet var han ansvarlig for å bringe forskjellige apeslag fra Afrika til USA. Noen forretning var dette så langt fra, det gikk vel heller noen kroner ut av chief's lomme, men det var bare én mening om apene ombord: De bidro til å styrke mannskapets mentale beredskap, virket direkte avstressende.

— Det ville nok vært mange som hadde tørna ombord om vi ikke hadde moret oss over dyrene, mente Horntvedt. Nannestad var forøvrig en gang på besøk i en zoologisk have utenfor New York da publikum til sin forbauselse så en kjempemessig orangutang som la armen om halsen på den norske sjøoffiseren og klemte og kysset ham med armene ut gjennom sprinklene — en av Nannestad kjæledegger fra «TALISMAN» hadde gjenkjent sin «matmor» og gjensynets glede var stor. — Tårene trillet nedover kinnene på den da jeg måtte gå min vei, forteller Nannestad.

Da vi spiste lunch på «Tre Kokker», var det som om et tidsprang på 30 år var eliminert. Gamle minner dukket frem, to veteraner opplevet hvordan hukommelsen frisknet til etterhvert — og de to kunne sikkert holdt det gående i timevis.

Hva de forøvrig lovet å gjøre neste gang de møtte hverandre. Og det skulle ikke gå et kvart sekel til så skjedde, det var ganske klart.



RADIOPRESSEN OG KORTBØLGESENDINGENE

Med utgangspunkt i et innlegg «fra sjøsiden» i SKIB-REDERI nr. 4/72 gjengir vi to brev som klart understreker nødvendigheten av å prioritere byggingen av en ny norsk kortbølgesender.

Rederforbundet henstiller til NRK å høy-prioritere ny kortbølgesender

Den 29. juni sendte Felleskontoret følgende brev til styret i Norsk Rikskringkasting, ved formannen, direktør Kristian Ottosen.

Som De sikkert vil være kjent med gjennom innlegg i pressen, har det stadig forekommet klager over at sjømannssendingene på kortbølge fra Norge teknisk sett ikke slår tilstrekkelig igjennom. Fra mange av våre medlemmer har vi mottatt henvendelser om de samme forhold.

Ved mer uformelle diskusjoner om disse spørsmål tidligere har det vært hevdet at mottagerutstyret ombord i skipene ikke holder mål. For å skaffe en oversikt over mottagerutstyret ombord ble det derfor tidlig i vår sendt ut spørreskjema til 70 rederier som representerer et gjennomsnitt av den norske handelsflåte.

Det er hittil innkommet svar på disse skjemaene fra 36 rederier som disponerer ialt 486 skip. Av svarene fremgår det at 404 av skipene er utstyrt med spesielle kringkastingsmottagere, som oftest flere på hvert skip og gjerne plasert i dagrom og messer. På de øvrige skip er tilknytning med høyttaler til mottager i radiostasjonene vanlig.

De mottagere som benyttes ombord, må betegnes som kvalitetsmessig tilfredsstillende, og det dårlige mottagningsresultat må derfor skyldes at den anvendte sender ikke er god nok, eller at de frekvenser som brukes, er mindre heldige.

Svarskjemaene viser også at 410 skip er utstyrt med spesiell fellesantenne for mottagning av programmene. Også på dette punkt må man kunne si at alt som kan gjøres, er gjort for å sikre best mulig mottagning ombord.

Svært mange av skjemaene inneholder dessuten bemerkninger om at man får tilfredsstillende mottagning av sendinger på kortbølge fra en rekke andre land.

345 av de skip som svarene omfatter, er utstyrt med lydbåndopptaker, slik at programmene kan tas

opp på bånd og kjøres senere, for den del av besetningen som er på vakt når sendingene fra Norge foregår.

Rundspørringen viser at det er en meget stor interesse for sjømannssendingene, og at rederiene har gjort alt hva som gjøres kan for å sette sjøfolkene i stand til å få en direkte kontakt med hjemlandet gjennom eteren, noe de har et naturlig krav på.

I mellomtiden er det fremkommet gjennom dagspresse og kringkasting at Teledirektoratet har oversendt en utredning til Styret i Norsk Rikskringkasting angående ny kortbølgestasjon i Norge.

Som De sikkert vil kjenne til, har de fire sjømannsorganisasjonene, — Norsk Sjømannsforbund, Norges Skipsførerforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Styrmandsforening — i den anledning sendt et brev til Kirke- og undervisningsdepartementet og pekt på at sjømannsorganisasjonene gjennom flere år har gitt uttrykk for at de nåværende senderanlegg er for svake og at de burde skiftes ut med sterkere sendere. Disse organisasjonene går derfor ut i fra at arbeidet med utbyggingen av et nytt anlegg for kortbølgetjenesten må bli påskyndet og gitt høyeste prioritet på budsjettet.

Vi har også sett at Norges Skipsførerforbund på sin generalforsamling i Bergen den 28. april i år fattet følgende resolusjon:

«Norges Skipsførerforbund, samlet til sin 78. ordinære generalforsamling i Bergen, beklager å måtte konstatere at de norske kortbølgestasjonene er av en slik styrke at de ikke rekker skip i fjernfart. En samlet generalforsamling står bak kravet om at kortbølgetjenesten snarest må bli utbygget om det kan utføres de tjenester det har til oppgave.»

Den nasjonale og sosiale oppgave Kringkastingen har fylt og vil kunne fylle i fremtiden for å binde vårt folk sammen, mener vi må vurderes meget høyt. Og kringkastingsdekningen i land må vel i dag sies å være kommet så langt at alle mennesker i vårt vidstrakte land har en rimelig god tilgang på radioprogrammene. Det synes derfor etter vår oppfatning å

være på høy tid at bedre programdekning for sjøfolkene blir prioritert sterkt opp. Man bør ha for øye at de ca. 30 000 nordmenn som lever ombord i isolerte skipssamfunn har et særlig sterkt behov for kontakt med hjemlandet. Kringkastingen står her i særstilling og vil kunne yde en innsats av den aller største betydning.

Selv om vi mener at det er hensynet til den enkelte sjømann som teller mest i denne sak, vil vi ikke unnlate å nevne at en vel informert og nasjonalt lojal sjømannsstand gjennom to verdenskriger har vært landets kanskje største aktivum under de vanskelige forhold. Man bør derfor også ta hensyn til den beredskapsmessige fordel som ligger i å kunne gi hurtige og riktige meldinger samtidig til 1 350 norske skip på ialt 36 mill. t.d.w., som er i utenriksfart. Den forutgående informasjon og motivering som er nødvendig for å forstå en krisesituasjon og å handle riktig, kan bare

formidles effektivt til sjøfolkene gjennom Kringkastingen.

Vi er kjent med at Styret i Norsk Rikskringkasting i sin langtidsutredning har understreket nødvendigheten av at det tekniske utstyr for kortbølgesendingene bygges ut.

Under henvisning til det som er anført ovenfor, vil vi så sterkt vi kan, henstille til Styret i Norsk Rikskringkasting å prioritere byggingen av en ny norsk kortbølgesender meget høyt.

Kopi av dette brevet er sendt til Kringkastingsrådet ved formannen, banksjef Gustav ter Jung og kringkastingssjef Torolf Elster.

Kopier av brevet er videre sendt til orientering til Kirke- og undervisningsdepartementet, Handelsdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Teledirektoratet og de nevnte sjømannsorganisasjoner.

NRK: Ny sender må finansieres over statsbudsjettet

Den 24. juli sendte fung. kringkastingssjef Torolf Elster følgende svar:

Deres brev av 29. juni i år ble lagt frem for Kringkastingens styre i møte 11. juli, Kringkastingens ledelse ble gitt i oppdrag å besvare brevet i samsvar med styrets syn på saken.

Såvel Kringkastingens styre som dens ledelse har full forståelse for betydningen av den sak det gjelder. Vi mener som De at det dreier seg om en stor nasjonal og sosial oppgave, og vi vil nå som før betrakte disse sendingene som en oppgave for Kringkastingen.

Vi er også fullt klar over behovet for sterkere sendinger, noe som også kommer til uttrykk i Kringkastingens økonomiske langtidsoversikt, oversendt Kirke- og undervisningsdepartementet 18. april i år. Det er imidlertid styrets mening at reisingen av et nytt kortbølgeanlegg ikke hører til de oppgaver som naturlig bør dekkes av Kringkastingens egne inntekter. Det heter i vår langtidsoversikt om denne sak:

«Nytt korbølgeanlegg».

Teledirektoratet har i et PM av 10. februar d.å. redegjort for denne saken. Man har foreløpig festet seg ved Karmøy som et egnet sted for plassering av et nytt kortbølgeanlegg, men ytterligere undersøkelser for om mulig å finne alternative tomter vil bli

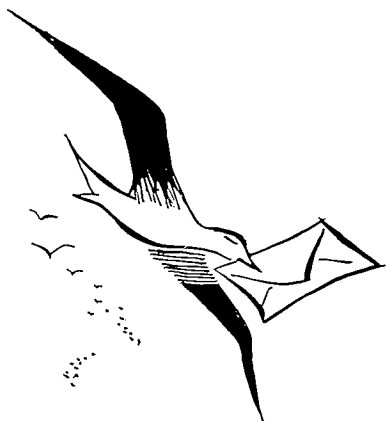
foretatt våren og sommeren 1972. Et skisseprosjekt for alternativet Karmøy viser totale kostnader på 115 mill. kroner. Det er da regnet med 5 sendere à 500 kW. Første utbyggingsfase vil koste 54 mill. kroner og omfatte 2 sendere. Anlegget vil kunne bygges over en 5-årsperiode. Byggeperioden for første fase vil ikke kunne reduseres vesentlig i forhold til byggetiden for det komplette anlegg.

