

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERT

nr. 1/73

INN H O L D

NR. 1 - 13. ÅRG. - MARS 1973

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMESEN

Styringssystemer

Rasjonalisering, systematikk og planlegging har vært nøkkelord gjennom de siste 10-15 år. I forholdet til skipene har Inspeksjonsseksjonen måttet lede denne utviklingen. Det har vært en takknemlig oppgave. Samarbeidsviljen og innsatsevnen blant våre kolleger ombord har vært enorm. Nøkterne tall viser dette. Resultatene har vært avgjørende for hele rederiets utvikling.

Informasjon er et nøkkelbegrep. God og riktig informasjon motiverer. Dette gjelder forholdet skip-rederi såvel som forholdet ombord i det enkelte skip. Er man motivert vil utfordringene oppfattes positivt. Viljen til stadig å forbedre sine kvalifikasjoner i forhold til oppgaven er dermed skapt. Økede kvalifikasjoner medfører naturlig økende delegering av myndighet og ansvar. Dette skaper mere interessante arbeidsoppgaver. Følelsen av å få realisere seg selv skaper tilfredshet, og tilfredshet i hverdagsmiljøet er en nødvendig forutsetning for lykke.

Behovet for god og riktig arbeidsledelse kan ikke overvurderes. Riktig ledelse skaper meningsfulle oppgaver og trivelige arbeidsplasser. Dette krever funksjonelle organisasjonsformer og driftsmønstre som er i takt med fremtidens krav og de enkeltes bedre forutsetninger. Her kommer begrepet **personellrasjonalisering** inn med klare krav til organisasjonsformene, og med krav om klare arbeidsinstrukser. Begrepet **teknisk rasjonalisering** kommer inn med krav om eliminering av overflødige funksjoner, arbeidsbesparende verktøy og metoder, klare driftsmønstre og rutiner.

Planer, systemer og rutiner er meget viktige hjelpemidler. Den menneskelige hjerne og kropp er altfor verdifulle «redskaper» til løsning av oppgaver som kan rutineres, mekaniseres eller automatiseres. Den menneskelige hjerne skal heller ikke brukes til styring av denne prosessen når dette kan systematiseres. De uvurderlige godene naturen har utstyrt oss med må også brukes rasjonelt. De må anvendes til stadig nye og mere avanserte oppgaver, og til oppgaver som ennå ikke kan rutineres, mekaniseres eller automatiseres, for eksempel til å skape styringssystemer som er fremtidsrettet og elastiske nok til å møte kravene fra en dynamisk utvikling.

Driftssjef Erik A. Kruse tar for seg enkelte faktorer innen Inspeksjonsseksjonens operative styringssystem i dette nummer av bladet.

Erik A. Kruse

Styringssystemer

Administrerende direktør

TOYAMA-besøk i Göteborg

Inspeksjonens operative styringssystem

Operasjon RO/RO

Forsikringsåret 1972

Vernearbeidet 1972

Corporate Identity

Oversikt over ansatte aspiranter

Fra Postavdelingens årsrapport

Fra en skipsavis

Anløp Saigon

«Teknisk landing» i Novosibirsk

Julefest for WW-folk

Skipsbiblioteket

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalía

Skipsidrett

WIL-Nytt

Løst og Fast



Forsidebildet viser vårt største skip
O/O TARTAR ved kai i Nederland.



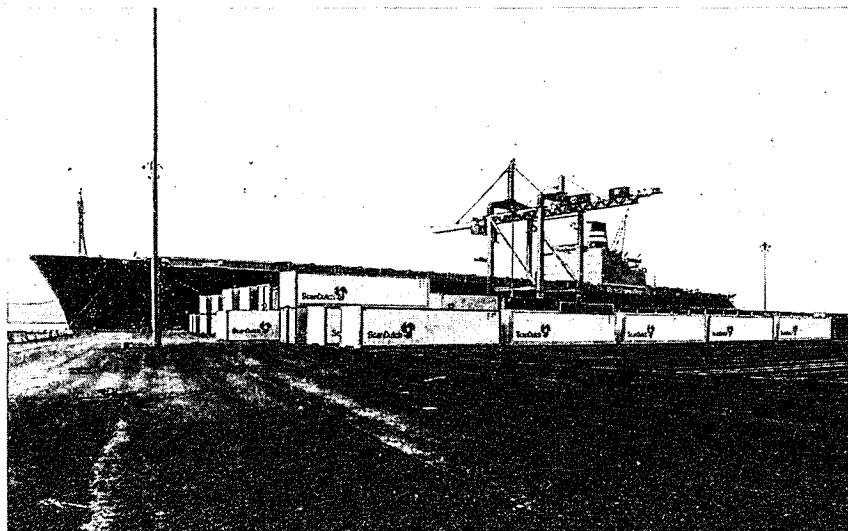
Administrerende direktør

Administrerende direktør i ScanAustral, Leif Terje Løddesøl, vil tiltre som administrerende direktør i Wilh. Wilhelmsen primo mai.

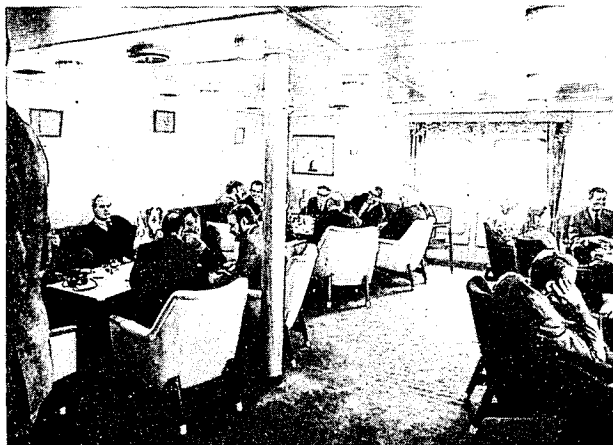
Løddesøl, som er født 24. april 1935, er cand. jur. fra 1960, med internasjonal rett som spesialfag. Etter en kortere periode som vitenskapelig assistent ved Oslo Universitet, var Løddesøl dommerfullmektig i Hardanger 1961-62. Fra 1. januar 1963 til våren 1965 var han ansatt i Utenriksdepartementet, med spesialfeltene integrasjon, oljeutvinning i Nordsjøen og Svalbard-spørsmål. Løddesøl har sittet som medlem av det såkalte kontinentalsokkelutvalg, i en periode var han også utvalgets sekretær. Sommeren 1964 vikarierte han som advokat ved Regjeringsadvokatembedet. Fra våren 1965 til han tiltrådte som administrerende direktør for ScanAustral 1. desember 1969, var Løddesøl ansatt i Norges Rederforbund.

I sin tid som øverste daglige leder for ScanAustral har Løddesøl også innsett nødvendigheten av at mennesker med et hardt arbeidspress avser tid til å holde seg i god fysisk form, og han har selv stillet opp på ScanAustral's bedriftslag i håndball. Redaksjonen i Skib-Rederi ønsker ham velkommen både til firmaet og til idrettsbanen!

TOYAMA- besøk i Gøteborg



TOYAMA i Skandiahamnen i Gøteborg med containerlast som venter.



Interiøret er smakfullt innredet med pene og rommelige salonger.



På broen ble interesserte WW-folk instruert i instrumentteknikk og automasjon.

Midt i romhelgen, nærmere bestemt den 28. desember tok 23 funksjonærer nattoget til Gøteborg for å bese rederiets første fullblods containerskip, TOYAMA, som på sin jomfrutur anløp Gøteborg som eneste skandinaviske havn. Firmaets ledelse stillet seg meget velvillig da PR-avdelingen foreslo å arrangere en sightseeing-tur for de ansatte i anledning anløpet, og rederiet spanderte reisen frem og tilbake. Ved ankomst Gøteborg om morgenen ble vi hjertelig mottatt av representanter for Brostrøms Marknadsavdeling som kunne by på frokost i nyinnredede og uhyre sjarmerende lokaler i Postgatan. Brostrøms hadde også sørget for ekspertguide til bussturen i Gøteborgs havn, en representant fra Havnevesenet kunne fortelle alt som var verd å vite om havnen før og nu. Sjefen for den nye Skandia-hamnen overtok guide-rollen i dette enorme havneområdet og forklarte utførlig om alle de omlegninger, kontrollfunksjoner og spesialtiltak som overgangen til containerlast har ført med seg. Som en ruvende kolloss lå TOYAMA ved

kaien — lasteoperasjonen var i full gang, og de hvite og røde ScanDutch-containerne ble løftet ombord på løpende bånd. På toppen av gangveien sto en smilende skipsreder Tom Wilhelmsen og ønsket oss velkommen ombord, mens kaptein Husum ventet i den smakfulle salongen med deilige smørbrød og leskedrikker. Mens vi beså skipet fra det imponerende «spotless» maskinrommet til broens intrikate instrumentpaneler, var der i salongen avisintervjuer med kaptein Husum, gaveoverrekkelser fra byen og havnemyndighetene, taler og lykkeønskninger — det var i sannhet stas å være WW-mann (quinde) den dagen. Fra skipet ble vi fraktet tilbake til deilig lunch i Postgatan, og så ble vi sluppet løs i et par timer i Gøteborgs utsalgsvrimmel. En dag full av inntrykk, en kjærkommen kontakt mellom sjø og landsiden — takk til rederiet for turen — takk til Brostrøms entusiastiske og velorganiserte Marknadsavdeling — takk til kaptein Husum og hans mannskap — dette var móro!

AHo

Inspeksjonens operative styringssystem

ERIK A. KRUSE:

1. Vi har bak oss en periode som har stått i de voldsomme forandringers tegn, kjennetegnet blant annet ved overgangen fra arbeidskraftintensive til kapitalintensive skipsenheter og en forsert kamp mot en eksplosiv utgiftsstigning.

Ingen, hverken ombord eller i land, fikk den nødvendige tid til å forberede seg på denne strukturendring, og resultatet var at vi ikke hadde utviklet de nødvendige styringssystemer som måtte til for å løse alle de problemer som tårnet seg opp samtidig på alle hold.

Å utvikle og sette i drift slike styringssystemer i en storbedrift er en mer komplisert og tidkrevende oppgave enn de fleste er klar over, og det er uunn-gåelig at feil gjøres og forvirring oppstår underveis.

De seilende har, bedømt ut fra deres situasjon, sikkert følt seg som den gruppe som har måttet bære lasset alene. Jeg kan imidlertid forsikre at presset på den enkelte innen kontoradministrasjonen ikke har vært mindre, og hele tiden har vi følt ansvaret for å klarlegge og lette situasjonen for de seilende.

Jeg tror at vi nå kan si at systemene er utviklet i hovedtrekkene, og at vi er i full gang med å få dem til å virke effektivt ombord i alle skip og ved alle kontorer. Dette er imidlertid en formidabel oppgave som kun kan løses gjennom tålmodig opplæring og kontinuerlig kontakt og informasjon.

2. Det svirrer idag rundt en rekke moteord som i vår situasjon kanskje skaper mer forvirring enn de klargjør problemer. Dette til tross, vil jeg ta risikoen ved å starte med en «regle» som beskriver hva vi har gjort, og hva vi bør **fortsette** med å gjøre — nemlig **POEM**. Vi må:

- Planlegge vår virksomhet.
- Organisere oss for å lage og sette planene ut i livet.
- Effektivere (gjennomføre) planene.
- Måle resultatene.

Jeg vil i det etterfølgende beskrive vårt totale styringssystem ut fra denne POEM-modell.

3. PLANLEGGING AV VIRKSOMHETEN

a) Før planer kan legges og konkretiseres må visse ytre begrensninger og målsettinger fastsettes.

Selv om Inspeksjonen gjennom meninger og forslag tar del i denne prosess, så tilligger denne funksjon firmaets toppledelse.

Ting jeg her tenker på er: Hvor mange og hva slags skip vil firmaet disponere på kort og lang sikt, hvilken standard skal vi holde på våre skip, hvilken personellpolitikk skal følges m. m.

Dette er forhold som burde være av interesse for hver og en av oss som har valgt dette firma som vår arbeidsplass.

Alt er beskrevet i detalj i BUDSJETT INSPEKSJONSEKSJONEN, 1973—76, heretter kalt Boken (med stor B).

b) Etter at disse overordnede forutsetninger er fastlagt er det Inspeksjonens ansvar å formulere de målsettinger som på kort og lang sikt skal legges til grunn for vår del av den totale virksomhet.

Vår oppgave må være å holde skipene seilende med et minimum av driftsstans og et lavest mulig forbruk av penger.

Vi må derfor sette oss konkrete mål for et mulig minimum av off-hire, og for mulige nedskjæringer av utgifter på områdene reparasjoner, rekvisita, mannskapsutgifter, overtid m. m. Vi har med andre ord en helt klart økonomisk foranket målsetting.

På den annen side **vet** vi at disse mål kun kan oppnås gjennom dyktige og positive medarbeidere ombord og i land.

En fremtidsrettet, og etter vår mening, sunn og riktig personellpolitikk er derfor bygget inn i alle planer.

Inspeksjonens formulerte målsettinger kan igjen leses ut av tekst og tall i Boken.

c) Når så de overordnede og egne målsettinger er fastlagt, kan det egentlige planleggingsarbeide begynne. Men dette må gjøres systematisk.