Forholdene i kortbølgebåndene karakteriseres av for mange stasjoner i forhold til de tildelte frekvensbånd. De fleste land går til anskaffelse av stadig større sendere for å trenge igjennom interfrekvensen. Allerede i dag er det i bruk sendere med høyere effekter enn den effekt som foreslås for et nytt norsk kortbølgeanlegg.

De totale kostnader som Teledirektoratets skisseprosjekt for det nye kortbølgeanlegget viser, utgjør 45 % av det beløp som trenges for å sikre 100 % radio- og fjernsynsdekning for de eksisterende norske programmer. Styret finner å måtte prioritere byggingen av omformernettet foran reisingen av et nytt kortbølgeanlegg. Styret er ellers av den oppfatning at et nytt kortbølgeanlegg ikke bør finansieres med lisensmidler, men ved særskilte bevilgninger over statsbudsjettet. Det er derfor ikke foreslått bevilgninger til dette tiltaket i langtidsoversikten.

Norges Rederforbund arbeider videre med saken.





POSTGANGEN

I den senere tid har vi gått i kryssfart i Middelhavet. Man skulle jo kunne tro at alt ville være bare fryd og glede med postgangen i slike farvann, så kort vei som det er til hjemlandet?

Men nei! Dessverre ikke. Poststreik samt manana-mentalitet i Italia får ta brorparten av skylden for at vi pr. dags dato ikke har mottatt minst 2 forsendelser fra rederiet. For ikke å snakke om postgangen den andre veien, fra skipet. Flere hustruer var pr. oktober-trekken nærmest desperate, da de ingen penger fikk. Her var det dog den italienske poststreik som var årsaken.

Vi ankom Trieste den 20/11, men ingen brevpost. Det er brevposten som teller, aviser og slikt kommer i annen rekke. Rederiet hadde god tid i forveien telegrafert at de hadde sendt post til agent i Trieste. Men som sagt, akk nei.

Og når vi først ikke har fått posten, nytter det lite å telegrafere i øst og vest for å få den omdirigert, den når som oftest rett og slett ikke frem. Så kommer den inn i «det onde kretsløp» og blir liggende på hjul med skipet som en slags post-satelitt. Kan avskrives. Jeg gad vite hvor mange samlekonvolutter som i årenes løp rett og slett er forsvunnet? Borte vekk. Minst like mange som amerikanske ektemenn, som rømmer fra jævlige koner.

Så til saken, herr Redacteur! I Trieste kom som sagt ingen post, men vi fikk ny maskinassistent, påmønstrert i Oslo og mest sannsynligvis har han vært ovenom kontoret før han dro. Når man så vet at postgangen i Italia er umulig, hvorfor ikke sende posten med ham? Man måtte vel i noen tid i forveien vite at maskinassistenten skulle mønstre og reise nedover:

Forslag: Fortrinnsvis initiativ fra hyreavd., men ikke noe i veien for at det kan utgå fra postavd. Når man med sikkerhet vet at en relativt troverdig person skal mønstre og reise da og da, hvorfor ikke slå på tråden ned til postavd, og spør om det ligger noe som skal ombord i båten. Og nå mener jeg bare brev post, og lette saker. At dette blir fast regel, og ikke bare skjer rent sporadisk. Men dette må ikke skje siste dagen, når vedkommende skal reise, for da er alt posten sendt fra Postavd. Nei, minst en uke i forveien, særlig når det dreier seg om forsendelse til postuvennlige land, som f. eks. for oss nu med Italia.

Konklusjon: Hadde posten blitt sendt med maskinassistenten, hadde den vært oss i hende. Men da hadde ikke dette brevet blitt skrevet.

Med hilsen
Kåre K. Johnsen



Postavdelingen har tidligere både i SKIB-REDERI og på annen måte gitt uttrykk for at de setter pris på kommentarer om postgangen fra våre seilende kolleger. Hittil har det vært sparsomt med slike kommentarer, og det er derfor hyggelig å konstatere at noen gir uttrykk for hva de mener om dette selv om det denne gangen ikke faller ut til vår fordel. At vi så sjelden hører noe om postgangen til skipene har vi tatt som et tegn på at man ombord stort sett har vært fornøyd med den måte vi behandler mannskapsposten på og at man også har godtatt at der av og til av mange årsaker kan oppstå små glipp. Selv om der fra vår side gjøres alt som gjøres kan for at alle ombord skal få posten så raskt og sikkert som

mulig så er der jo så mange ledd den skal gjennom før den kommer frem til mottageren at det lett kan oppstå glipp i et av de andre leddene hvor vi dessverre har liten eller ingen innflytelse.

Telegrafist Johnsens forslag om å sende posten med nye mannskaper har vi praktisert i mange år, og våre reisende inspektører ser ofte ut som «julenisser» når de belesset med kartonger og vesker fulle av post og pakker legger iveri til en fremmed havn for å inspisere en av våre båter.

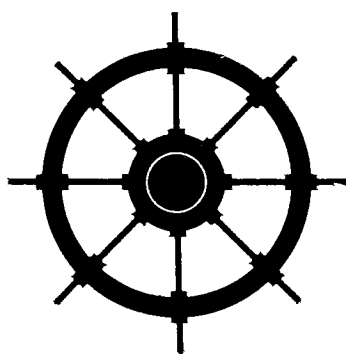
Tilfellet i Trieste er bare å beklage. Post ble sendt dit på vanlig måte med telegram til kapteinen da vi på dette tidspunkt ikke visste noe om poststreiken i Italia, denne fikk vi først konstatert senere gjennom telefonsamtale med kapteinen. Da var der jo imidlertid allerede for sent å gjøre noe med dette. Til de etterfølgende havner ble post sendt med nye mannskaper så sant noen skulle reise.

Vi kan forøvrig berolige med at samarbeidet mellom mannskapsavdelingen og postavdelingen samt mellom våre reisende inspektører og postavdelingen er det aller beste og utnyttet maksimalt for å avhjelpe en ellers dårlig post-service i enkelte havner.

Telegrafist Johnsens «rause» uttalelser om de mange samlekonvolutter som i årenes løp er blitt borte skal vi ikke prøve å analysere her, men dette får det stå opp til lesernes vurdering å bedømme riktigheten av. Våre statistikker som føres på grunnlag av hver eneste samlekonvolutt som sendes ut, viser imidlertid gledeligvis at det er sjelden noe av posten blir borte.

Postavdelingen, 4/12-72.

Arne Høgenes.



SKIPSBIBLIOTEKET

Skipsbibliotekene vil til jul få to nye underholdningsromaner. Alle får «Varulven» av Forsyth, mens noen får MacLeans «Perleporten» og noen får «Dødsmikroben». Vi har nettopp lest «Perleporten» og bringer her en liten omtale:

Bjørnøya, kjent fra krigens tid som polarstrøkernes kirkegård, hvor tyske ubåter lå på lur etter Murmansk konvoyene, er rammen om Alistair MacLeans siste bok.

Som det chartrede skip Morning Rose seiler gjennom vinterstormene mot Bjørnøya, er skipslegen, Christopher Marlowe ivrig opptatt med å pleie de sjøsyke passasjerene, medlemmer av et filmteam som skal lage en film på Bjørnøya, en film så hemmelig at skuespillerne selv vet lite eller intet om den. Men sjøsyken er ikke det eneste som plager passasjerene, en ny mystisk sykdom begynner å herje ombord, og noen ganger med dødelig utgang. Men det er noe høyst unaturlig både ved sykdommen og utvalget av ofrene. Morning Rose har en morder ombord.

Skipsbibliotekene representerer betydelige investeringer, og vi har inntrykk av at de også er til stor glede og nytte ombord i de aller fleste båtene. Noen skip har egne bibliotekrom, som står til fri avbenyttelse døgnet rundt, andre skip opererer med låste skap og faste utlånsdager. På enkelte skip der biblioteket ble betraktet som hele mannskapets ansvar og det ble ført liten eller ingen kontroll med utlånet, har man sett seg tvunget til å skjerpe reglene for utlån — på andre skip igjen har et slikt liberalt system funksjonert bra.

Det er en selvfølge at mannskapet har størst glede av biblioteket ombord på et skip med lett adgang til bøkene. Det er ikke alltid det passer å møte opp til de faste utlånstidene — andre faktorer spiller også inn. Men når et slikt system — eller mangel på system og ansvar — fører til at bøkene ikke leveres tilbake og at biblioteket er strødd rundt på lugarene, da er skipsledelsen tvunget til å skjerpe utlånsreglementet. Biblioteket er for verdifullt til slik vilkårlighet.

Det er beklagelig at enkeltes slendrian og tankeløshet i slike forhold skal føre til vanskeligheter for andre — og det er et spørsmål om en enkel form for kontroll ikke kan gjennomføres uten at det blir vanskeligere å skaffe seg bøker fra skipsbiblioteket. En måte kunne være føring av en protokoll, der den som lånte en bok, skrev bokens navn, sitt eget navn og utlånsdatoen. Det måtte da være forutsetningen at samtlige ombord var forpliktet til å føre disse opplysningene inn i protokollen før en bok ble fjernet fra biblioteket. Ved tilbakelevering ble dette avmerket i en egen kolonne. Forutsatt at en slik protokoll ble skikkelig ført, skulle det være en enkel sak å ha den hele og fulle oversikt over hvor utlånte bøker befant seg — hvor lenge låneren hadde hatt boken osv. En ramme for tilbakelevering — f. eks. 14 dager — kunne også bli satt.