Vi må stille oss selv spørsmålet: Hva skal planen brukes til?

— Først og fremst skal den brukes som et styringsmiddel for vår egen virksomhet.

— Dernest skal den være et ledd i sideordnede og overordnede styringssystemer.

Den oppbygging de enkelte plan-ark (blå) har fått, mener vi tilfredsstillende disse to krav. Mindre finpusning og modifisering vil nok måtte komme, men hovedprinsippene mener vi bør være endelig fastlagt.

Det vil føre for langt å gå i detaljer omkring det logiske i oppbygging, men mye kan igjen forstås og læres bare ved å ta Boken for seg og studere og diskutere logikken sammen med kollegene ombord for senere — ved rederikonferanser og lignende arrangementer — å stille spørsmål om det som er uklart.

d) Så skal det legges kjøtt på skjelettet, og hvem gjør så det?

Meningen er at alle plantallene skal bygges opp av **alle** impliserte. Her kan de seilende selvsagt si at dette er da det rene Inspeksjons-show, og «hvem har spurt oss?» Dette er riktig **idag**, men ikke om ? år.

Det arbeidet som har pågått, er såpass innviklet og nytt for alle at det ikke har vært mulig hittil å in-

volvende personell utover inspektørene. Deres kjennskap til materiellet og driftssituasjonen generelt har derfor vært grunnlaget for de tall som er satt.

Vi er imidlertid klar over at mye ekstra viten er tilstede ombord i hvert enkelt skip, og etterhvert som vi forstår at skipsledelsen har ervervet seg den nødvendige rutine med dette systemarbeidet, vil de bli trukket inn i arbeidet ved at det hele starter med at plantall og andre forslag løper inn fra skipene. Dette innses vi selvsagt også er en forutsetning for at de seilende skal være motivert for å leve seg inn i planene.

4. ORGANISERINGEN AV VIRKSOMHETEN

a) En god plan kan kun skapes og gjennomføres ved tilstedeværelsen av en effektiv organisasjon. Men organisasjonen må hele tiden være levende og dynamisk, og den må alltid være i stand til å endre og tilpasse seg endrede planer.

Det er imidlertid i dag mange steder en tendens i retning av at vesentlige omorganiseringer i land, og ikke minst ombord, må være forutsetningen for å løse 70-årenes driftsproblem. Dette tror vi ikke på.

Grünntrakkene i W.W.-organisasjonen består, og vi tror den vil være effektiv ennå i mange år. Alternativen ombord og gruppedannelsen i Driftsavdelingen er i denne sammenheng mindre justeringer.

På den annen side må vi vokte oss vel for å stivne i den form organisasjonen arbeider på. Dette har, på godt og ondt, vært et W.W. fenomen, men vi må innse at vi fra nå av og fremover må være innstilt på, hurtig å tilpasse oss endrede situasjoner.

b) Den foran beskrevne plan er såpass komplisert at både det å lage den og gjennomføre den krever en viss kontinuitet ombord i det enkelte skip og ved det enkelte kontor.

Hva de seilende angår, så er vi her i en konflikt-situasjon. Vi har kravet til kontinuitet på den ene side, og kravet til hyppig skifte av hensyn til den enkelte offisers faglige utvikling på den annen side.

Vi har erfaring for konsekvensene av såvel for kort som for lang periode på det enkelte skip.

Med kontinuitet mener jeg ikke bare kjennskap til skipet og dets driftsplaner, men også kjennskap til det kommersielle system vi skal betjene.

Vi har hatt mange og lange diskusjoner om hvor det er riktig å legge seg, og det vi for tiden tror, og som vil bli fulgt i de kommende år er følgende:

Kapteiner og maskinsjefer, og etter som vi vinner erfaring også andre kategorier offiserer, vil for en periode av 4—5 år være knyttet til en av driftsgruppene. I perioden vil den enkelte gjøre tjeneste på to skip. I ferier vil vikar-prinsippet følges, og når mulig vil perioden mellom to skip benyttes til noen måneders landtjeneste innen Gruppen.

Med dette system tror vi at likelig hensyn er tatt til de to krav, og en annen og viktig hensikt oppnås i tillegg, nemlig utvikling av en nødvendig samarbeids-ånd mellom Gruppen og de seilende.

c) Hittil har jeg snakket om den ytre ramme-organisasjon.

Like viktig er det at vi sammen finner frem til organisasjonsmodeller for de enkelte jobber vi må gjennomføre.

La meg ta et eksempel:

En dokksetting av en 200 000-tonner er en av våre oppgaver som har enorm betydning for skipets driftsresultat. En grundig og detaljert plan for operasjonen må selvsagt først gjøres av Gruppe/Skip i intimt samarbeid. Men når skipet klapper til kaien må et organisert apparat begynne å virke. Hvem gjør hva, når og hvorfor? Her kan hundretusener påvirkes.

I denne situasjonen er det vi ikke må være fastlåst av den ellers til daglig virkende organisasjon. Spesielle kvalifikasjoner, for eksempel, er her en ting som må utnyttes maksimalt, uansett rang og verdighet.

Mange andre eksempler kunne nevnes. På mange av disse områdene vil vi etterhvert medvirke til å utvikle modellene, men på en rekke områder må vi stole på skipsledelsens egen evne til å finne den i øyeblikket best egnede organisasjonsform.

5. EFFEKTERING AV PLANENE

Vi har nå hovedplanen og et organisasjonsapparat, og vi kan forsåvidt begynne å iverksette.

Men nå kommer jeg til et viktig punkt: Hvordan passer nå egentlig hovedplanen til andre planer og systemer som vi har innført i de senere år.

Dette kan ved første øyeblikk virke som tilfeldig utarbeidede systemer, men vi har forsøkt å bygge alt logisk på hverandre, og vi mener alt henger fornuftig sammen.

Jeg skal punktvis forsøke å påvise sammenhengene:

a) Økonomisk helhetsvurdering.

Hvis vi kaller Boken plan 1, så er dette plan 2.

En kaptein må lede sitt skip som en bedrift, og det er tross alt det endelige netto resultat som er interessant. Plantallene er satt ut fra en kombinasjon av erfaring og vurdering, men i en gitt ny situasjon kan det beste resultat kanskje oppnås ved at vi øker utgiftene på ett område for å oppnå en enda større reduksjon i et eller flere andre.

Dette må være skipsledelsens klare, løpende ansvar å vurdere, for de er på stedet og har de beste forutsetninger for å vurdere riktig.

Alle arbeider må planlegges for neste kvartal, egen arbeidskraft vurdering, riktig bruk av virkemidler vurderes m. m.

Når dette er gjort, så har skipet en plan og økonomisk ramme for neste kvartal. Deretter sammenligner man med årsplanen. Hvordan passer nå dette? Har vi for første kvartal planlagt å bruke mer eller mindre enn 1/4 av målsettingen for året? Dette behøver ikke å stemme, for kanskje kommer det en stor jobb i neste kvartal f. eks. Men vi må sammenholde, vurdere og forstå. Da styrer vi riktig.

Det snakkes i dag mye om pågående forsøk i andre redier, kalt blant annet **Prosjektskip** og **Selvstyrte skip**. Tanken bak dette er selvsagt behovet for å utvikle dyktige medarbeidere ombord gjennom større grad av delegering og deltagelse i beslutningsprosessen.

Det siste er også vårt mål, men vi bruker andre metoder. Vi vil at alle våre skip skal bli selvstyrte etter en gradvis og styrt oppbyggingsmetodikk, samtidig med at alle må forstå at i vår stordrift vil det

alltid være logiske grenser mellom sentralstyring og lokalstyring.

Jeg mener at de som virkelig vil se den dypere sammenheng mellom den beskrevne totalplan og den økonomiske helhetsvurdering vil være enig i at vi nettopp arbeider mot denne yttergrensen for delegering og selvstyre til skipene som er realistisk i et stort konsern.

At vi i dag fra kontorets side griper direkte inn i den økonomiske helhetsvurdering, og ofte overprøver, beviser ikke at vi ikke vil delegerere. Den eneste grunn er at vi vet at disse to systemer er komplisert, og at vi før vi kan gjennomføre den endelige delegering til skipsledelsen for å vurdere og **beslutte** så må vi gjennom den tidkrevende kvalifikasjonsrunde. Og det er **den** vi befinner oss i, og det er kun resultatene som vil tilsi om dette vil ta ett, to eller fem år.

Brukt riktig, med oppføring og vurdering av alle kjente, nødvendige arbeider og reparasjoner, så vil dette system automatisk også være en «KONTINUERLIG REPARASJONSLISTE» som hele tiden kan danne grunnlag for den gradvise planlegging for det kommende verkstedopphold. Dette synes ennå noe uklart, men vil bli gjort gjenstand for diskusjoner Gruppe/Skip.

b) Planlagt vedlikeholdssystem.

Alle våre skip bygget etter 1960 har dette system ombord. Det er et elastisk system, og det er **meningen** at brukerne hele tiden skal vurdere og foreslå endringer basert på innvunnen erfaring.

Systemet gir et kontinuerlig bilde av vedlikeholdsbehovet, og danner det naturlige underlag for den kvartalsvise økonomiske helhetsvurdering. Kun skader og tilsvarende er det papirmessige ekstraarbeide.

Riktig brukt og riktig ajourført så er altså dette system en administrativ arbeidsbesparelse, og det er **nødvendig** for å kunne beholde oversikten og planlegge riktig.

c) Reservegodssystem.

Dette er innført parallelt med **Planlagt vedlikehold**, og må i like høy grad som dette være et levende verk.

Husk at reservedelsforbruk og forsendelsesomkostninger er en meget vesentlig del av de totale reparasjonsomkostninger. Oversikt og helhetsvurderinger er her uhyre viktig. Her både må og kan vi bli bedre, og dette problem må igjen bli gjenstand for intensivt diskusjon Gruppe/Skip.

d) I tillegg til disse hovedsystemer har vi selv sagt en rekke journaler, delrapporter m. m.

Bruken og hensikten med disse er vel klar for alle. Noe av dette kan kanskje fjernes, men husk at det er farlig å fjerne gamle systemer før vi har sett at de nye virker som tenkt. Såvel vi i land som dere ombord må akseptere at det i en omleggingsperiode er nødvendig med noe dobbeltkjøring.

e) Jeg har nå holdt på med effektueringen av hovedplanen en stund, men jeg har fortsatt holdt meg til andre planer og systemer ombord.

La meg si det slik at jeg mener at om ikke detaljplaner og detaljorganiseringen er halve jobben, så er vi i alle fall godt igang. Resten av jobben er den fysiske utførelse av arbeidet.

Vi er i den heldige situasjon at vi har et homogent offiserskorps som på alle nivåer er sammensatt av meget dyktige fagfolk. Det er derfor ikke behov for lengre utredninger om den fagmessige siden av driften. Her er vi helt på høyde med dagens problemer, og jeg er overbevist om at vi også sammen skal greie å utvikle oss til å kunne mestre morgendagens problemer.

Jeg vil imidlertid kortfattet sette søkelyset på en side av arbeidssituasjonen — nemlig lederens funksjon og betydning. Det er vel svært liten dissens om at en god leder i forhold til en dårlig vil, med den samme gruppe medarbeidere, kunne oppnå langt den største — ja kanskje den dobbelte — produksjon.

Vi behøver ikke gå utenfor vårt eget system for å fastlå dette. Det vil blant alle grupper mennesker være en del naturlige ledere, mange alminnelig gode ledere og noen dårlige. Men **alle** kan utvikle seg til å bli bedre, og hvis først erkjennelsen av lederens betydning er tilstede, så tror jeg dette vil komme igang og være lett for de fleste.

Selve lederproblematikken er for omfattende for denne artikkel, men for å understreke den betydning vi tillegger lederskap, så kan jeg opplyse at vi har besluttet å legge om våre nå velkjente Rederikonferanser mer i retning av seminarer i lederskap.

6. MÅLING AV RESULTATENE

Et driftssystem uten måling av resultatene er intet driftssystem. Jeg bruker med hensikt ordet måling, for det er nemlig det vi mener, og ikke **kontroll**, som kanskje mange tror.

Målingen er altså en meget vesentlig del av total-systemet. Vi har nedlagt et stort arbeide på dette området, og arbeidet har pågått i over to år i Inspeksjonen, og jeg kan vel nesten si — med daglige diskusjoner. Vi har som alle andre, måttet prioritere denne jobben, og vi er ikke kommet lenger enn til Inspeksjonen selv.

Jeg skal beskrive dette system i hovedtrekkene. Behovet for et tilsvarende system ombord er klart, og er en nødvendighet for at skipsledelsen skal kunne følge opp totalplanen (1) og sin egen delplan (2).

Vi vil selvsagt, når vi får kapasitet, lede utviklingen av et felles system til bruk ombord, men inntil så skjer mener jeg at denne orientering burde være nok grunnlag til at enhver kaptein burde kunne lage sitt eget, brukbare system.

a) Tidselementet.

En rekke reparasjonsregninger og agentregninger kommer ofte ikke inn før etter 6—9 måneder etter utførelsen. Dette har skapt store overraskelser og mye forvirring tidligere.

Vi **må** ha, og har nå et system som med et fint uttrykk er «ON LINE». Dette betyr at vi registrerer alle utgifter umiddelbart etter at vi pådro oss utgiftene. Når for eksempel en inspektør har vært ute og deltatt i en reparasjon med verkstedassistanse, så prøver han straks å få rede på beløpet. Dette fører han inn i sin bok etter et kodesystem (som jeg ikke vil komme inn på i denne omgang). Når så regningen kommer inn, så stryker han det antatte beløp og fører

inn det virkelige. En god inspektør bør greie dette med $\pm 5\%$ avvik, og dette er godt nok for å ha et klart bilde av status til enhver tid.

b) Utgiftsområder.

Inspektørene fører altså bøker for reparasjoner som de selv tar del i. I tillegg registreres alle beløp for reparasjoner skipene iverksetter.

For å få hurtig innrapportering så ønsker vi alle regninger sendt direkte fra verksted til kontoret (selvsagt etter attestasjon fra skipet).

Når Økonomisk Helhetsvurdering fra skipet er god, så vil vi også for disse jobber bruke estimater i påvente av regningene. Ref. de listede virkemidler i planen.

— Rekvisita følges hurtig opp ved at alle skips-handlere har ordre om **innen en uke** etter et innkjøp er gjort, å sende kopi av fakturaen som går til agenten for betaling, direkte til kontoret. Beløpene går inn i bøkene etter en kode, og vi har kontinuerlig oversikt over skipenes forbruk.

— Smøreolje følges opp månedlig etter maskin-rapportene. Forbruk gjøres om i kroner og går inn i bøkene.

— Overtid følges opp etter skipenes månedlige lister.

Slik kunne jeg fortsette for hvert enkelt nummer på det blå skjemaet. Inspektørene følger altså opp alle resultater fra måned til måned. Slik må også skipene arbeide.

c) Vurdering av resultatene.

Hvert kvartal er det innrapportering over status fra gruppene via organisasjonen forøvrig til Rederne.

Logikken i denne rapportering er følgende:

— Vi vurderer de beløp som er medgått **HITTIL I ÅR** (for eksempel første 3 måneder).

— Med sitt kjennskap til skipet generelt, innkomne helhetsvurderinger (viktig) m. m. så er gruppen nå istand til **bedre** å vurdere det tidligere fastsatte års-beløp (budsjettall) enn da disse ble laget. Vi angir nå et nytt tall som vi kaller «FORVENTET ÅRSRESULTAT». Dette tall sammenlignes med årstallene, og pluss—minus avvik indikeres for Rederne.

Husk at vi representerer så store utgifter at en tendens som begynner å peke i retning av bare 5—10 % avvik fra plantallene kan være av vital betydning for Rederne i overordnede finansieringsvurderinger. Med andre ord — fornuftige data som bygges opp fra departementsjefene ombord og opp gjennom organisasjonen er nå og i fremtiden en helt nødvendig forutsetning for de store beslutninger i direksjonen.

d) Endringer av planene.

Planer bygger på en fremtidig utvikling som man etter erfaringsmateriale, analyser og noen gjetninger har grunn til å tro vil inntreffe. Jo bedre planer, jo mindre uforutsette hendelser mener jeg vil inntreffe, for det vi ofte **kaller** uforutsett er intet annet enn hendelser som **kunne** vært forutsett ved bedre planer — ja sogar unngått.

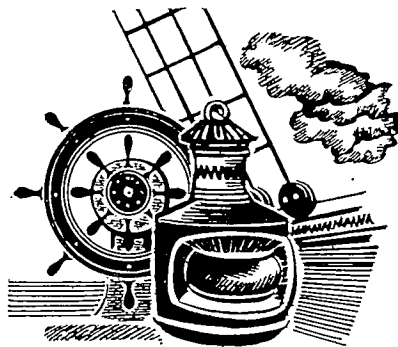
At en motor havarerer kan sikkert i mange tilfeller føres tilbake til et manglende planlagt eftersyn — det har nok mange av oss erfart. Men dog — vi **må** regne med at egne feil og/eller ytre påvirkninger vil føre til endrede situasjoner. Her kommer betydningen av resultatmåling inn med full styrke. Vi vil i tide kunne oppdage tendenser i uheldig retning og kan hurtig treffe beslutninger om å endre planene for å redusere skadevirkningene til det minst mulige. Dette gjelder såvel for planer på kort som på lang sikt.

7. OPPSUMMERING

Når en skal skrive en artikkel om et så omfattende emne som dette, løper en selvsagt den risiko å bli både langdryg og belærende. Denne belastning får jeg ta, men jeg håper i alle fall at alle dere, som sammen med meg er pålagt ansvaret å gjennomføre Bakens intensjoner, har orket å lese det hele.

Intet system er perfekt, heller ikke vårt. Men vi tror at vi har fastlagt en plattform som vi alle bør kunne arbeide ut fra, og så får feil og mangler oppdages gjennom erfaring og fruktbringende meningsutveksling mellom skip og kontor.

Vår målsetting for 1973 er fastlagt, la oss sammen — ved felles innsats — vise at vi kan oppfylle den.



TORE FJELBERG:

OPERASJON RO-RO

ScanAustral opererer idag 2 RO/RO skip, TRICOLOR og BARRANDUNA. I løpet av 1973 vil ytterligere 3 søsterskip settes inn i trafikken mellom Europa og Australia. Disse 5 skip vil til sammen representere den samme transportkapasitet som ca. 15 konvensjonelle linjeskip, størrelse, fart og laste/losseeffektivitet tatt i betraktning.

I denne artikkel vil vi kort beskrive skipet og derefter dvele litt ved den praktiske operasjon av RO/RO-konseptet.

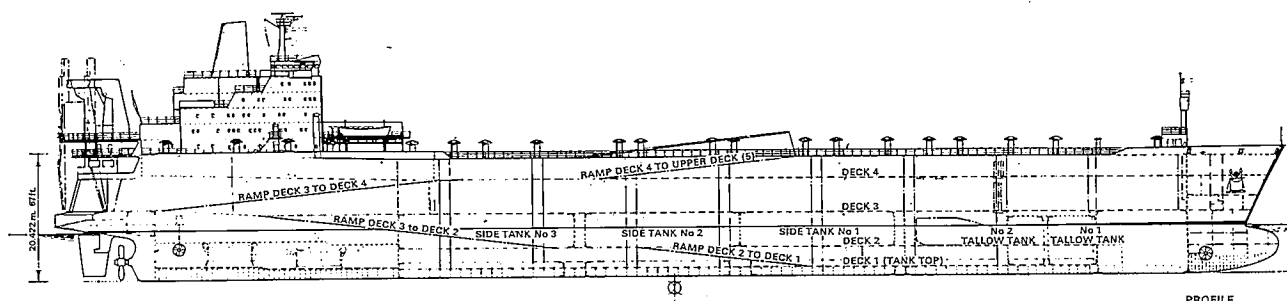


Fig. 1

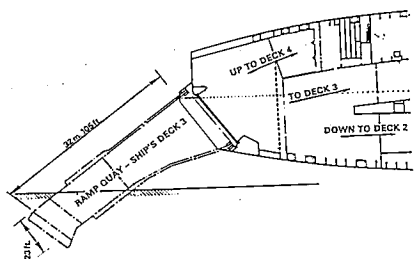


Fig. 1 viser skipet i snitt og en del av skipets akterende i plan.

De 5 kontinuerlige dekk er forbundet med kjøreramper. All lasting/lossing skal i prinsippet foregå over en hengslet rampe helt akter i skipet. Rampen er montert i ca. 30° vinkel sett i forhold til skipets senterlinje og danner i nedfelt stilling en kjørebri mellom skip og kai (fig. 2).

Overbygning og fremdriftsmaskineri er plassert akter.

For å lette manøvrering i havn er skipet utstyrt med 2 «side-thrust-propellers», en forut og en akter på henholdsvis 1500 og 1000 H.P.

Fire lastetanker er plassert i forskipet. Tankene er utstyrt med hete-kveiler og er vesentlig basert på transport av talg.

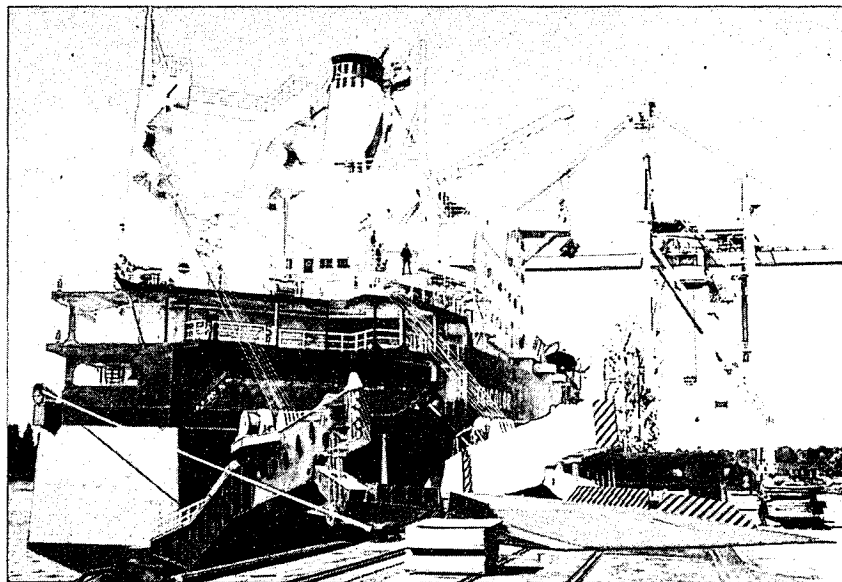
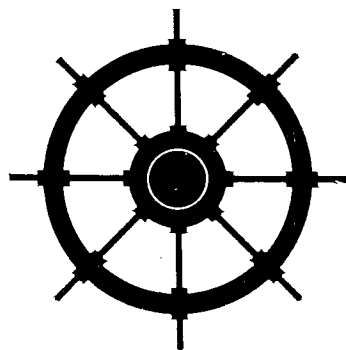


Fig. 2

SKIPET

Dimensjoner:

Lengde	207 m
Bredde	29.6 m
Dybde	20.4 m
Maksimum dypgående	9.6 m

Maskineri:

3 SEMT Pielstick diesel motorer koblet til en propell, maksimal ydelse 27 000 bhp.

Service fart: 22 knop

Kapasitet:

Dødvekt	21 700 tons
Bale kubikk	1.910.000 cub.ft.
Total 20' container kapasitet inkl. 2 lag på værdekk (20' x 8' x 8')	1320 stk.

Dekksarealer:

Dekk no. 1 (tanktak)	1865 m ²
Dekk no. 2	2450 m ²
Dekk no. 3	4043 m ²
Dekk no. 4	4201 m ²
Dekk no. 5 (værdekk)	3225 m ²
Total dekkareal (169900 sq.ft.)	15784 m ²

I tillegg har bildekkene som er installert i forkant av dekk no. 3 et areal tilsvarende 1700 m². (18300 sq.ft.)

Dekks høyder:

Dekk 1 og 4	2900 mm (9 ft. 6 ins)
Dekk 2 og 3:	5400 mm (17 ft. 8 ins)

Akterrampen:

Indre mål: 105 ft. lang, 23 ft. bred. Maksimum last over rampen: 105 tonn.

Rampene mellom dekkene har en bredde på 23 ft. og maksimum helling er 12,2° (1 : 8,2).

Den totale kubikk av de 4 lasteoljetanker er ca. 1279 m³.

Skipet er utstyrt med mekanisk ventilasjon.

LASTHANDTERINGSUTSTYR

Fem gaffeltrucker for lasthåndtering finnes ombord i hvert av RO/RO skipene. To av truckene har hver en løftekapasitet på 25 tonn, mens de tre «små» løfter 12 tonn hver.

Truckene er spesialbygd for denne skipstypen; lav byggehøyde og liten svingradius.

Spesifikasjon over trucker:

Dimensjoner	25 tons	12 tons
Lengde	6300 mm	4500 mm
Høyde	2800 mm	2800 mm
Bredde	4000 mm	2600 mm
Løftehøyde	3150 mm	4200 mm
Egenvekt	33500 kg	18950 kg
Svingradius	5700 mm	4300 mm

OPERASJON:

Det er av vesentlig betydning for det økonomiske resultat at skipets liggetid i havn reduseres til et minimum. En effektiv lastning/lossing er en av hovednøklene til et vellykket resultat.

Da skipene ble kontrahert hadde ScanAustral's moderselskaper lite erfaring i operasjon av RO/RO skip. Det ble derfor dannet en arbeidsgruppe som spesielt skulle studere den fremtidige operasjon og foreslå den arbeidsmetodikk og det utstyr som skulle benyttes.

Tre hovedspørsmål måtte besvares:

Hva slags utstyr skulle benyttes for å transportere lasten inn og ut av skipet.

I hvilken form skulle lasten transporteres; på paller, i spesielle enheter, på lasteflak, i containere etc.

Hvorledes skulle planlegging av lastning/lossing gjøres.

Fellesnevner for løsningene; effektivitet og økonomi.

«Cargo Flow» til og fra Europa/Australia ble studert. Lasten ble gruppert i containerlast, pallelast, selvbærende enheter, fryselast etc. Det ble lagt vekt på å redusere antall varianter av lastbærere til et minimum. For de lasttyper hvor håndteringsmetoder ikke ga seg selv, ble praktiske eksperimenter benyttet. Håndtering av saueskinn, ull og papirprodukter ble spesielt nøye utprøvet og vurdert.