Vi hører gjerne om andre erfaringer med hensyn til administrasjon av skipsbibliotekene — samtidig som vi også er takknemlige for råd om bibliotekets sammensetning.

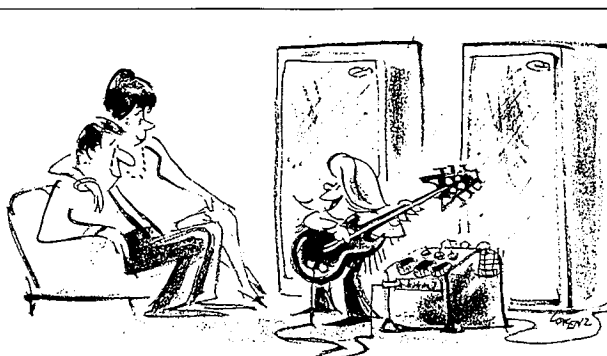
S.K.

Eftersom øyas hemmelighet avsløres for oss og handlingen bygges opp til en nervepirrende klimaks i polarnattens mørke, trollebinder Alistair MacLean's enestående fortellertalent leseren i en atmosfære av drama og spenning.

Men boken er ikke bare spennende, MacLeans evne til å ta personene på kornet og skape typer som vi husker, har ikke sviktet ham denne gangen heller. Hans litt beske humor legger et forsonende

skjær over de uhyggelige opplevelser ombord, og man må tross alt dra på smilebåndet når han lar skipets alkoholiker utbryte midt i sin angst for å bli drept, «er det noen bar i himmelen — ja, det må det jo være — hvis ikke var det vel ingen himmel». Les den selv, med frysninger på ryggen og smil i øyekroken. Som alle MacLeans bøker er også denne blott til lyst, men det er den også til gangs.

AHo



"Happy birthday, Daddy-o. Though your riding days are through, we keep trying to forgive you, for you know not what you do."

Per Hansson:

HVEM VAR HENRY RINNAN?

Det er ikke mange norske forfattere som opplever at deres bøker trykkes i stadig flere opplag. At de overlever et års julesalg, at det kjøpende publikum søker tilbake til forfatterens tidligere bøker etter å ha lest hans senest utkomne.

Per Hansson er blant de få som har klart å skape varige suksesser på bokmarkedet. Forut for «Hvem var Henry Rinnan?» har han skrevet fire bøker, som tilsammen er solgt i nærmere 200 000 eksemplarer. Jeg skulle tro at de som leser boken om angiveren, provokatøren og terroristen fra Trøndelag som innføring i Per Hanssons forfatterskap, vil være glad for at hans tidligere bøker fremdeles er i handelen.

Med «Mamma Karasjok», som kom i 1970, forlot Per Hansson den linje han hadde fulgt i sin tidligere produksjon — sagaer om krigens kjente og ukjente helter. Skildringen av den fromme og oppofrende samkvinnen innvarsler en ny epoke i hans forfatterskap — krigens begivenheter var kommet på avstand, 25 år var gått siden frigjøringen.

Så kommer boken om Henry Rinnan, og med ett er vi tilbake til krigstiden i all dens gru. Vi møter en mann hvis navn fremdeles får det til å gå kaldt nedover ryggen på oss, en mann hvis gjerninger var så uhyrlige at det er ufattelig at en landsmann kunne være så fylt av svik, så besatt av sadisme.

Det må ha vært etter en voldsom kamp med seg selv at Per Hansson skrev denne boken. Med sitt følsomme sinn må han ha følt det som den rene tortur å skaffe seg det meget omfattende materiale som ligger til grunn for boken. Han må ha lidd seg gjennom møtene med Rinnans ofre, medarbeidere, slektninger og andre personer som kunne bidra til å kaste lys over den psykologiske gåten Henry Rinnan.

Jeg sier «kaste lys over» — for gåten vil aldri kunne løses. Arv og miljø er utvilsomt av betydning for et menneskes utvikling — men som Per Hansson selv understreker — det er så ofte tilfeldighetene som råder:

«Om man kommer for sent til bussen, banker på en stengt dør, ringer et nummer som ikke svarer, eller blir møtt med uventet kulde el-

ler varme, kan i den bestemte time på den bestemte dag og i det bestemte år avgjøre om vi skal dø som martyrer eller banditter, eller som folk flest uten helgenglorie eller morderstempel.»

Per Hansson anklager ikke, han forsvarer heller ikke Henry Rinnan. Han redegjør for mannens bakgrunn, leseren er med på å sette sammen et puslespill. Et puslespill hvor det nødvendigvis mangler flere brikker — men som ikke blir mindre interessant for det.

Menneskene trer levende frem for oss fra boken et kvart århundre etterat de gjengitte hendelser fant sted. Det er så man kvier seg for å avbryte lesningen — leseren har en følelse av, det ene øyeblikk å befinne seg i torturkammeret i Jonsvannsveien 46, i neste øyeblikk i rettssalen med Rinnan i tiltaleboksen.

Boken er blitt sendt til alle våre skipsbibliotek. Den inneholder kapitler av vår historie som vi må søke tilbake til — som aldri bør glemmes, ikke minst fordi den klargjør hvor lite det er som skiller mellom himmel og helvede.

S. K.

Frende er frende nærmest

Frende kan også være frende nærmest. Dette ble demonstrert i helgen, da Wilh. Wilhelmsens M/S TALISMAN, underveis fra europeisk til australsk havn, fikk maskinhavari et halvt døgn etter passering av Panama-kanalen. På det tidspunkt befant et annet av rederiets skip, M/S TIRRANNA seg praktisk talt i TALISMAN's kjølvann på vei gjennom kanalen. Rederiet planla å sende en inspektør og to teknikere med TIRRANNA ut til TALISMAN for å utbedre skaden i åpen sjø. Skaden var imidlertid større enn opprinnelig antatt, og denne plan ble derfor oppgitt. Derimot viste det seg at et tredje av rederiets skip, M/S TAI PING, med kurs i motsatt retning, var så nær havaristen at skipet bare kunne stoppe og få sleper ombord. Begivenheten fant forøvrig sted på 60-års dagen til TAI PING's kaptein, Sigurd Bryde, som fikk en ekstra gave på slep, på sin videre ferd fra Fjerne Østen til Balboa ved kanalens venstre munning.

Wilh. Wilhelmsen sendte to av sine inspektører til Balboa, og i samråd med assurandøren ble det besluttet, av hensyn til kundene, å slepe TALISMAN med full last fra Balboa til Sydney i Australia.

Nå viste det seg at et fjerde av rederiets fartøyer, supply-skipet TENDER TUNA, også befant seg i amerikansk farvann. Skipet var levert fra Mangone-verftet i Houston ved månedsskiftet og kunne omdirigeres til Panama-kanalen. TENDER TUNA ventes å forlate Balboa den 13. desember, med TALISMAN på slep. Turen til Sydney vil trolig ta 45 dager, med en forventet fart på 7 knop. TALISMAN vil ta ombord tilstrekkelig med bunkers, ferskvann og proviant for TENDER TUNA's lange slepereise, da supplyskipet ikke har tilstrekkelig kapasitet for turen tvers over Stillehavet, med en 10 000-tonner på slep.

Lest og Hørt •

GRATISTUR TIL HELLAS

En Eidsvollgutt som har hatt grunn til å glede seg i høst er Jostein Hoelsæter fra Gullverket. Mannskapet på TALISMAN har gitt han en helsereise til Thessaloniki i Hellas. Jostein har hele sitt liv vært bundet til rullestolen, og reisen han la ut på sammen med sin kamerat Oddbjørn Carlsen fra Råholt, byr på opplevelser av en annen verden enn den han er vant til. Han la heller ikke skjul på at han gledet seg enormt til Hellasturen før avreisen.

Det er stiftelsen «Også vi kan» som står bak helsereisene til utlandet. Turen har kommet i stand ved at mannskapet på TALISMAN har samlet inn kr. 1 500,— til velferdskassen — og bak det hele står skipets kaptein Johan Pedersen som er bosatt på Vilberg i Eidsvoll.



Skipsklubben på TUNGSHA har samlet inn kr. 1 000,— som er oversendt som bidrag til Norges Vanførelag.



377 SKIP TAPT I SISTE ÅR

377 skip på tilsammen over 1 mill. brutto tonn gikk tapt siste år ifølge Lloyd's Register of Shippings oversikt som foreligger i disse dager. Som tidligere gikk det flest skip tapt ved forlis, 129 i alt i 1971, mens 121 ble vrak ved grunnstøting. Grunnstøting var årsaken til tap av den største del av tonnasjen, i alt 433 215 bruttotonn eller nærmere halvparten av hele tonnasje-tapet i fjor. Brann førte til tap av 56 skip og 227 707 tonn, mens kollisjon var årsaken til at 43 skip på tilsammen 83 977 tonn gikk tapt.

Dette er de høyeste tapstall som noensinne er registrert i verden i fredstid. Sammenlignet med 1970 gikk det ifjor tapt 25 flere skip, mens tonnasjen øket med 417 941 bruttotonn.

Det største prosentvise tap i forhold til landets samlede flåte hadde Libanon som mistet 10,42 pst. av sin flåte i 1971. Japan mistet i alt 78 skip og topper listen over skipstap. Men dette var vesentlig mindre båter og prosentvis gikk ikke mer enn 0,19 pst. av den japanske flåte tapt. Tallene for Norge var henholdsvis 19 skip på tilsammen 116 790 br.t. som utgjorde 0,54 prosent av vår samlede handelsflåte ifjor. Dette representerer en sterk økning i forhold til tapet i 1970 da bare 0,29 pst. av vår flåte gikk tapt.