Efterat lastbærerne og enhetene i prinsippet var bestemt måtte så truckenes antall og løfteevne vurderes.

En serie rundreiser ble simulert, den tidsramme man satte til skipets opphold i havn ga det antall trucks

som var nødvendig å benytte i operasjonen.

En detaljert og dokumentert planlegging av laste/losseoperasjonen viste seg snart å være et absolutt krav. ScanAustral's lasteinspektører på Europa og Australiasiden deltok i arbeidsgruppen. Den metodikk de skulle benytte ble utformet og prøvet i detalj.

Laste/lossemetodene beskrives best ved de bildene som er vist i artikkelen.

Fig. 3 viser 25 tons trucken med sideløftsrammen for containerhåndtering. Rammebeslagene festes i containerens hjørner, og containeren løftes som demonstrert i fig. 4. Legg merke til truckens 6 hjul på frontakselen. Belastningene er store, trucken veier 33,5 tonn og containeren fullt lastet 20 tonn. I fig. 5 ser man containeren bli transportert ned til dekk no. 2. Containerne transporteres på tvers i skipet.

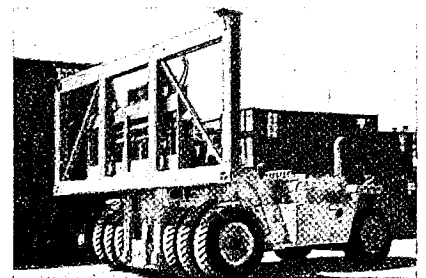


Fig. 3



Fig. 4

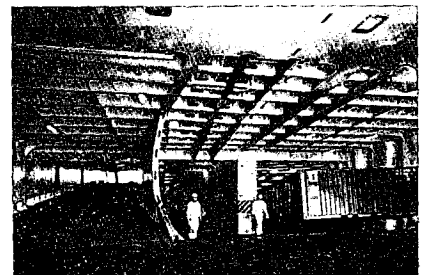
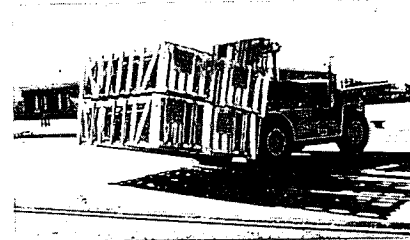
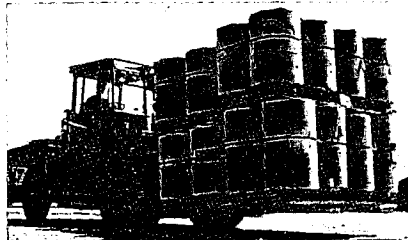


Fig. 5

Fig. 6, 7, 8 og 9 viser transportmetoder for ull, papirballer, papiruller og stykk gods.

Et antall enheter transporteres samtidig av trucken, løftene som vist på bildene veier opp til 10 tonn.



Lasten fraktes også ombord på trailers (fig. 10). Når trailerne har ankommet med lasten til det aktuelle stuasjeområdet i skipet, blir lasten tatt av traileren og stuert ved hjelp av mindre trucks. Trailerene returnerer tom til kaiområdet for ny opplasting. De mindre trucks som benyttes ombord ved den endelige stuasje av lasten er stevedorenes utstyr.

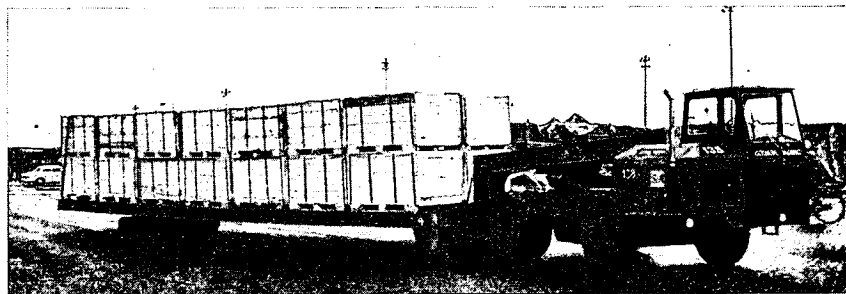


Fig. 10

Papirproduktene fraktes vanligvis ombord på lasteflak (fig. 11) eller av trailers (fig. 12) for så å bli stuert av mindre trucks som vist.

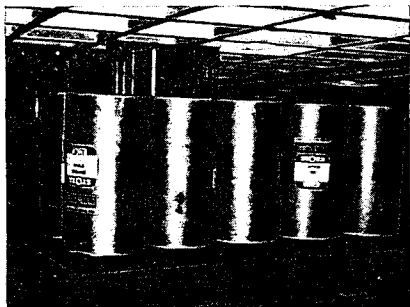


Fig. 11



Fig. 13

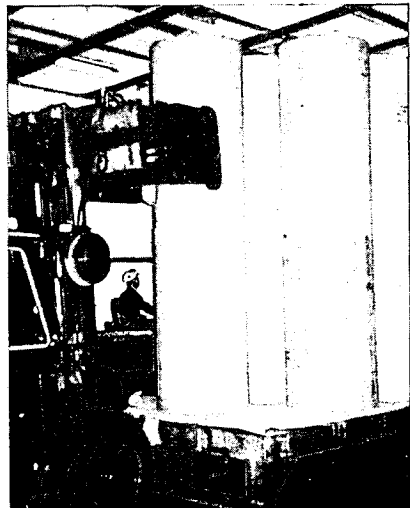


Fig. 12

Lasterommene i RO/RO skipet ligner mest på store vareskur (fig. 13).

For å sikre lasten benyttes kjetting med spennhjørner. Det er også mulig å sette opp transportable aluminiumsstøtter ombord. Mellom aluminiumsstøttene settes det da vanligvis opp trevirke (fig. 14).

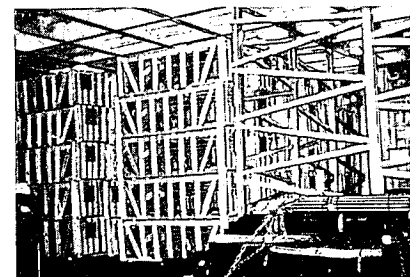


Fig. 14

ScanAustral har inngått en avtale om leie av tørrlastecontainere. En stor del av lasten går i containere og skipet har festeordninger for disse i alle dekk. Containerne festes til dekket ved hjelp av spesielle

«fittings» som låses i containerens nedre hjørnebeslag. I tillegg kan også kjetting benyttes. Fig. 15 viser værdekkstuasje av containere sett fra broen.



Fig. 15



Fig. 16 og 17

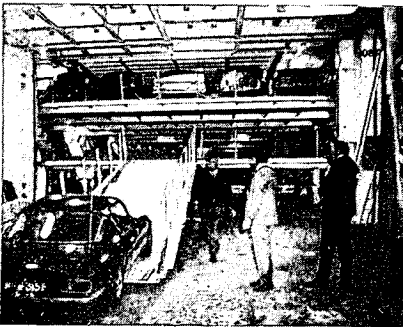
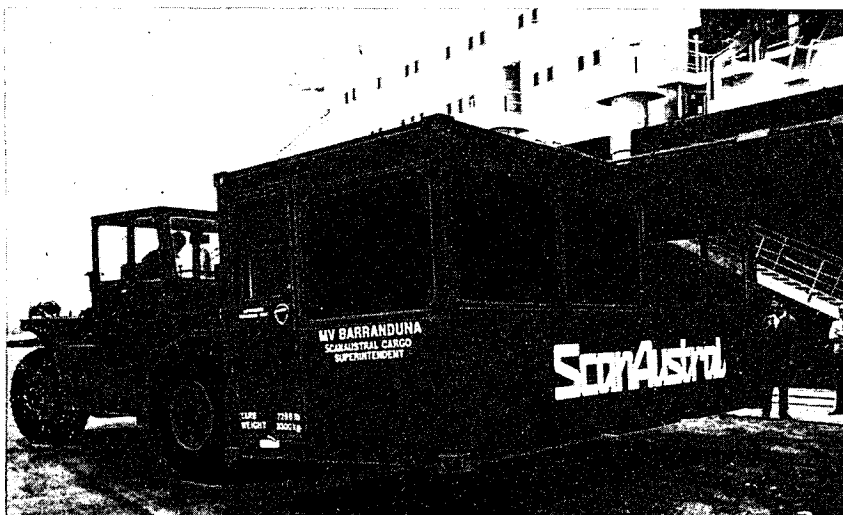


Fig. 18



RESULTATER:

De oppnådde laste/losse resultater er meget lovende. Generelt kan man si at produksjon per time er ca. tredoblet sammenlignet med et konvensjonelt linjeskip.

Som eksempel kan nevnes at lossehavnene i Europa omsetter mellom 300—500 tonn per time.

De totale omkostninger for lasting/lossing er allerede redusert med ca. 25 % sammenlignet med konvensjonelle skip og ytterligere reduksjon er forventet når systemet er blitt innkjørt.

De ovennevnte totale omkostninger inkluderer all innsats fra landsiden før skipets ankomst heri medregnet containerisering, unitisering etc.

Det er nevnt at en detaljert planlegging av lasting/lossing er nødvendig. Stevedorenes formann og truckførere blir før skipets ankomst i havn nøye satt inn i den forestående operasjon av ScanAustral lasteinspektører. De bringer med seg detaljerte lasteplaner og tidskjemaer som dekker operasjonen i detalj. Disse planer er utarbeidet ved ScanAustral kontorer i Oslo eller i Sydney. Planene blir nøye studert av alle involverte parter i den aktuelle terminal. Under operasjonen er det nødvendig at alle informasjoner samles i ett punkt. For å tilrettelegge dette har hvert skip sin såkalte «office container» ombord. (Fig. 18). Dette kontor er bygget med samme ytre dimensjoner som en 20' container, og plasseres av skipets truck på kaien ved akterrampen under operasjonen. Fra kontoret har man telefonkontakt både med skip og landside, dessuten er alle involverte parter i operasjonen i walkie-talkie forbindelse med hverandre.

RO/RO systemet med de dimensjoner som her er beskrevet er av ny dato. Med den erfaring vi hittil har høstet er det klart at systemet gir fleksibilitet og muligheter for optimal behandling av et stort antall lasttyper. Systemet krever planlegging, systematikk og klar ansvarsfordeling i større grad enn tidligere.

Forsikringsåret 1972

Vi har 1972 allerede så langt bak oss at vi har grunnlag for å foreta en vurdering av det forsikringsåret som gikk ut den 31. desember. Som for tidligere år på disse tider skal jeg forsøke å redegjøre for de havarier og det resultat året bragte for den del av rederiflåten som jeg har ansvaret for.

Før jeg går inn på behandlingen av de enkelte havarier av større omfang, vil jeg gjerne komme med noen helhetsbetraktninger, en generell oversikt over resultatet av året 1972. Det er da en stor glede å kunne konstatere at selv tatt i betraktning de tildels betydelige havarier vi har vært utsatt for, er det allerede nu ganske klart at året fra et forsikringsmessig synspunkt har vært meget godt.

Vi betalte en netto kaskopremie på \$2 824 568,— og de kalkulerter havarierstatninger vi beregner å få erstattet av assurandørene utgjør bare ca. 25 % herav, slik at fortjenesten for de samme assurandører skulle bli ca. 75 %. Det er meget bra, og støtter godt opp under de tidligere 4 års gode havariresultater, slik at vår statistikk ved behandling av fornyelsen av 1973 sjøforsikringskontrakter var meget gode. Vi oppnådde således en netto reduksjon av kaskopremiene for 1973 på ca. 8 %, basert på fjorårets grunnlag.

Pr. 1. januar 1972 bestod flåten av 57 skip med en samlet forsikringsverdi på kasko og kaskointeresse på \$348 523 000,— med en nettopremie på 0 9984 %.

Vi forandret vårt franchisegrunnlag for 1972 kontraktene, idet vi gikk bort fra årsfranchiser og lot disse fradragsbeløp referere seg til hvert enkelt havari. Fra et oppgjørmessig synspunkt er dette en enklere ordning, idet vi oppnådde en tilfredsstillende reduksjon i premien på dette grunnlag.

Jeg skal nu behandle de havarier som vår flåte var utsatt for i 1972, og som var så betydningsfulle at franchisen ble overskredet.

M/S TIRRANNA — Grunnstøtning ved Terneuzen, River Scheldt, 1/4 1972.

Den 1. april på reise mellom Bremen og Antwerpen grunnstøtte skipet i tett tåke ved bøye nr. 28 i nærheten av Terneuzen. Man forsøkte å få skipet av med egen maskin, men vannet var fallende, og det stod fast. Dypg. før grunnstøtningen var F. 20'10", mens loddsudd ved lavvann viste 1 fot forut, 6 fot midtskip og 8 fot akter.

Skipet hadde 4 800 tonn last ombord, og man undersøkte mulighetene for eventuell opplossing av last til lektere, men ble sterkt frarådet dette på grunn av den store trafikk i farvannet. Som følge av de store påkjenninger på skroget med fare for å brekke over, besluttet man å anmode om nødvendig taubåtassistanse. Det ble tegnet kontrakt på Lloyd's Open Form med Union de Remarquage, Antwerpen, samtidig som en garanti ble stillet for £50 000,—. Etter flere avtrekningsforsøk, ble skipet den 2/4 flottbragt ved hjelp av 14 slepebåter.

Da skipet var tett og en dykkerundersøkelse viste at skipet tilsynelatende var uskadd, fortsatte reisen til Australia. Bjergelønnen er oppgjort med £42 500,—, og det er erklært fellehavari.

M/S TATRA — Brann i maskinrom i Durban, 15/4 1972.

Den 15. april under skipets bunkring i Durban, røk plutselig en pakning i filteret på bunkersledningen i maskinrommet med den følge at diesellolje sprutet over styrbord hjelpemotor nr. 1, hvorved der brøt ut brann.

Skipets CO₂-anlegg ble utløst. Videre fikk man hjelp fra stedets brannvesen som sprøytet på skum, og ca. 3 timer senere var brannen slukket. I denne forbindelse sprøytet man også vann på skipssidene for å kjøle av disse på grunn av heten. Heldigvis ble ingen av besetningen skadet, men heten var så stor at mannskapet måtte bo i land et døgn før de kunne gå ombord igjen.

Skaden ble begrenset til maskinrommet, hvor bl. a. tre generatorer, en hjelpemotor, to starte-luftkompressorer, proviant-fryseanlegget og aircondition-anlegget og all kabel på styrbord side ble sterkt beskadiget. Ingen skade på skroget eller last.

Reparasjonen, som kostet kr. 1 200 000,—, tok en måned, og som følge av denne forsinkelse ble ombordværende last, ca. 800 tonn, videresendt med annet skip til Lourenco Marques.

Det er erklært fellehavari.

M/T TAMANO — Grunnberøring i Hussey Sound, Portland, Maine, 22/7 1972.

På reise fra Puerto la Cruz til Portland, Maine, møtte skipet tåke utenfor Portland fyrskip den 21/7. Man fikk los ombord, og da tåken lettet noe, fortsatte man om natten gjennom Hussey Sound.

Ved oppankring på Casco Bay ble olje observert på sjøen, samtidig som man merket en sterk luftstrømning fra No. 1 stb. wingtanks gasventil. Det ble så oppdaget lekkasje i tanken, som ved dykkerundersøkelse viste seg å være en 20 fot lang flenge som gikk delvis over plategangene E, F og G. Skipet hadde berørt grunnen ved Soldier Ledge uten at man ombord hadde merket noe til dette.

Opprenningsarbeidet, som delvis ble ledet av U.S. Coast Guard, var meget vanskelig og omfattende, blant annet som følge av at tidevannet førte oljen frem og tilbake langs strender, såvel inne i havnen som lengre ute langs kysten, før man rakk å få samlet opp denne. Det var lekket ut i alt ca. 200 tonn olje, og der oppstod betydelige oljesølskader på badestrender, andre eiendommer, flere kilometer med fjellklipper, kaier og brygger etc., samt at henimot 1 000 småbåteiere fremkom med erstatningskrav. På et par av badestrendene måtte ca. 1 fot av hele sandlaget, som var gjennomtrukket av olje, skiftes ut og tran-

sporteres bort i lasteprammer, mens store mengder av høy og halm, som var benyttet for å få med mest mulig olje fra vannoverflaten, samt oljetilsølet tang og sjøgress etc., ble kjørt til forbrenningsplasser.

Pr. i dag utgjør opprensningskostningene vel \$2 000 000,—. Det gjenstår imidlertid ennå endel arbeid, bl. a. har noen eiere forlangt å få sandblåst visse strekninger med fjellklipper, så hva sluttbeløpet vil bli, er det ennå for tidlig å si.

Rederiets P & I assurandører måtte stille en garanti på \$1 000 000,— før skipet kunne fortsette til verkstedet i Brest, hvor permanent reparasjon ble utført. Reparasjonen av skrogskadene kostet kr. 1 400 000,—.

Noen av skipets mannskaper har vært innkalt til krevende vidneforklaringer over flere dager for retten i Portland, Maine. Vi har advokatenes uttalelse for at vidneavhøringene har forløpet tilfredsstillende.

Ved diverse målinger som er foretatt av spesielt oppnevnte eksperter samt ved dykkerundersøkelser, har man bragt på det rene at bøyen ved Soldiers Ledge var 225 fot ute av posisjon i sydøstlig retning. Vi påstår at dette var årsaken til at skipet under den 90° kursendring som foretas ved passering av sundet, er kommet for nær grunnen.

Det er anlagt søksmål mot rederiet fra U.S. Government, Staten Portland, Maine, og enkelte private interesser med krav om erstatning for tilsammen US\$ 127 000 000,—. Rederiet og dets assurandører har så uttatt stevning mot U.S. Government som følge av feilplassering av bøyen, og mot staten Portland, Maine, p.g.a. at denne havnen ikke hadde tilstrekkelig utstyr til å møte et sådant oljesøluhell.

I en dom i en lignende sak i Hussey Sound for noen år siden, ble staten funnet 100 % skyldig. Selv om denne saken er av adskillig større format (den største hittil hva ansvarskravene angår), burde man således ha håp om et gunstig utfall, såfremt der da ikke bringes inn nye momenter i rederiets disfavør.

Man må nok regne med at saken vil gå helt til høyesterett i U.S.A., og at det vil ta flere år før endelig dom foreligger. I mellomtiden bearbeides saken videre med våre P & I assurandører overfor de forskjellige interessenter vedrørende erstatningskravene. Vi mener bestemt at de søksmål som er reist mot skipet, ikke er realistiske og at saken vil bli bilagt med utbetaling av vesentlig mindre beløp. At saken vil koste rederiet og dermed dets P & I assurandører betydelige beløp, er ikke tvilsomt.

Hvis man ser på det kvantum olje som lekket ut ved dette uhellet, er dette ikke mer enn hva vanlige stykkgodsskip fører i sine bunkerstanker. Man vil derfor lett forstå hvilke alvorlige konsekvenser slike uhell kan få for et hvilket som helst skip ved grunnberøringer, spesielt i amerikanske farvann, og det er selvsagt vårt håp at vi vil bli forskånet for slike uhell i fremtiden.

M/S TALISMAN — Havari på hovedmotor ca. 180 n.m. sydvest av Balboa, 30/11 og slept av M/S TAI PING tilbake til Balboa som nødhavn, 3/12 1972.

Under skipets reise fra Europa til Australia med 2 500 tonn last ombord, inntraff det et alvorlig uhell på hovedmotoren som følge av varmgang i bl. a. rammelagrene, slik at man ikke kunne fortsette reisen. Vårt M/S TAI PING, som var på motgående reise,

ble anmodet om å ta TALISMAN på slep tilbake til Balboa, hvilket forløp meget bra.

Ved en foreløpig besiktigelse av maskinskaden, viste det seg at skipet var kondemnabelt i henhold til Sjølovens bestemmelser. Vis-a-vis ladningsinteressene hadde man således rett til å heve fraktavtalen, losse opp lasten i Balboa og stille den til ladningseierens disposisjon. Av linjemessige hensyn valgte man imidlertid å fortsette reisen ved å la skipet slepes som «lekter» frem til Sydney.

Det ble innhentet anbud for slepet fra forskjellige slepebåtfirmaer, og M/S TENDER TUNA, tilhørende Wilhelmsen Offshore Services, fikk jobben. TENDER TUNA, som befant seg i Syd-Atlanteren på dets første reise fra verkstedet i Houston til Nordsjøen, ble omdirigert til Balboa, hvorfra slepet startet den 16/12. Etter en i alle deler vellykket reise ankom slepet til Sydney den 22/1 d.v., dvs. en medgått tid på 865 t. 53 min. og en utseilt distanse på 7 723 n.m., hvilket da en gjennomsnittlig fart av 8.92 knop.

Skipet sluttlosset i Sydney, hvorfra lasten fremsendes til de respektive bestemmelsessteder.

På bakgrunn av innhentede tilbud fra diverse verksteder, viser det seg at reparasjonskostningene andrar til ca. kr. 1 500 000,—.

Som følge av havariet og under henvisning til at skipet var over 20 år, har rederiet solgt skipet som «Scrap» og det er nu under slep av TENDER TUNA til Formosa.

Rederiet er i forhandlinger med kaskoassurandørene for å oppnå et såkalt «compromised total loss» oppgjør, d.v.s. ikke en full erstatning som etter totalforlis, men en kompensasjon fra assurandørene som lar rederiet beholde provenyet ved salg av vraket og i tillegg utbetaler en sum som tilsvarer den de ville ha utbetalt hvis skipet var blitt reparert, dog begrenset oppad til forskjellen mellom markedsverdien og skrapverdien av skipet.

Det er erklært fellesehavari.

Selvom spesielt TAMANO-saken vil bli et usedvanlig dyrt havari for assurandørene, begrenser kasko-skaden seg til ca. kr. 1 400 000,— mens de voldsomme beløp som er betalt og krevet gjelder skader på tredjemanns eiendom i form av oljesøl, og som sådan ligger det under våre P & I assurandørers ansvar — Skuld.

Dermed vedkommer ikke denne del av havariutgiftene våre kaskoassurandører og kommer derfor heller ikke til belastning på vår havaristatistikk på kasko.

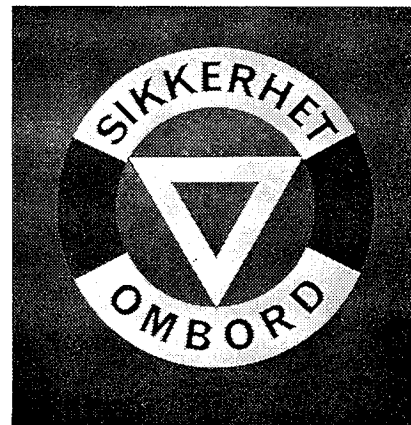
Dermed føyer forsikringsåret 1972 seg naturlig inn i de 5 foregående gode år, og gir oss de beste kort på hånden i de forestående forhandlinger med våre «Leaders» på Lloyds om neste års forsikringskontrakter.

Det er ennå en tid igjen til det skal skje, og meget kan hende i mellomtiden. Jeg har imidlertid det håp og den tro at det skal gå godt.

Det er imidlertid våre ansvarlige folk ombord som har disse saker i sine hender, og jeg vil som for tidligere år slutte med en appell til våre kolleger ombord om fortsatt usvekket innsats for at vår havaristatistikk kan beholdes på dette for rederiet så fordelaktige nivå.

Lykke til.

VERNEARBEIDET 1972



Vernearbeidets målsetting går i første rekke ut på å forebygge ulykker, helseskader og vanntrivsel. Dette oppnås først og fremst ved at folk stadig blir påminnet om farlige forhold og farlige handlinger.

Hvordan vernearbeidet ombord skal legges opp, er stort sett overlatt til det enkelte skip. Verneoffiseren — 2. styrmannen har her en sentral oppgave — nemlig være behjelpelig med at de forskjellige tiltak blir iverksatt i henhold til Verneutvalget ombord.

Det bør forøvrig understrekes at ordningen med 2. styrmann som verneoffiser ikke endrer den normale skipsorganisasjon. Det er fremdeles departementsjefene som er ansvarlig for gjennomføringen av verneiltak innen sine departementer.

VERNEPROGRAMMENE

Verneprogrammene som er sendt ombord er kun ment som et hjelpemiddel for å få igang visse aktiviteter. Skipene bør også selv finne frem til aktiviteter utenom verneprogrammet, dette fordi det er riktig at noe foregår på denne front.

Verneprogram I og II kan kompletteres ved å sende bestilling til rederikontor — hvor mangler spesifiseres i henhold til type og nr. F.eks. Trygg praksis kort nr. 28.

VERNEUTSTYR

For å unngå skader minnes det om at verneutstyret her har stor betydning. Spesielt nevnes vernehjelmer, hørselvern, sikkerhetsbelter, vernebriller og vernefottøy. Hjelmer skal benyttes under livbåtøvelse og brannøvelse. Hjelmen bør også benyttes så lenge lasting/lossing pågår, likeledes under reparasjonsarbeide i maskinrommet og ved fortoyning. Forøvrig når forholdene tilsier det.

LEGEKONSULTASJONER

For å få et bilde av tilstanden ombord i hvert enkelt skip vil sannsynligvis antall legekonsultasjoner gi et bilde av dette.

Legekonsultasjoner: (ikke tannlege)

1970 — 59 skip — 2998 legekonsult. = 50,8 pr. skip
1971 — 56 skip — 2721 —»— = 48,5 pr. skip
1972 — 49 skip — 2290 —»— = 46,8 pr. skip

Størst antall legekonsultasjoner for et skip:

1968 — 129	1971 — 102
1969 — 164	1972 — 111
1970 — 104	

Under 30 legekonsultasjoner pr. skip:

M/S TORO	18	M/S TARN	26
M/T TUAREG	19	M/S TRAVIATA	27
M/T TEMPLAR	21	B/C TANABATA	28
M/S TAI PING	23	M/T TIBERIUS	28
M/S THEMIS	25	M/S TYR	29

10 skip (1971 — 10 skip)

Når det gjelder legekonsultasjoner har det vært en positiv utvikling. Nedgang når det gjelder antall konsultasjoner pr. skip.