Norge hadde det største skip som gikk tapt ved brann ifjor — «Ferncastle» på 52 510 br.t. Også blant de grunnstøtte skip topper Norge listen med oljetan-keren «Cerno» på 48 267 br.t. I alt mistet Norge 8 skip og 2 740 br.t. ved forlis, 3 skip og 52 783 br.t. ved brann og 8 skip og 61 259 br.t. ved grunnstøting i 1971.

STØRST HITTIL:

770 tonn norsk ost til Japan på én kjø



Det hittil største parti norsk ost på en gang ble i uken som gikk skipet fra Göteborg til Japan. Partiet var på 770 tonn, og var en del av et totalt kvantum på 6000 tonn som Norske Meieriers Salgssentral i år har skrevet kontrakt med den japanske kjøper Snow Brand Milk Production om. Osten var for en stor del produsert i Rogaland og kom til Oslo pr. jernbane, hvor det ble lastet om i kjølecontainere for videre jernbanetransport til Göteborg, som er den nordiske sentralhavn for Wilhelmsengruppens containerservice-linje på Japan.

Osten har hittil i alle år vi har hatt eksport til Japan vært sendt med ordinære linjeskip etter innlasting i Oslo eller Stavanger. Med en ny container-service-linje som er opprettet har vi fått en meget større mulighet til å få de ømtålelige varer som ost er frem i den samme gode kvalitet som da de forlot Norge, sier disponent Erling Andersen i Norske Meieriers Salgssentral. Allerede ved innlastingen blir temperaturen i containeren justert til det som er ideelt for osten, og der blir den holdt helt frem.

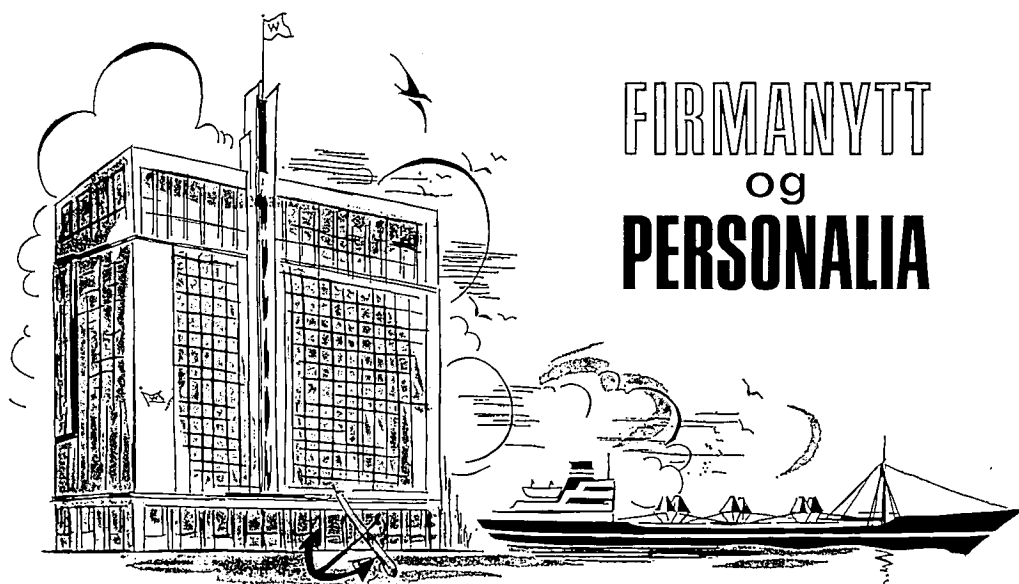
Forsendelsen besto av 40 prosent skorpeløs og 60 prosent Gouda-ost med skorpe. Den brukes i Japan som råstoff til smelteost. Mottageren er Japans største oste-firma som har en produksjon på 30 000 tonn pr. år. Det meste blir omsatt innenlands, men en del blir re-eksportert, blant annet til Vest-Europa.



EN TELEFONSAMTALE

- Dette er Lampe, kunne jeg få Strøm?
- Sentralbordamen, efter kort betenkning:
- Et øyeblikk, så skal jeg skaffe dem kontakt!

(Innsendt av Jan Lampe)



FIRMANYTT og PERSONALIA

FRATREDEN MED PENSJON

Stuert Anker E. Mathisen fratrådte efter endt pensjonsalder 1. oktober.

Anker Mathisen begynte i rederiet som messegutt ombord i M/S THALATTA 18/2 1930, og ble efter et opphold på ca. 7 år ansatt som stuert i 1948.

Fra 1955 til 1967 var stuert Mathisen ansatt utenfor vårt firma.

Vi takker for godt samarbeid, og ønsker ham et langt og godt otium.

VI GRATULERER

25 års tjeneste

Herr Odd Kjønnørød, Ørsnes — 6. oktober.

Linjebefrakter Olav Fjeld Halvorsen — 24. november.

Norges Rederforbunds gullmedalje er tildelt:

Maskinsjef Arne Frank Wik

Maskinsjef Rolf Kinn.

60 års fødselsdag

Herr Stein Saltvig, Filipstad — 13. november

Kaptein Sigurd Bryde — 4. desember.

50 års fødselsdag

Direktør Lars Ekelund — 14. oktober

Herr Thomas Nilsen — 20. oktober

Kai-inspektør Hans M. Hallum, Filipstad — 1. november.

KURSVIRKSOMHET SEPTEMBER/OKTOBER/ NOVEMBER 1972

Brannvernkurs:

Overstyrmenn	....	9
1. styrmenn	....	5
Maskinsjefer	....	1
1. maskinister	....	4
2. maskinister	....	3
Sum	.....	22

Befalskonferanse (Rauland):

Overstyrmenn	....	3
Maskinsjefer	....	1
Sum	.....	4

Rederikonferanse:

Kapteiner	.....	4
Overstyrmenn	....	7
1. styrmenn	....	13
2. styrmenn	....	1
Radiooffiserer	....	8
Maskinsjefer	....	1
1. maskinister	....	7
2. maskinister	....	2
Stuerter	.....	4
Sum	.....	47

Skipsautomasjon del I:

1. maskinister	....	3
Elektrikere	....	1
Sum	.....	4

Skipsautomasjon del II:

Maskinsjefer	....	1
1. maskinister	....	2
Elektrikere	....	2
Sum	.....	5

Autronica-kurs:

Maskinsjefer	....	3
1. maskinister	....	2
Elektrikere	....	1
Sum	.....	6

Hägglund krankurs:

Elektrikere	....	1
Sum	.....	1

Kurs B&W, København:

2. maskinister	....	3
Sum	.....	3

Maskinskurs, Lindholmen:

Maskinsjefer	.....	1
1. maskinister	....	1
Sum	.....	2

KaMeWa-kurs, Karlstad:

Maskinsjefer	.....	1
Sum	.....	1

Turbinkurs, Oskarshamn:

Maskinsjefer	.....	1
Sum	.....	1

Sveisekurs, UNITOR:

1. maskinister	....	1
Sum	.....	1

Kurs NORCONTROL, Horten:

1. styrmenn	....	2
2. styrmenn	....	1
Sum	.....	3

Perfeksjoneringskurs for stuerter:

Stuerter	.....	7
Sum	.....	7

Lastefordelingsinstru- ment:

Overstyrmenn	....	1
Sum	.....	1

TOTAL: 108 kursdeltagere.

PER NORMANN JOHANSEN

SKIPSIDRETT



W.W.-fotball og Åge Johansen

Kaptein Franck Johansen nettopp hjemkommet etter endt vikariat ombord i TIRRANNA er et stort smil om dagen. Ikke bare har Brann varmet hans bergenske fotballhjerne, men også Østfolds fotballstjerne nr. 1, Åge Johansen, har gitt fotballkaptein Johansen mange gledelige stunder. Å. Johansen er som kjent påmønstret TIRRANNA og det ble en ytterligere forsterkning til det meget gode fotballag skipet hadde fra før av.

Med målscore 61—6 på 10 kamper og 18 poeng ligger TIRRANNA meget godt an i årets W.W.-serie. Vi håper at TIRRANNA får anledning til å spille ferdig sine kamper i Norsk serie og Verdens serien før sesongslutt slik at en W.W.-båt kan være med blant de fremste igjen.

Det blir bare denne sesong at vi får se Åge Johansen i W.W.-drakt for fra neste sesongstart er han igjen i rød/hvit drakt for Fredrikstad hvilket ingen der i byen beklager.

Av øvrige resultat i årets fotballserier så er det bare TAMERLANE, TENNESSEE og TORTUGAS som kan skilte med plasseringer blant de 50 beste.



Fridretten til sjøs er inne i årets avsluttende fase og vårt beste skip her er TROLL FOREST på 23. plass mens TAIMYR ligger på 43. plass. Individuelt merker vi oss Kr. Kristoffersens 1. plass i kule og 2. plass i høyde i Herrer Kl. IV, videre junioren Tom Kjerres 2. plass i høyde.

Spinneiden er i år som så mange ganger før dominert av Marit Hansen som suverent leder sin klasse Kvinner III med 3. plass 60 m., 1. plass i høyde, lengde og kule. Hun leder sin klasse med over 100 poeng foran neste deltager. I samme klasse har Synnøve Pedersen 5. plass i kulestøt og 2. plass i lengde.

I 3 x 60 m. stafett har vi bare et skip denne gang nemlig TORTUGAS på 8. plass. I 4 x 100 m er 4 av våre plassert: TAIMYR, TORTUGAS, TANABATA og TARN.