Sykeavmønstre: (Kun skip i drift hele året)

1967 — 66 skip — 343 sykeavmønstr. = 5,2 pr. skip
1968 — 66 skip — 306 —»— = 4,7 pr. skip
1969 — 56 skip — 255 —»— = 4,6 pr. skip
1970 — 59 skip — 244 —»— = 4,1 pr. skip
1971 — 56 skip — 224 —»— = 4,0 pr. skip
1972 — 49 skip — 221 —»— = 4,3 pr. skip

Størst antall sykeavmønstre pr. skip: 11 (1971 — 16)

0 sykeavmønstre	M/S TAI PING (1971 - M/S TARONGA)
1 sykeavmønstring	M/S TARN
1 —»—	M/S TRAVIATA

2 skip (1971 - 8 skip)

2 sykeavmønstre	M/S TARANTEL
2 —»—	M/S TATRA
2 —»—	M/S TEMPLAR
2 —»—	M/S TENNESSEE
2 —»—	M/S TEXAS
2 —»—	M/S TIJUCA
2 —»—	M/S TRINIDAD
2 —»—	M/S TROJA

8 skip (1971 - 12 skip)

Skader: (Kun skip i drift hele året)
Her er medregnet alle slags skader.

1968	—	19,3	skader	pr.	100	ansatt
1969	—	20,2	»	»	»	»
1970	—	16,6	»	»	»	»
1971	—	18,9	»	»	»	»
1972	—	22,1	»	»	»	»

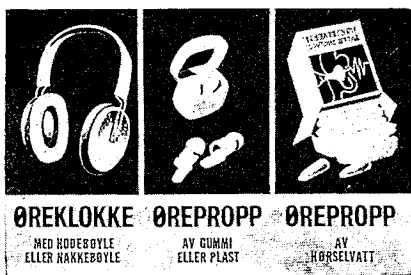
Her har det vært en beklagelig stigning i de siste 2 år. Målet i 1973 må være å snu denne tendensen.

0 skader	0 skip (1971 — M/S TARONGA)
1 skade	M/S TAIMYR
1 »	M/S TØNSBERG

2 skip (1971 — 4 skip)

2 skader	M/S TARANTEL
2 »	M/S TARN
2 »	M/S THEBEN
2 »	M/S TRAVIATA
2 »	M/S TRIANON
2 »	M/S TUAREG

6 skip (1971 — 6 skip)



NB

Størst antall skader pr. skip: (kun skip i drift hele året)

1968	—	18	skader	—	gjennomsnitt	pr.	skip	7,0
1969	—	20	skader	—	—	—	—	6,4
1970	—	16	skader	—	—	—	—	5,4
1971	—	17	skader	—	—	—	—	6,0
1972	—	18	skader	—	—	—	—	6,8

Skader fordelt etter årsak: (kun skip i drift hele året)
(Samme fordeling som benyttes for handelsflåten)

43	skader	—	Løfting, bæring e.l. håndtering som skadede utførte.
42	»	—	Idrett, båtmanøvre, vold, slagsmål.
38	»	—	Fall til samme nivå.
35	»	—	Arbeide i maskinrom, fyrrom, pumperom.
35	»	—	Tråkking på, av eller mot gjenstander som skadede ikke håndterte.
29	»	—	Fall til lavere nivå.
25	»	—	Verktøybehandling.
25	»	—	Ulykker under opphold i land.
20	»	—	Rusk i øyet.
8	»	—	Klargjøring til lastning - lossing, eller nedrigging og sjøklart.
8	»	—	Fallende gjenstander som skadede ikke håndterte.
7	»	—	Forbrenning.
7	»	—	Fortøyning, forhaling, ankring.
6	»	—	Ekspløsjon og brann.
3	»	—	Arbeide på skutesiden.

331 skader

Denne oppgave gir grunn til refleksjon. En stor del av skadene har foregått i land, ikke minst under idrett. Grunnen til at det oppstår mange skader i forbindelse med idrett skyldes sikkert manglende trening og ferdighet, med andre ord det er godt «VERN» å være i god fysisk form.

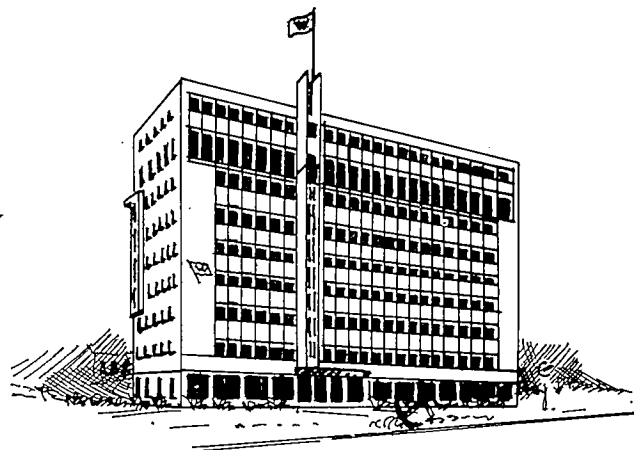
Hvor mange skader som kunne vært redusert eller unngått ved bruk av verneutstyr kan man vel tenke seg. Når arbeidet planlegges ombord, bør derfor verneutstyret tas med i betraktning. Hvor mange øyeskader kunne ikke vært unngått ved bruk av øyevern?

Alle ombord ser vel gjerne at arbeidsplassen blir så sikker og trygg som mulig — til felles beste.

Derfor — sørg for at farlige forhold og handlinger unngås, og at antall skader reduseres i 1973.

HELGE SELMER:

Corporate Identity



En rekke store konserner er etter hvert blitt mer og mer opptatt av sitt forhold til omverdenen, og Public Relations-funksjonen har i de senere år manifestert seg også her i landet. Parallelt med denne utviklingen har man også sett at næringslivets forståelse har øket for en utvidet tolkning av markedsføringsbegrepet og betydningen av en markering av et firmas identitet. Jeg vil her legge vekt på det praktiske innhold i begrepet Corporate Identity som omhandler firmaets visuelle presentasjonsform — navn (logo) og symboler — og deres regelbundne bruk på elementer som anvendes i firmaets kontakt med omverdenen.

En bedrifts identitetsprogram har som mål å få bedriftens profil til å falle best mulig sammen med bedriftens identitet, med andre ord bidra til at profilen blir slik vi ønsker den skal være. I denne sammenheng spiller det synlige bilde — visualiseringen av våre kontaktelelementer — en stor rolle. Konsekvent bruk av navnetrekk (logo) og design på alt fra brevark og konvolutter til emballasje, informasjonsmaterieell og skipsfarver er med på å danne vår **visuelle profil**.

Det er imidlertid altfor snevert å betrakte et identitetsprogram utelukkende som en oppfriskning av firmaets visuelle uttrykksmidler. Det er for vårt program heller ikke tilfelle. Vår Corporate Identity — bedriftsprofil — er det «bilde» omverdenen har av bedriften. Profilen gir altså ikke uttrykk for hvordan rederiet egentlig er, men hvordan andre tror det er.

De reelle inntrykk som skapes innen et Corporate Image (firmaprofil) skapes gjennom en stor mengde inntrykk, for eksempel:

- De erfaringer man som kunde har med firmaets tjenester.
- Konkrete, visuelle inntrykk av firmaets kontorer, driftsbygninger og skip, samt distribusjonskanaler.
- De ansattes adferd og måte å utføre service på, deres innstilling og hvordan de snakker om sitt firma til andre.
- Firmaets bruk av symboler og hva firmaet verbalt og visuelt gir uttrykk for ved PR, reklame, salgsfremmende tiltak m.v.

Man ser med dette klart sammenhengen mellom et Corporate Image og en gjennomføring av et Corporate Identity program.

Vi mener at vi med vår bedriftsprofil sammen med våre virkelige egenskaper og målsettinger har skapt grunnlaget for å gjennomføre et Corporate Identity program.

Først når bedriftens tjenester og de ansattes handlinger (for kontorpersonalet og de seilende) holder mål kvalitetsmessig, kan god og gjennomført design forsterke de positive virkninger. Et systematisk C. I. program vil bidra til at rederiets navn og symbol blir lagt merke til og lettere gjenkjent enn før. Når dette «ansiktet» — som først nå er blitt et grafisk «ansikt» — gir et tiltalende og markert inntrykk som harmonerer med bedriftsidentiteten, vil vårt renommé eller profil bli forbedret.

Program for visuell presentasjonsform.

Formålet med et program for rederiets visuelle presentasjonsform er å utnytte de eksisterende kontaktmuligheter for å gi omverdenen et ønsket og enhetlig bilde av firmaet.

Våre kontaktmuligheter med omverdenen er tallrike: bygninger, transportutstyr, arbeidsklær, effekter, emballasje, dokumenter, brosjyrer, plakater, annonser, visittkort, reklame osv. Daglig er vi i kontakt med forhandlingspartnere, fraktkunder, agenter, blivende offisersaspiranter, myndigheter, private og andre. Av prestisje- og konkurransehensyn må vi markere oss utad — med et enhetlig grafisk ansikt. Vi skal ikke

derved uniformere vår virksomhet, men skape et reelt visuelt inntrykk slik våre målgrupper venter av oss og som rederiet selv ønsker å ha det.

Vi nevner vårt C.I. program i artikkels form i SKIB-REDERI for at WW-ansatte skal se hva dette går ut på, at man har utarbeidet et opplegg for det og at opplegget gjennomføres i disse dager.

Opplegg og gjennomføring.

Vi har kartlagt rederiets visuelle identitet — herunder alle varianter av dets nåværende presentasjonsformer og kontaktmuligheter. Dette er systematisert i egne mapper. Forslag til visuell presentasjonsform for rederiet omfatter:

- I. Firmsymbol — firmanavn (merke og logo)
- II. Utforming av kontaktelelementer.
- III. Regler til bruk for logo og layout i tilknytning til tenkelige kontaktelelementer.

I. Denne logo ble utarbeidet som navnetrekk for rederiet:

WILH. WILHELMSEN

Dette rederiflagg (vaiende) ble foreslått som standard type:



Standard WW-farver (til grafisk bruk) er også slått fast.

II. I samarbeide med vårt reklamebyrå har vi latt uarbeide forslag til layout for:

- 1) Annonser — stilling ledig, leilighet søkes, Karriere til sjøs, seilingsannonse, PR-annonser, støtteannonser.
- 2) Seilingslister — felles opplegg.
- 3) Korttyper: visittkort, takkekort, innbydelser m. m.
- 4) Merkelapper — diverse.

Dette er foreløpig de kreative oppdrag som er tilpasset vårt budsjett for C.I. aksjonen.

III. I en egen manual (WW-design guide) lages en oversikt over kontaktelelementer og regler for bruken av disse med hensyn til logo, farver, layout, formater, papir etc. Manualen skal virke som modul for hele rederiet og er i første rekke beregnet for internt bruk. Den er foreløpig laget i to eksemplarer med et eksemplar til adm.avdelingen og ett til PR.

Kontaktelelementer for manualen:

- A. 1) Brevark — konvolutter
- 2) Oversendelseslapper.
- 3) Korttyper.
- B. 4) Merkelapper.
- 5) Emballasje.
- C. 6) Annonser — standard.
- 7) Seilingslister.
- D. 8) Faste brosjyrer, foldere, bøker m. m.

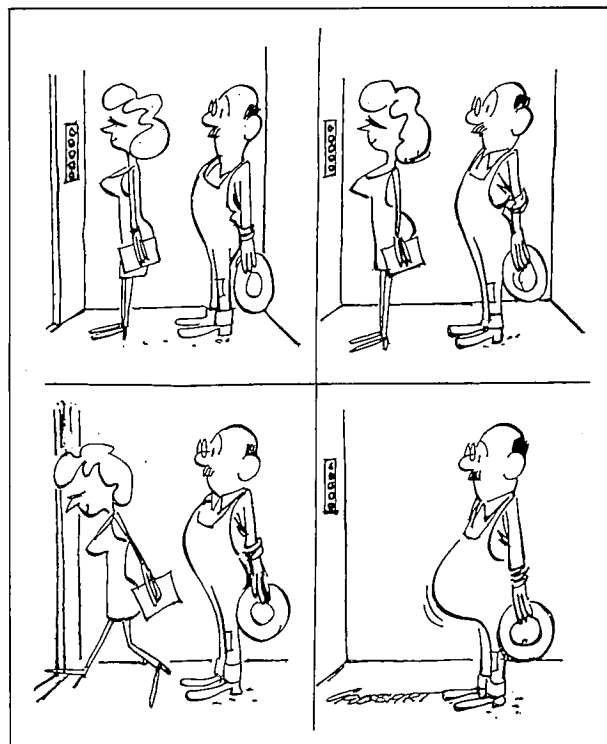
Annet materiell som er berørt av C.I. aksjonen:

Blanketter (blankettarkiv), dokumentpapir og omslag m. m., agentliste, WW-produserte bøker/trykksaker, annonser (av kreativ art), brosjyrer og foldere, div. PR-materiell, firmareklame og reklameartikler.

En WW-manual kan senere følges opp av en «ekstern manual» med denne koden:

- 01 Logotype & Symbol
- 02 Technical information
- 03 WW-colours
- 04 Stationary for WW-offices
- 05 Stationary for WW-agents
- 06 Outdoor advertising
- 07 Shipboard advertising.