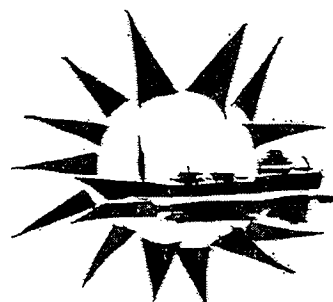
Hopp uten tilløp: TAKARA, TROLL FOREST og TROMS. Beste individuelle resultat her er Ulf Østvik med 5. plass i høyde.

I svømmeknappkonkurransen ser det ut til å bli det mest gledelige resultat på flere år, nemlig TOSCANA på 3. plass og TEHERAN på 7. samt TROLL FOREST og TAKARA noe lenger nede på listen.

Efter at de individuelle svømmeknappkonkurransene i nesten hele år mer eller mindre har vært dominert av W.W.-skipene har nå våre folk blitt forbigått uten å komme med svar på tiltale. Pr. 1. november har Willy Rognskau 1. plass i 50 m fri, Morten Skullerud 3. plass og Sven Erik Dahl 5. plass i 100 m bryst mens Egil Andersen har 5. plass i 50 m fri.

4 x 25 m stafett ledes av HØEGH MULTINA med 7/10 foran TRINIDAD, TØNSBERG har 5. plass, TAIKO 14., TAIMYR 16. og TARN 18. plass.

I idrettsmerkekonkurransen ligger TAKARA som nr. 25 og TORTUGAS som nr. 42.



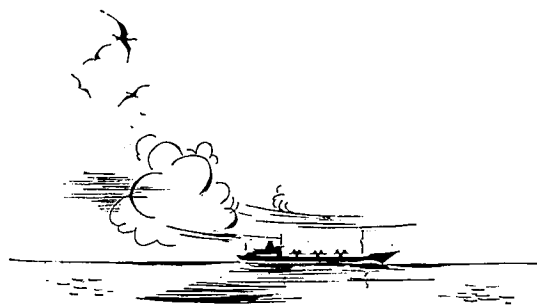
Med den stadig kortere liggetid under land som våre skip nå lider av, samt færre folk, så spør det vel om ikke idretts- og velferdsarbeidet ombord bør komme over i andre former enn nå. Det er selvfølgelig ikke bare å neglisjere den tradisjonsrike skipsidrett som har vært opp gjennom tidene, men at vi må gjøre noe, synes tydelig da det blir mer og mer vanskelig å arrangere noe kollektivt for hele skipet under land, og vel også snart i sjøen.

Er det noen som sitter inne med ideer av noe slag så er vi åpne for forslag.

Vi håper nå på tampen av sesongen at den kommende hvilepause på en måned vil komme godt med for oppladning for neste sesong.

For året 1973 har vi også sendt ombord to TRIM-kalendere til hvert skip som vi håper blir godt motatt og flittig benyttet. Det kjøres også en del eksperimenter ombord i et par båter nettopp med bakgrunn i TRIM-kalenderen. Noe vi ser frem til å måle resultatene av.

Rapport fra M/S TORTUGAS



Vi ser av Skip-Rederi nr. 3/72, at man efterlyser litt flere **resultater** fra W.W.-skip i de forskjellige idrettsgrener.

Vi forstår at resultatene fra idrettsuka i New York ikke er innkommet før redaksjonens slutt — for der synes vi i all beskjedenhet at vi gjorde en ganske bra innsats — til tross for at vi kom med «på tampen».

Førsteplass på 3 x 60 m stafett (kl. III) gikk til Tortugas v/kaptein Berthelsen, maskinsjef Skaar og elektriker Neergaard. Sølv og bronse på 60 meter (kl. III) v/ Skaar og Neergaard. Gull, sølv og to bronsemedaljer i høyde (kl. III) v/ henholdsvis Neergaard, Skaar, Berthelsen og overstyrmann Håbu. Gull i lengde (kl. III) v/elektriker Neergaard — og han tok like godt med seg gull i firekamp med det samme...

I klasse I herrer fikk vi en bronsemedalje i høyde v/1. styrmann Helge Lund, og stafettlaget greide en pen fjerdeplass på 4 x 100 m. stafett, men måtte «låne» en av old boys'ene for å få lag... Kan vi noe for at vi er så gamle her ombord???? Gnista, som eneste kvinnelige innslag greide en hederlig fjerdeplass i kule.

Deltagerne — i alt 19 mann — gjorde sitt beste, og om vi ikke akkurat fikk medaljer alle — så skrapte vi sammen en god del poenger og plasserte oss på en 7. plass sammenlagt. (Der står 8. plass i resultatlisten — men 306 poeng var uteglemt — og dette ble senere rettet opp.)

19 mann av besetningen på 30, trakk en poengsum hjem, som båter plassert høyere opp på listen, måtte ha adskillig flere deltakere for å greie — nesten 19 000 poeng.

Presserende arbeide ombord forhindret dessverre en del av mannskapet i å delta.

Vi ser til vår sorg, at vi ikke er kommet med på listen for 15. juli heller — hvilket sikkert skyldes at Velferden ikke hadde fått oppgitt antall påmønstringer i år. Det dreier seg om 22, så det er jo ikke så helt få våre oppnådde poeng skal deles på — i alt 52 mann.

Vi har regnet ut, at vi i Velferdens siste liste skulle ha vært på 34. plassen i lagkonkurransen i friidrett med en poengsum på 361.

Dessuten skulle to av de individuelle prestasjoner ha vært med — nemlig Rolf Neergaard i høyde med 4,59 (4. plass) og Bodil Hagen kule med 7,34 (5. plass).

Nu er det altså vi håper på å få en sjanse til å delta i flere stevner — eventuelt selv arrangere stevner ombord. Dette siste ligger litt tungt akkurat i øyeblikket. Hver tomme dekksplass er opptatt med last — og gradestokken ute er ikke særlig forhandlingsvennlig... P.G. om sommeren — det er nu engang P.G om sommeren...

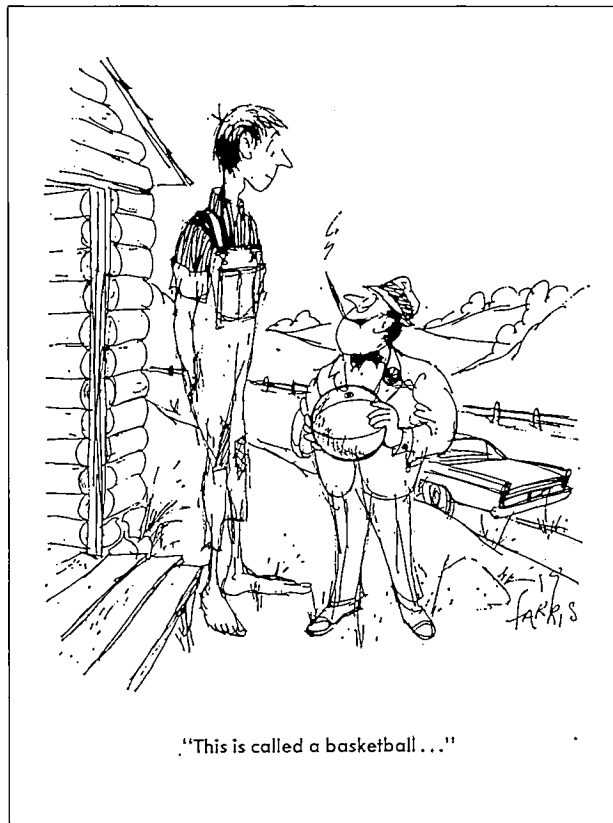
Det samme forhold gjør seg gjeldende i svømme-knapp-konkurransen. M/S TORTUGAS noterte seg forrig etur for 15 svømmeknapper, men nu er der ikke lenger plass til svømmebassenget. Håper det bedrer seg på hjemturen.

Foruten svømmeknappene har M/S TORTUGAS notert seg for 7 vektløftermerker og 2 sykkelplaketter, så vi har da ikke ligget helt på latsiden. Som dere ser har vi også deltatt i skytekonkurransen om enn med dårlig resultat. Vi har nu kjøpt nytt luftgevær og trener hver lørdag hardt til søndagens runde i TORTUGAS-seiren, så vi håper å kunne vende fryktelig tilbake i høstmesterskapet.

Fotball går det heller dårlig med. Interessen er til stede, men det har vært vanskelig å få arrangert kamper, og store forandringer i mannskapslisten har gjort det vanskelig å få et godt lag. Nu er det vel små sjanser for å rehabilitere seg — det er ikke fullt så populært å sparke, når termometeret viser 40-50 grader.

Vi håper dere får høre mere fra oss i fremtiden — hvis ikke, så husk «Det viktigste er ikke å vinne — men å delta» — og det gjør vi.....

Med hilsen fra Velferdskomiteen.





Red.: NILS WETLESEN

W.I.L.

NYTT

Formannen har ordet:

Når dette leses, ligger forhåpentligvis sneen som et tykt og solid teppe over Nordmarka med tilliggende herligheter. Men når dette skrives, er det lite ved utsikten fra mitt vindu som minner om vinter. En varmende sol faller inn på skrå over Vestbanens tak og lyser samtidig opp «Christian Radich» på en måte som mer bringer tanken hen på vår enn vinter.

Det er nok utvilsomt mange som setter pris på den milde og snebare vinteren, men snemangelen oppfattes på en ganske annen måte for dem som har trent på barmark siden isommer, med langrenns-songen for øye. Skigutta begynner å bli temmelig lei av å gå «spretten skigang» på bare støvellæret i Korketrekker'n og andre bakker i Frognerseieråsen — de værer i luften for å lukte sne, men føler bare varmegrader.