Manualen er laget for å skissere at vi har et fast og enhetlig opplegg på våre Corporate Identity kontaktelelementer og for å hindre at vi for omverdenen markerer oss med et grafisk kaos.



Man skal ikke konstruere et image — det skal være reelt.

ÅGE TILTNES:

Oversikt over ansatte aspiranter pr. 31/12-72

(Tallene i parentes viser rekrutteringen i 1972)

Kategori	Gymnas	Tekn. skole Tekn. fagsk.	Yrkesskole	Sjøg. sk.	Andre	Total
Off.asp. dekk	12 (5)				10 (10)	22 (15)
Off.asp. maskin	14 (1)	12 (7)			20 (11)	46 (19)
Off.asp. radio	6 (6)					6 (6)
Off.asp. elektro		10 (8)	17 (7)			27 (15)
Off.asp. stuert					3 (3)	3 (3)
Rep.asp.			12 (7)		1 (1)	13 (8)
Motorm.asp.			40 (40)	9 (0)	14 (2)	63 (42)
Matrosasp.			8 (6)	14 (0)	7 (5)	29 (11)
Sjøasp.				53 (36)	6 (5)	59 (41)
Kokkasp.			14 (10)	7 (2)	6 (6)	27 (18)
Total	32 (12)	22 (15)	91 (70)	83 (38)	67 (43)	295 (178)

Kommentarer: Oversikten viser nettotilgangen i året, aspiranter som er rekruttert og sluttet i perioden er ikke tatt med.

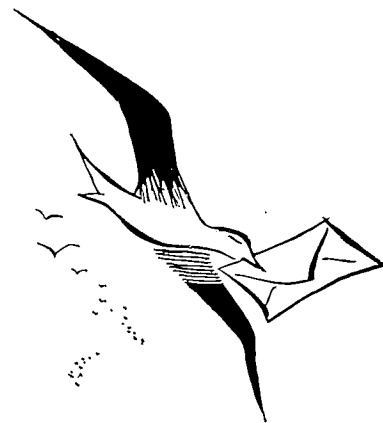
Antall offisersaspiranter har i løpet av året gått ned med 39 stk. Årsaken til dette er ikke at søkna-

den til ordningene har vært mindre, men kommer av at behovet for nye offiserer har vært avtagende på grunn av reduksjoner i antall skip. Antall underordnede aspiranter har øket med 58 i perioden. Særlig hyggelig er det å kunne konstatere at antall aspiranter fra Yrkesskolen har vært sterkt økende i 1972



ARNE HØGENES:

Utdrag av postavdelingens årsrapport for 1972



Inngående post.

I 1972 ble det i vårt poståpneri åpnet og stemplet 130 973 inngående postsendinger mot 155 080 foregående år. En stor del av inngående firmapost består imidlertid av regninger, rapporter, standardskjemaer fra skipene o.l. som ikke stemples i stemplingsuret og som således heller ikke registreres av telleverket. Ovennevnte antall gir således ikke et helt korrekt bilde av den postmengde som daglig kommer til firmaet.

Utgående post.

I våre to frankeringsmaskiner ble det i 1972 registrert ialt 357 040 utgående sendinger mot 371 054 foregående år. I tillegg hertil kommer 10 126 samlekonvolutter med et gjennomsnittsinhold på 25 brev, tilsammen 253 150 mannskapsbrev som kun omadresseres og derfor ikke er registrert i frankeringsmaskinene. Anslagsvis regner vi med at det er omadressert ca. 100 trykksaksendinger til skipene pr. dag, tilsammen 26 000 sendinger. Antall omadresserte pakkepostsendinger i 1972 beløp seg til 1425 mot 1590 foregående år. Det ble også omadressert ialt 505 rekkommanderte sendinger mot 630 foregående år. I tillegg til de ca. 100 enkelte trykksaksendinger pr. dag til skipene hadde vi også 135 samlesekker med trykksaker a 25 kg, tilsammen 3,5 tonn. Regner vi med alle de øvrige sendinger som daglig passerer gjennom avdelingen vil vi fort komme til at det er adskillige tonn post som går ut årlig. Grunnen eller en av grunnene til at den totale postmengden har vist en synkende tendens i 1972 skyldes at en del av de eldre skipene ble solgt i 1972 uten at tilgangen på nye skip kunne oppveie dette.

Portoforbruk.

Portoforbruket i 1972 beløp seg til kr. 541 886,— mot kr. 557 425 i 1971. Til tross for vesentlig portøkninger mars 1972 har det altså vært nedgang i portoforbruket på ca. kr. 16 000. En av grunnene til dette skyldes det mindre antall båter i 1972, en annen at noe mer av posten i 1972 ble sendt som flyfrakt og således ikke kommer inn i portoregnskapet. Man vil derfor bemerke i avsnittet om flyfraktforsendelser senere i rapporten at disse har vist en relativt stor oppgang. Vi holdt oss i 1972 godt under det budsjetterte beløp avsatt til poroutgifter

Flyfraktutgifter.

På grunn av ofte tildels meget korte tidsfrister når det gjelder postadresser til tank og bulk-skipene så var vi i 1972 oftere enn tidligere henvist til å bruke flyfraktforsendelse av post til disse. I svært mange tilfeller har det vært den eneste måte vi har kunnet nå skipene tidsnok med post og pakker på. Oppstillin-

gen som følger vil derfor tydelig vise at antall flyfraktsendinger såvel som utgiftene hertil viser en relativt stor oppgang i 1972.

	Antall forsendelser	
	1972	1971
(250 kolli)	165	161
Herav til skipene (184 kolli)	114	136
Agenter og andre forbindelser (66 kolli)	51	25
Totale flyfraktutgifter kr.	78 263,—	56 151,—
Herav skipene	» 68 988,—	52 681,—
Agenter og andre forbindelser	» 9 248,—	3 470,—
Antall flyfraktforsendelser		

Som tidligere har vi i 1972 utelukkende benyttet oss av Aircontact Cargo A/S som yter en meget god service. Dette firma som har spesialisert seg i flyfraktforsendelser til hele verden ordner med de forskjellige forsendelser hurtig og effektivt, og i de ganske få tilfeller der forsendelsene ikke har kommet frem tidsnok har skylden kunne føres tilbake til forsinkelser i tollbehandlingen på ankomststedet eller svikt i behandlingen fra agentenes side. For å gi et lite eksempel på god behandling av flyfrakt kan jeg nevne at vi høsten 1972 sendte to store kransekaker og diverse annet som flyfrakt til U.S.A. og alt kom frem til adressaten dagen etter i perfekt stand. Kransekakene var emballert for forsendelse innenlands. Når vi sender post og andre ting til skipene som flyfrakt underrettes alltid kapteinen omgående om dette telegrafisk med AWB nummer og andre nødvendige detaljer slik at sendingen omgående kan etterlyses om den ikke skulle komme ombord ved ankomst.

Post-tjeneste for tankskipene i Bandar Abbas.

I 1972 benyttet vi oss ialt 14 ganger av Bandar Abbas Marine & Supply i Bandar Abbas for å få post ut til tankskip som passerte på vei til den Persiske Bukt med ukjent bestemmelsessted. Denne postforsendelsesrutine benyttet kun i de tilfeller der vi ikke har fått oppgitt lastehavn i P.G. tidsnok til å få sendt post dit, og når det heller ikke har vært mulig å sende post ombord med nye mannskaper. I 1971 brukte vi Bandar Abbas for postutveksling 29 ganger, så her har det altså funnet sted en betydelig nedgang. En av

grunnene herfor er den at samtaler med tankskipskapteiner og andre som kjenner forholdene der nede tyder på at «service» akkurat når det gjelder post til sine tider kan være så som så.

Postanløp Cape Town.

I likhet med tidligere år sendte vi også i 1972 mye post til Cape Town for ombordbringelse i våre skip som passerte på vei ut eller hjem. Hele året «anløp» våre skip ialt Cape Town 97 ganger for å utveksle post mot 145 ganger foregående år. Det er ialt vesenlig linjeskipene som utveksler post ved passering av Cape Town, når det gjelder tank og bulkskipene er vi avhengig av tillatelse fra befrakterne, og denne tillatelse blir beklageligvis sjelden gitt uten fratrekk for «offhire» som kan løpe opp i adskillige tusener av kroner. Det kan forøvrig opplyses at «postanløp» av Cape Town kun iverksettes i de tilfeller der skipet ikke anløper andre havner i Vest-, Øst- eller Syd-Afrika for bunkers, reparasjoner, o. l. Det er kun når skipene passerer på vei til eller fra Australia, Østen, India eller P.G. Selv om tank- og bulkskipene sjelden stopper utenfor Cape Town utelukkende for å utveksle post, så hender det jo ganske ofte at de allikevel anløper Cape Town av andre grunner for reparasjon, reservedeler o. a. og da sender vi selv sagt utover det vi måtte ha liggende av post til vedkommende skip. Inspeksjonsavdelingen underretter oss så snart et slikt ekstraanløp av Cape Town eller andre havner utenom det ordinære programmet er bestemt.

Forsendelse av post og pakker med inspektører og nye mannskaper.

Tilslutt må vi heller ikke glemme å nevne all posten og i særdeleshet all juleposten som blir tatt med ut til skipene av våre reisende inspektører og nye mannskaper. Mange ganger er denne postforsendelsesmåte den eneste vi har å klamre oss til når alle andre muligheter svikter, og det er derfor gledelig alltid å kunne konstatere en positiv innstilling fra de som blir spurt. Mange ganger ser de ut som rene «julenisser» når de legger iveri belesset med vesker, kartonger og poser fulle av post og pakker. I samarbeide med hyreavdelingen sender vi også en del post og pakker med nye mannskaper, og spesielt i juletrafikken har denne forsendelsesmåte mange ganger vært god å ty til. Vi bruker i det hele tatt alle tenkelige måter og metoder for at våre seilende kolleger skal få posten hjemme fra så hurtig og sikkert som mulig.



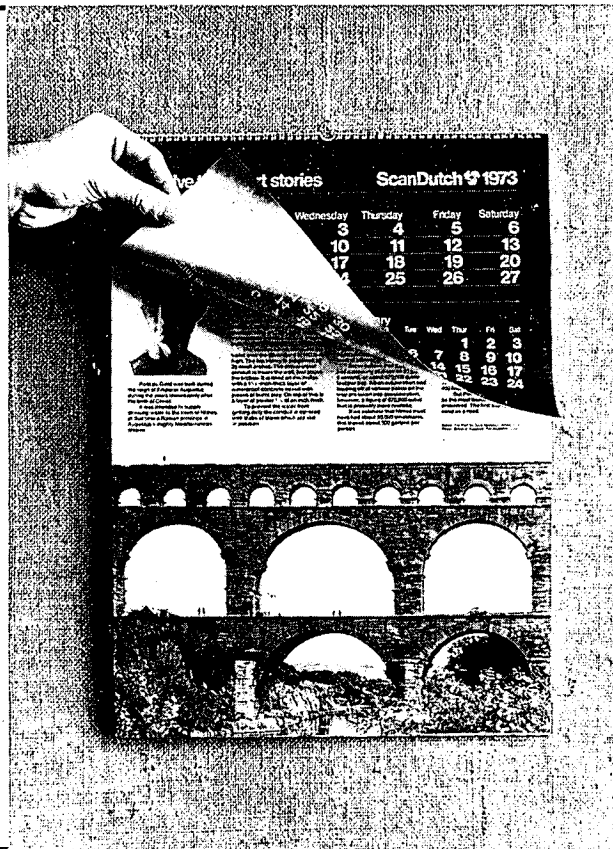
Brev fra leserne: POSTGANGEN

I mitt innlegg vedrørende postgangen i SKIB-REDERI nr. 5/72 kom jeg i skade for å bidra til en misforståelse. Min «rause» uttalelse om de mange samlekonvolutter som i årenes løp er kommet bort, gjaldt ikke bare innen rederiet, men for handelsflåten i sin helhet. Jeg beklager at jeg uttrykte meg slik at det ble gjenstand for misforståelse.

Kåre K. Johnsen

ScanDutch kalender 1973

En kavalkade om transport — 12 beretninger fra førhistorisk tid og frem til i dag — med glimt fra de romerske aquadukter, transport av Abu Simpels tempel, Sputnik 2's ferd i verdensrommet, Ponnyekspresen fra Missouri til California, djunkene på øvre Yangtze, den nye Tokaido Line mellom Tokyo og Osaka — dette og flere emner er strålende illustrert med bilder og med velskrevne tekster fra et grundig utarbeidet grunnlagsmaterieell. Verket som er meget informativt og som er blitt en flott trykksak, er utgitt av ScanDutch og sendt venner og forbindelser. Kalenderen får en til å ønske at året 1973 hadde flere måneder så man kunne lese enda flere fengslende beretninger kombinert med strålende bilder.



Tanker under sydhimmelen

Horisonten buer seg klar og mørk her jeg går på bruvingen. Det er stjerneklart og ikke en sky på himmelen. Se hvordan Sirius lyser i alle spekterets farver. Det er en sjelden klar stjernehimmel i kveld. Der har vi Rigel, der er Aldebaran og Canopus og der borte kommer Capella opp. Jeg kan vel like godt ta en feilvisning med det samme. La oss nå se — jaha, det blir — 1 grad i kveld også. Jeg fører det inn i kladden og vender tilbake til bruvingen.