At treningen har vært effektiv synes imidlertid klart for dem som var samlet på Danebu første helg i desember — og fikk anledning til å gå 50—60 kilometer på ski. Selv etter såvidt harde økter var det ingen tegn til stivhet, og undertegnede vil påstå at det er første gang han har beholdt førligheten hundre prosent etter vinterens første skitur!

Så får vi håpe at de ca. 10 som har vært med på barmarkstreningen — samt de som kommer i tillegg etterat sneen har lagt seg, får en jevn og sikker formstigning frem til Fearnleyrennet og andre kraftprøver!

Trimsjef Finn Tønnesen kan bidra med sitt til å sørge for bedret form over hele linjen, ikke bare hos de aktive i langrennssporet og på håndballbanen. Åpningen av trimrommet vil finne sted i desember, og vi vil komme tilbake til en nærmere omtale i neste nummer av Skib-Rederi. Det er imidlertid grunn til allerede nu å gi trimsjefen noen vakre ord for den innsats han har ydet for å skaffe WIL-medlemmene et trimrom. Utlodning og bingo-aften har skaffet flere tusen kroner — og samtidig har Finn selv gjort

en fremragende jobb på stedet, blant annet ved å legge vegg-til-vegg teppet selv. Selv om trimsjefen har hatt god hjelp av andre medlemmer til rydding av det gamle arkivet, til loddsalg og andre aktiviteter med henblikk på å få trimrommet i orden, så må det være helt på det rene at han selv har vært hjerte og sjel i arbeidet med å skaffe WIL et trivelig trimrom. Så er vi bare spent på trimsjefens aktiviseringsprogram som vel blir offentliggjort i den nærmeste fremtid...



Håndballfolket er godt igang med sin sesong. Jentene, som spiller i 1. divisjon, synes allerede å ha fornyet kontrakten, med en foreløbig plassering midt på tabellen. Klimaet er hardt og den nye håndball-ledelsen har hatt kort tid på seg foreløpig. Vi synes imidlertid at innsatsen hittil lover godt — og noe av det mest positive er oppslutningen på treningskveldene. Tidligere har det vært vanskelig å stille fullt lag, nu er det konkurranse om å komme med på laget.

Herrelaget spiller i 2. divisjon og ligger ikke dårlig an, selv om det er avgitt fire poeng. Topplagene i en avdeling som ser ut til å bli meget jevn og spennende, har alle avgitt poeng — ingen mindre enn to — og WIL har tatt skalpen til to av lagene som ligger foran på tabellen. Så striden om å nå opp i 1. divisjon er ennå på langt nær oppgitt.



WIL's generalforsamling er berammet til fredag 2. februar. Nærmere innkallelse vil bli sendt ut engang i januar.

S. K.

FOTBALL



A-LAGET

Sesongen 1972 er forlenget over og vi må summere opp det sørgelige faktum at vi rykket ned i 2. divisjon i Bedriftsserien. I Shippingserien endte vi på 3. plass etter å ha ledet helt til tre kamper gjensto. Prestasjonene har sin vane tro variert fra helt topp-topp til bønn — det siste får Ekebergkomplekset vårt få skylden for. Grunnlaget for et godt resultat er imidlertid trening, noe som hverken er blitt arrangert eller har blitt tatt av den helt store interessen. Vi er dermed ved status quo for WIL's A-lag i fotball. Det eneste lyspunkt på tampen er vår seier over de fryktelige B-gutta i en publikumsvennlig kamp på Seiersten i Drøbak. 7-0 ga oss ihvertfall inspirasjon nok til en helt vellykket avslutning med fest på Skramstad.

Lagleder i år har vært Ragnar Aas og oppmann Bjarne Mathisen. Følgende spillere har vært benyttet:

	Kamper	Mål
B. Mathisen	29	—
K. Kjeldsen	24	17
H. O. Nordby	24	1
L. H. Eiding	24	1
T. Lunden	24	—
T. Johnsen	23	7
H. Selmer	21	9
K. Edmann	17	—
B. Kristiansen	16	7
P. Thronsen	16	—
G. Tharaldsen	13	—
A. Aamodt	12	—
H. Chr. Bangsmoen	11	—
J. Johansen	10	—
J. Kvarme	9	—
W. Magnor	8	—
B. Falao	7	3
V. Bekkavik	7	—
E. Laumann	5	3
T. Aasgaard	5	3
J. Bratli	5	—
T. S. Martinsen	4	—
Tornes	3	—
R. Hansen	2	—
J. E. Jørgensen	2	—
P. Neess	1	—
A. Gerø	1	—
L. Basberg	1	—
A. Light	1	—
E. Kristiansen	1	—
T. Gilje	1	—
31 spillere — 29 kamper — 51 mål		

Runde tall passert i sesongen 1972:

Kjell Edmann - 300 kamper (total 310)

«B-GJENGEN»

Resultatmessig har sesongen 71/72 kun vært tilfredsstillende, med en plass midt på tabellen, men på B-laget regnes ikke suksess i antall poeng høstet i sesongen. Her er det interessen, innsatsviljen og kamphumøret (selv etter store nederlag!) som er det vesentligste og i så henseende har sesongen vært absolutt bra.

Oppmannen har hatt en meget lett oppgave, takket være spillernes positive holdning til kampene, og her bør også nevnes deres «bedre halvdel». Det er derfor alltid en glede å kunne invitere damene til årets avslutningsfest.

Før sommerferien hadde vi den «ære» å representere W.I.L. mot TAIKO's sympatiske skipslag i en fotballkamp på Ås med etterfølgende fest på Seaside og Skramstad. Begge deler var meget vellykket og vi håper å kunne møte flere skipslag neste år. Resultatet 2—2 tyder på at vi er en passende motstander.

Vi håper å kunne stille opp i shippingseriens 2. divisjon til neste år i tillegg til vår vanlige plass i Bedriftens 6. divisjon. Kampprogrammet vil i så fall være noe utvidet og derfor kan vi trenge flere spillere i B-stallen.

Følgende spillere har representert B-laget i løpet av sesongen:

K. W. Helgesen	12 kamper
V. Bekkavik	11 »
P. A. Andersen	10 »
A. Light	10 »
S. Ellingsen	9 »
T. Bergersen	9 »
T. Moen	9 »
P. N. Johansen	6 »
Kr. Monsen	6 »
R. Hansen	6 »
I. Gaare	6 »
P. P. Falao	5 »
J. Bratli	5 »
S. Kagge	5 »
T. Martinsen	5 »
J. Rydgren-Knutsen	4 »
T. Rosander	4 »
J. E. Jørgensen	4 »
F. Tønnessen	3 »
H. Bangsmoen	2 »
Bj. J. Jørgensen	1 kamp
R. Gjøsdal	1 »
F. de Lemos	1 »
T. Holtan	1 »
E. H. Hansen	1 »
F. Østlie	1 »
Bj. Hansson	1 »

Alan Light

HANDBALL



Damelaget

I innendørsseriens 1. divisjon fikk vi to knepne tap etter meget lovende spill. Tendensen var imidlertid gitt — damelaget er i ferd med å bli et lag. På treningen har det møtt frem fra 12—14 treningsvillige damer, og dette vil sikkert gi resultater på litt lengre sikt. På 6 kamper har vi fått 6 poeng og ligger dermed midt på tabellen. Drømmekampen lagde damene mot NSB hvor seieren lød på hele 7—0, mens vi like etter tapte med 8—1 i Trasophallen mot lederlaget Televerket. Et tap delvis forårsaket av uheldige omstendigheter.

Damene våre er for «snille» på banen, noe som skyldes at de er litt mer «damer» enn mange av de øvrige lagene. De er også avhengig av en del «backing» før og under kampene. Men miljøet er fint, og med litt trening vil mye rette på seg underveis til tabelltoppen.

HeS

Herrelaget

Innendørs spiller vi i 2. divisjon avd. B, og her har vi pr. idag gjort det ganske bra. Vi ligger samlet i toppen av tabellen sammen med 4-5 andre lag. Vi har to tap og fem seire. De to siste kampene har vi levert virkelig fint spill med seier 7—4 over Teamtrykk og kjempeseier 15—6 mot ederlaget Gresvikingen. Vi får håpe formen har kommet for å bli og at vi holder helt til slutt.

Til tross for god start og mange «appeller» er det bare 4-5 spillere som har trent fast i KG-hallen, og det er synd da vi prøver å få til et spilleopplegg og trene på detaljer som vi skal bruke i kamp. Men vi får håpe de siste kampene har gitt opptakten til en topplassering i vår avdeling.

HeS

FRIIDRETT



W.I.L. mesterskapet i friidrett ble også i år arrangert på Idrettshøyskolens bane på Sogn. Deltagelsen var noe bedre enn ifjor med deltagere også i dameklassen. Denne klassen ble vunnet av Marianne Fosaa tett fulgt av Liv Neess. Herreklassen under 35 år ble suverent vunnet av Hans Olav Nordby foran Morten Müller og Walter Magnor. I klassen 35—42 år vant Frithjof de Lemos foran Vidar Bekkavik, og 42—50 års klassen ble vunnet av Aksel Håkonsen.

TERRENGLØP

I oktober arrangerte W.I.L. sitt årlige terrengløp «Sognsvann rundt». Løypen fulgte samme trasé som tidligere i lett vekslende ørring.

I dameklassen stilte 3 damer til start, og vi fikk 3 vinnere, idet Elsa Koller, Trine Nytvedt og Kristin Sjaastad gikk likt over mål.

Herreklassen under 35 år ble vunnet av Kjell Sverre Johansen som fikk dagens beste tid. På annen plass kom Bjørn E. Kristiansen. De øvrige klassene ble vunnet av Fridthjof de Lemos og Aksel Håkonsen.

ORIENTERING

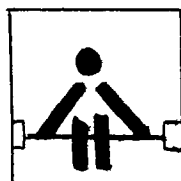
Shippingmesterskapet i orientering ble i år arrangert for første gang med Det Norske Veritas som arrangør. Løpet startet fra Frognerseteren og gikk i pent terreng. W.I.L. deltok med 3 mann og Ivar Løvald ble nr. 2 i klassen 35—42 år.

SOMMERIDRETTSPOKALEN

Fridthjof de Lemos ble årets vinner av «Sommeridrettspokalen» etter spennende konkurranse med Hans Olav Nordby. Videre rekkefølge ble Aksel Håkonsen og Kjell Sverre Johansen.

K. Monsen

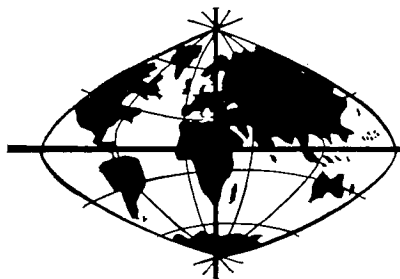
Trening i KG-hallen



Innendørstrening foregår hver tirsdag i KG-hallen, Kristelig Gymnasiums gymsal, Oscarsgt. 1 A.

Damehåndball kl. 17.15—18.00
Mosjons/grunntrening kl. 18.00—18.45
Herrehåndball kl. 18.45—19.30

Grunntrening ved Hans Olav Nordby.
Håndballtrening ved Helge Selmer.



LØST FAST



TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER

TANKSKIP

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

TUAREG — ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til BP 5. oktober i Rotterdam og gikk på samme tidspunkt inn på et tre års tidscerteparti til Mobil.

OBO og O/O-CARRIERS

TARIM — er solgt og ble levert til sine nye eiere i Lisbon 22/9.

TIBETAN — er solgt og ble levert til sine nye eiere i Chiba 25/10.

TURCOMAN — avgikk Kharg Island 5/9 med full last olje for Freeport, Bahamas. Etter utlossing ballastet skipet til Ras Tanura hvorfra det avgikk 25/11 med full crude last for Rotterdam.

TARTAR — lastet olje i Ras Tanura 17/9 og losset i Chiba 7/10. Skipet ballastet derefter til Persian Gulf hvor det lastet olje i Mena og Kharg Island for lossing Rotterdam og Coryton ca. 27/11.

TEHERAN — fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce. Etter å ha lastet en full last med olje i PG gikk kskipet den 16/9 for Portland Maine hvor det ankom 21/10. Etter utlossing tok skipet så en full last med kull fra Norfolk hvorfra det gikk 2/11 til Japan hvor det ventes å ankomme 17/12.

BULK CARRIERS

TANABATA — fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter å ha lastet en full last med kull i Hampton Roads og losset i Oita fra 28/9—1/10 gikk skipet i ballast til Dampier, Australia hvor det lastet en full last med malm fra 10/10—11/10. Denne last ble utlosset i Philadelphia 15/11—18/11 og etter utlossing lastet skipet så en full last med kull i Norfolk hvorfra det avgikk 22/11. Denne last er bestemt for Japan, og skipet ventes å ankomme 21/12.

TAKARA — dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter å ha losset en full last med kull fra Baltimore og Hampton Roads i Japan fra 10/10—15/10 gikk dette skip i ballast til Dampier, Australia hvor det fra 25/10—26/10 lastet en full last med malm for Italia. Skipet ventes å ankomme Bag-noli 29/11.

TROLL FOREST — fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Etter å ha losset en full last med korn i

Mizushima og Kawasaki i tiden 7/9—13/9 lastet skipet en full last med biler i Yokohama og Hiroshima i tiden 13/9—21/9. Denne last ble utlosset i Baltimore og Houston i tiden 18/10—27/10, og skipet tok så en full last med korn i New Orleans 29/10—3/11, og denne last ventes utlosset i Japan ca. 8/12. Skipet vil derefter drydocke i ca. 5 dager.

TROLL PARK — som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited og er fortsatt beskjeftiget under Open Bulks papirkontrakter fra Canada og USA til UK/Kontinentet, returbeskjeftigelse består av biler.

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.

TROLL RIVER — som er britisk eiet, ble tilbakelevert under sitt tidscerteparti mellom Open Bulk Carriers Limited og Weyerhaeuser i Italia 3/10 og ble levert under sitt nye tidscerteparti mellom Open Bulk og Canadian Transport i Balboa 17/10. Skipet lastet så papirprodukter på vestkysten av Canada og er for øyeblikket på vei til London for å losse denne last hvorefter det ventes tilbakelevert til Open Bulk ca. 18/12.

TROLL LAKE — som også er britisk eiet, fortsetter under sitt tidscerteparti mellom Sanko og WW og etter å ha lastet en full last med biler i Hiroshima fra 6/10—10/10 losset skipet samme last i New Orleans 4/11—7/11. Derefter gikk det i tørrdøkk i New Orleans fra 7/11—20/11. Det ble så innlastet en full last med korn også i New Orleans fra 20/11—23/11, og skipet ventes å ankomme Japan ca. 20/12, for å losse denne last.

TAKASAGO — fortsetter på sitt 5 års tidscerteparti til Daiichi og etter å ha losset en full last med malm i Genoa fra 3/10—12/10 gikk skipet til Angola hvor det lastet en full last med malm fra 29/10—1/11 og ventes å ankomme Japan 27/11 for lossing. Programmet er så malm fra Dampier til USA eller Kontinentet.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — fortsetter på sitt tidscerteparti til oss.

TROYAN — skipet ble levert på tidscerteparti til WW i Nagoya 23/9 for en reise til PG og ble tilbakelevert til rederiet ved passing Muscat 26/11.

SUNRIVER — ble levert på sitt tidscerteparti til WW i Hangøe 25/11 for en reise til Syd-Afrika.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	Gunnar Waage	S. Arvik	Svein Tollefsen	Jan Seth	Jens Engsand	A. Ingebrethsen	Odd Aas	K. Kristiansen	A. Flåten	E. Berntsen	S. Gundersen
TAGUS	A. Sinkaberg	Johs. Johansen	Nils Kvernes	A. Halvorsen	Gunnar Jensen	Gunnar Jensen	Knut Solliid	Hagen Nyberg	Jan I. Bru	L. Ørjaseter	Johan Nielsen
TAIKO	A. Skipnes	Atle Nyheim	F. Sandblåst	Jon J. Lund	K. Andersen	Astrid Nilssen	Arne Vathne	Arne Nilssen	Haldor Bjørnøy	Per Østebø	J. E. Snare
TAIMYR	Bård Valstad	K. Bjåstad	Kjell Greaker	Knut Solsvoll	F. Johannessen	S. Johansen	Per Strandkleiv	B. Grebstad	Per Østebø	G. Rebbestad	A. Jervidal
TAI PING	S. Bryde	Kåre Sandvik	H. Johansen	Egil Aukan	R. Jørgensen	Gerd Bryde	H. Løkstad	Hans Strand	G. Rebbestad	Terje Karlsten	T. Torgersen
TALABOT	Nils Iversen	Sverre Jensen	Petter Akseth	K. Grindskar	G. Mikkelsen	Ole Simonsen	Bjørn Nilssen	Finn Holth	Per Blankholm	Per Blankholm	N. Jørgensen
TALISMAN	Johan Pedersen	Tor Furrevik	Th. Hansen	T. Bang-Olsen	Finns Solem	Bjørn Falao	Falkvor Lund	Johs. Ødegård	L. Lyngvær	S. Slatlem	S. Fjellstad
TAMERLANE	H. F. Tonholm	Tor H. Karlsen	E. Mathisen	B. Grøntoft	O. Teigen	Kåre Rydjord	Sigurd Bigseth	Jens K. Jensen	T. Smørdal	Arild Stue	E. Gundersen
TAMPA	A. Rovik	Olav Klock	Jan Johansen		K. Skotheim	Janne Øvrom	Svein Mlland	Svein Fremming	Ebbe Øvrom	Leif Mork	K. Andersen
TARANTEL	H. Horseng	A. Kvinnsland	T. Pettersen	Otto Wikero	K. Mathisen	Kåre Øvrom	Trygve Børve	Per Bjerkvik	K. Furuheim	S. Henriksen	S. Jørgensen
TARN	S. Dimmestøl	S. Gustad	Roger Fossum	Olav Svendsen	Asbjørn Hansen	Kåre Øvrom	Arne F. Wik	Amund Berg	Harry Bakken	Magne Drågen	Jogvan Misa
TARONGA	M. Lausund	Svein Overaa	V. Jacobsen	Einar Fjeld	Reinert Gjuv	Karl Nilssen	Jøthorvaldsen	Engebrethsen	S. Terjesen	Johs. Moen	B. Montandon
TATRA	Tore Løken	Kåre B. Olsen	Knut Dromsnes	Arne Gittmark	Egill Berg	Torun Feste	Georg Slinning	Per Bjerkvik	Per Osvik	Th. Johannessen	Leif Eriksen
TEMAIRE	Th. Hansen	Åge Grubben	Steinar Barken	Arne Edvardsen	Sverre Pedersen	Jan Gaare	S. Mikkelsen	Amund Berg	Per Osvik	Th. Simonsen	Rolf Markmann
TENNESSEE	Kr. Kristoffersen	A. Yttergård	B. Holmling	Gunnar Hagen	Rolf Jacobsen	Jan Skillestad	Georg Slinning	S. Johannessen	L. Ullensvang	P. Syvertsen	Helge Hansen
TERRIER	Ole Abrahamsen	Lauritz Gamlem	Erling Støp	S. Bjølgerud	K. Johnsen	Morten Lund	Sverre Aakre	Jørgen Nilssen	A. Slettebakk	J. Johnsen	A. Walderhaug
TEXAS	Olav Sætre	A. Hansen	Rolf Sandvik	Tore Nervik	K. Øverland	Olina Nilssen	Johan Olsen	Valter Svendsen	S. Lorentzen	Leif Elvsås	Cheung Hung
THEBEN	A. Thygesen	E. Tørlen	Nils Johnsen	B. Notland	Reidar Selvik	Elise Thøen	Thor Thoresen	K. Rihimaki	Harald Rogne	Ø. Orstad	Bjørn Servold
THEMIS	Rolf Ambjørnsen	Klaus Dilsen	Odd B. Falk	A. Norgaard	Rolf Jørgensen	Clara M. Holst	Sverre Gurrik	O. Kongshaug	Harald Rogne	T. Thunvold	Odd E. Jensen
TIBER	F. Johansen	J. Sønsteby	T. Kristiansen	Oskar Dahl	Roy Hansen	J. Storsletten	Kr. Larsen	K. Hansli	E. Quolevu		Egill Gissum
TIJUCA	Karle Telge	E. Johannessen	W. Halvorsen	Å. Storstein	Berg-Sørensen	Else Marie Haga	Gr. Larsen	Karl B. Olsen	K. Langeland		Vidar Dahl
TIRRANNA	Willy Lund	Elias Kvalheim	Johan Ostnes	R. Todal	R. Sørensen	Elf Bjaastad	Birger Vlnes	Ø. Schröder	T. Myklebost	O. Molteberg	Yu Kim
TOLEDO	Kr. Kristiansen	J. Martinussen	Thorleif Bryde	J. Holgersen	Alfred Hansen	Inger Sinding	Leif Bjerkvik	H. Jacobsen	T. Hølvold		John Karlsten
TORADOR	Vidar Foynes	Hans Dyril	Tore Hagen	P. Studenko	L. Mellebråten	Odd A. Roald	Leif G. Svendsen	Jon Redvik	B. Rødsand		Kåre Saua
TORONTO	R. Kristoffersen	Paul R. Lie	O. Kragseth	H. Schancke	Odd Karlsen	Tore Andersen	Georg Slinning	Leif Aronsen	Øivind Saunes	E. Gjellestad	R. Neergård
TORRENS	O. Hornvedt	Håkon Lie	T. Markussen	Jens Lindstøl	Chu Quan Fah	John Nilssen	Ole Halaas	Bjørn Hoff	A. Pedersen	Lago Blanco	Han Kwak Kuen
TORTUGAS	D. Holtan Nilssen	Rolf Håbu	Per Brekke	Pål Myhre	N. Partapoull	Dag Sætre	Reif Nilssen	K. Andersen	Jøstejn Messel	R. Myklebust	F. Kleveland
TOULOUSE	K. Berthelsen	Lars Mannes	A. Jacobsen	S. Støhr	G. Stangeland	Dag Høllerud	R. Christoffersen	T. Trondsen	Ø. Gornnes		A. Olsen
TRAVIATA	Just Jahren	Tore Larsen	Ulf Snerting	Åge Hansen	A. Gundersen	Trond Rian	Ø. Gornnes	T. Erntsen	K. Godaker	Jan Klavenes	O. Sande
TRIANON	Harald Harbak	Alf Bentzen	Jarle Eidheim	Ulf Snerting	P. Pettersen	Inger Olsen	K. Godaker	L. Glærum	J. Valen	Jan Klavenes	E. Thoresen
TRICOLOR	S. Aksnes	Per Elde	Per Elde	Svein Pedersen	Olav Salen	Odd B. Stam	J. Valen	Oddmund Kvam	E. Karlsen	A. Opsahl	N. Paulsen
TRINIDAD	R. Kolderup	H. Nyberg	H. Nyberg	T. Bjermeland	G. Blaafid	Jan Myrstad	Ove Løkkebo	E. Karlsen	S. Myrland	O. Rødseth	T. Gjerde
TROJA	H. Lovik	A. Soheiv	Per Podhorny	H. Nyberg	A. Hellefjord	S. Emhjøllem	Knut Nordli	Ø. Hestmark	Ø. Hestmark	Sverre Liland	Jerry Griphage
TUGELA	T. Nilssen Bua	D. Thomsen	K. Eidheim	P. Tendenes	T. Hultmann	Einar Thorsen	Svein Haftsklold	Paul Velle	V. Knudsen	Finn Kemi	T. Meisingseth
TULANE	F. A. Johansen	J. Henriksen	Frøde Monsen	Jacob Hansen	P. Christensen	L. A. Johansen	R. Bjerkholt	Ø. Hestmark	V. Knudsen	John Olsen	Lajos Pupos
TURANDOT	O. R. Vik	Ove Thomassen	K. Gulliksen	A. Jonassen	Harald Dybå	Magne Dale	Oskar Øveraas	K. Bostad	Finn Havnen		S. Otterlei
TYR	Ole Hoff	Peder A. Lie	Per Gran	Roger Håbeth	K. Eldem	Kåre Bjerkkan	K. Øvreliid	Eugen Lunde	Finn Havnen		A. Nålund
TØNSBERG	Alf Tepstad	Karl Haddal		Torgeir Byklum	Amund Walle	S. Hatlemark	B. Ystenes	O. Hammervold	E. Andersen		N. Fjogstad
Bulkbåter:											
TAKARA	Jacob Tidemann	H. Thomassen	W. Christiansen	Edgar Kamsvåg	S. Blom-Pettersen	Randi Tidemann	Johan Hagen	G. Andersen	E. Andersen		Ulf Østvik
TAKASAGO	A. Nesbjørg	T. Ringøy	Jarl Kristensen	Fred Larsen	Kjell Nydland	Leif Bakken	Alf Endresen	Birger Haug	Per Skotvedt	Øivind Bolstad	T. Stubberud
TANABATA	R. Piiskog	Jan Jakobsen	Paul Harstad	Harald Elde	Rolf Røed	Helge Myrseth	Alf Lithun	Erik Hansen	Arild Husøy	Svein Male	Ulf Aas
TROLL FOREST	Odd Gjeldnes	G. Christoffersen	H. Haugen	G. Sebuødegården	Sigurd Kure	P. Andreassen	Johnny Andersen	O. Årseth	Nils Olderød		Horst Florian
OBObåter:											
TEHERAN	E. Christensen	Sigmund Strand	Per Seter	I. Leknes	K. F. Pettersen	Eggers Larsen	O. Vassbakk	Olav Marvoll	Morten Becker	Chu Kwok Wai	Ø. Berntsen
TURCOMAN	Finn Melsom	Svein Jensen	F. Eidsæther	O. Eiksund	Thor Holmen	Øivind Dahler	John Giske	N. Skytoeyen	Th. Kristensen	K. Kristiansen	L. Østebød
Tankbåter:											
TABRIZ	Per Halten	Harry Dahl	T. Olafsen	Ole Paulsen	Håkon Remme	B. Thomassen	K. Mikalsen	Olav Flaaten	H. Midthaug	O. Farstad	N. Sjøholt
TAMANO	H. Abrahamsen	J. Steinsvåg	I. Haugstulen	Kåre Ramberg	Janos Horwath	Bjørn Walton	Leif Hansen	T. Flesseberg	Tor Baade	F. Nicolaisen	J. Sarginson
TARTAR	K. Samuelsen	Erik Kvastad	Kåre Winge	Leif Wallerud	G. Johansen	Sven Stene	O. Mathisen	Odd Tingvik	Arthur Iversen	J. Pedersen	Chr. Hepworth
TAURUS	M. Madsen	G. Aronsen	K. Pedersen	H. Håkonsen	Terje Fluto	P. Svinsås	Einar Jenderå	T. Rokling	P. Engan	E. Bergersen	E. Svinsås
TEMLAR	D. Varholm	Jan Sørensen	Karl S. Stavik	G. Bjørneseth	Bjørn Jøraas	R. Sørensen	Kåre Hole	E. Olsen	Ole Sørensen	M. Siverlo	A. Schaufel
TIBERIUS	K. Antonsen	Arne Røstad	Gunnar Steen	Ole Hay	W. Mellbye	Kåre Johnsen	B. Risvold	Arvid Risan	H. Vennesland	Arvid Strand	Jorge Mateos
TUAREG	Bjørn Havnør	Rolf Nilssen	Fritz Strand	T. Ingolfstrud	Chr. Røed	K. Langballe	Alf Myreng	A. Fredriksen	E. Nilssen	Rolf Hansen	Santiago Soto
Nybygg:											
RORO 664	K. Myklebust	Knut Helmsen	T. O. Bjerkeng	Olav Skøten	Nils Olsen	K. Lian Larshen	O. B. Hansen	Åge Grønvold	W. Strand	I. Hansen	S. Simensen
TOYAMA	I. Husum	Rolf O. Hansen					P. Husum	Kjell Gjesdal			H. Hermansen
RORO 282	A. B. Daviknes						Frank Eriksen				
M.BISHI 1035	Finn Østli						G. Haeselich				