Der er månen på vei opp også. Mens jeg var barn så jeg alltid at månen hadde øyne, nese og munn. Nå synes jeg liksom jeg ser fotspor etter mennesker der oppe. Jeg kan ikke si at jeg liker disse måneferdene helt. De har liksom tatt noe av den gamle romantiske glansen fra månen. Og tenk på hvilke fantastiske summer det har kostet å komme seg dit opp. Kanskje pengene kunne være brukt til noe langt mer fornuftig?

Penger ja, tanken på dette uunnværlige middel får meg ned på jorden igjen. Penger og sjøfolk, og forbruk. Sjøfolk i alminnelighet er vel fantastiske når det gjelder å bruke penger. Vi slenger rundt oss med gryn som om det skulle vært — ja gryn. Her er det «itte noe knussel». Vi skulle egentlig ikke behøve å betale noe til u-landshjelpen, vi. Sjø-

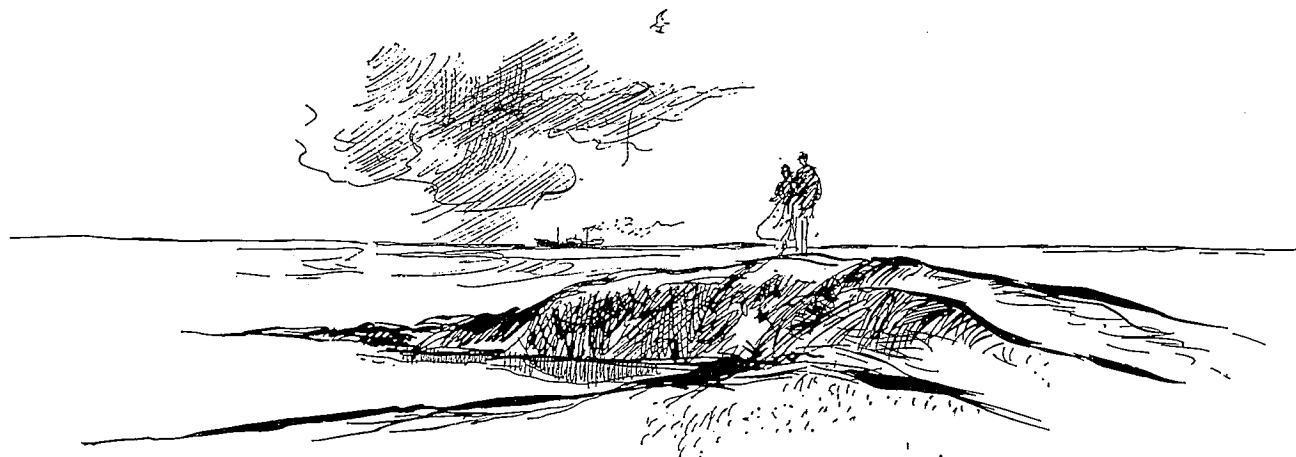
folk driver sin egen lille u-landshjelp omkring i verden. Det er ikke få millioner vi har lagt igjen i de forskjellige havnebyer rundt om i verden. Tenk på den måten pengene som oftest er tjent på, ved hardt slit og forsakelse.

Tjener vi sjøfolk forresten så mye som vi vil ha det til der hjemme? Vi får høre at årsinntekten er så og så mye, men i denne summeren er både ferie- og fridagsgodtgjørelse regnet inn. Dessuten seiler man ikke i 12 måneder om gangen lenger. Etter 9 måneder er det ferie, og den kan ofte bli lang. Og da er det neigu ikke noe betaling. Hvis for eksempel en matros i dag skal kunne underholde en familie kun på hyren sin, så blir det nok knapt, tenker jeg. Vel, vi blir vel aldri fornøyd samme hvor mye pålegg vi får på hyren.

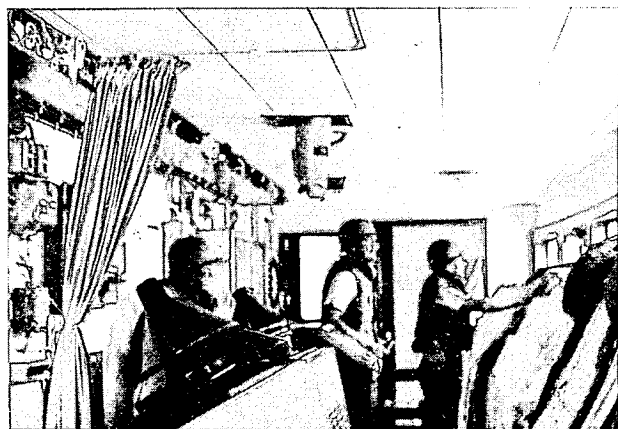
I grunnen så misunner jeg ikke de der hjemme så mye, selv om de er i begivenhetenes sentrum. Vi sjøfolk unngår liksom de store overskriftene. Vi lever i vårt eget lille gjennomslittige samfunn, langt fra land og de store og små sensasjoner. Likevel så trives vi. Og vi lager våre egne små overskrifter, våre egne små sensasjoner. Dessuten gjør vi jo vårt beste for å følge med i alle nyheter både hjemmefra og ellers.

Nei, tenker jeg, mens jeg spaserer under syd-himmelen. Vi har det i grunnen godt og gjør en jobb som vi stort sett trives med alle sammen. Der går overstyrmannen kveldsrunden sin på dekk, og der står en og plystrer mens han holder utkikk. I maskinen kontrollerer kanskje akkurat nå 1. maskinisten en generator og gnisten tikker i vei på dagens siste telegram eller kanskje er det radiopressa han holder på og tar imot. Alle er vi opptatt med en jobb. Alle er vi like viktige. Viktige for at vi skal komme oss til Østen og tilbake til Norge igjen. Og ikke minst viktig for oss selv at vi gjør vår jobb og er tilfreds med den.

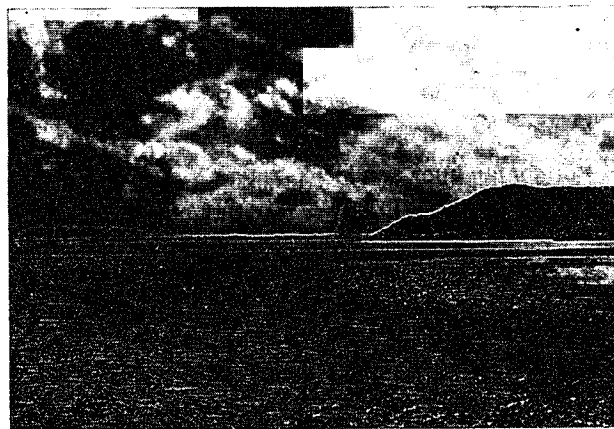
Jeg tenker det skal bli heller kaldt å komme opp til gamlelandet i februar. Til snø, kulde og is. Hvor mange grader er det nå? +28, kan ikke klage på det. Jeg går inn på brua igjen og synes så tydelige månen blunket til meg idet jeg går inn. Jeg ser bedre etter, jo det er nok den gamle, gode månen. Nå ser jeg både nese, munn og øyne igjen. Nå er det bare en halvtime igjen av vakta, best å purre ut 12-4 vakta. Mens jeg gjør klar til avløsning, tenker jeg på at det skal bli godt med en kald pils når jeg kommer ned, det var pinnekjøtt og «baill» til middag --, og kanskje man skulle skrive noen ord til kona også når man først er i farta.



ANLØP SAIGON



Kaptein Aksnes, 2. styrmann Pedersen og matros Shieh i full mundur bak sandsekkene i styrehuset.



I bakgrunnen ses røyken fra en eksplosjon inne på land.

Med fredsavtale og nedtrapping av krigen i Vietnam i friskt minne vil vi likevel ta med noen glimt fra krigens farvann — et nervepirrende farvann hvor offiserer og besetning på M/S TRIANON befant seg i november i fjor på vei mot Saigon. Kaptein Aksnes beretter:

Som bildene viser var det en «krigersk gjeng» som tok fatt på turen opp elven til Saigon. Men det skulle vise seg at turen gikk fint både opp og ned av elven. En times kjøring fra Saigon i et område hvor det var farlig for raketangrep, hadde vi to kanonbåter og et helikopter like ved oss. I dette området var det også fem helikoptre som slapp bomber ca. to km inne for elven, og det var hele tiden krigshandlinger bare 25 km fra Saigon. Hele natten var det helikoptre som

slapp fallskjermlys rundt byen og vi hørte også kanontorden i det fjerne.

I Saigon gikk livet sin gang. Folkene der var tilsynelatende uanfektet av det som foregikk rundt dem. Vi merket oss at det for det meste var eldre menn og kvinner som losset skipet. Ungdommen var tydeligvis ute ved fronten.

Losen fortalte under turen at det før hadde hendt at skip hadde blitt angrepet opptil tre ganger på veien opp elven. For å unngå at fienden skulle komme for lett til var jungelen fra elvebredden og innover ryddet ca. 1 kilometer. Dette området var også oversprøytet med en væske som drepte all oppvekst.

Bildene beretter ellers om at norske sjøfolk møter mange og risikofylte oppdrag i sitt arbeide.

„Teknisk landing” i Novosibirsk

Ulver, bjørner og andre firbente skapninger skvatt forskremte avgårde da den kjempemessige SAS-maskinen plutselig sank ned fra nærmere 10 000 meters høyde til noe ned imot bakkenivå. I nærmere halvannen time raste maskinen i retning av flyplassen ved Novosibirsk — etterat besetningen hadde fått beskjed om at det var anbragt en bombe ombord i maskinen før avreisen fra Tokyo. I tilfelle av en eksplosjon ønsket flyets kaptein å befinne seg så lavt over bakken som mulig for å lettere gjøre en nødlanding på den øde sibirske tundra. Passasjerene var forbauset over såvel den lave høyden som den plutselige forandring av kursen, men de hørte at turbinmotorene brummet og gikk som de skulle — og slo seg til ro med dette.

Det var først da flykapteinen gav beskjed over radio om at flyet skulle foreta «en teknisk landing i Novosibirsk» at passasjerene forstod at noe galt var fatt.

— Jeg hørte ikke at han sa Novosibirsk, jeg syntes at han sa at vi skulle lande i Sibir, og dette sammen med en melding om at det var 39 kuldegrader utenfor, var jo ikke akkurat så lystelig, forteller Erling Rodin fra Inspeksjonen, som var en av de vel 30 passasjerene.

Da de nærmet seg flyplassen, fikk de se at det sto et snes brann- og sykebiler ved enden av rullebanen, og det var unektelig noen spennende sekunder før flyet slo ned på landingsstripen og fortsatte langs runwayen på normal måte.

— Vi hadde fått beskjed om å ta på oss alt det tøy vi hadde og skynde oss ut så snart dørene ble åpnet, og det gjorde vi, forteller Rodin videre. — Først da vi var kommet vel ombord i en ventende buss, fortalte den svenske flykapteinen, som forresten var en alle tiders kar, at flyet hadde blitt utsatt for en bombe-trusel og at dette var årsaken til omdirigeringen.

— Og så ble det et lengre opphold i Novosibirsk?

— Ja, det tok innpå tyve timer før man hadde bragt på det rene at det ikke var eksplosiver i lasten. Så fikk vi gå ombord igjen, men det var unektelig med noe blandede følelser vi fortsatte turen til København — den tanken streifet oss jo at det kunne være noe galt fatt allikevel. Selv utdeling av champagne var ikke nok til å få humøret helt på topp, slitne var vi naturlig nok også.

I København klarte Rodin å unngå de fremmøtte journalistene, men i Oslo ble den beskjedne nordmøringen overrasket. Fotografene fikk også fanget inn hans charmerende kone Hilde, og det er Aftenpostens motiv fra velkomsten på Fornebu vi har gjengitt her.

St.



Julefest i R.A. 5



Spisesalen i R.A. 5 var igjen gjenstand for stor ståhei i begynnelsen av januar. Det var storinnrykk av små WW-rekrutter ledsaget av stolte foreldre, og bildene forteller om et populært arrangement — med julenisse, nisseorkester, kaker og brus, og selvfølgelig med utdeling av hatter og godteposer.

Fest i Wilhelmsenhallen



Juletreffest for de seilende med familie ble i år holdt 6. januar i Wilhelmsenhallen på Nøtterøy. Det var som vanlig stor oppslutning om arrangementet, og som man ser var det stor og god stemning blant de mange WW-familier.



Det koster ingenting, men betyr en hel del.

De som mottar det blir beriket uten at de som gir det blir fattige. Det skjer i løpet av et øyeblikk og huskes somme tider et helt liv. Ingen er så rik at han kan unnvære det, og ingen så fattig at han ikke kan berikes av det.

Det bringer glede i hjemmet, det fremmer velvilje og sympati i forretninger og er en venns kjennesignal.

Det er avspenning for de trette, lys for de desillusjonerte, glede for de bedrøvede og den beste motgift mot bekymringer.

Likevel kan det ikke kjøpes eller erverves ved hjelp av velgjørenhet, det kan ikke stjeles eller lånes, fordi det er noe man ikke kan nyttiggjøre seg med mindre det tilbys spontant og uten vederlag.

Og dersom du under din kontakt med kolleger treffer på noen som er for trett til å gi deg et smil, ber vi deg inntrengende gi vedkommende et av dine, da ingen har sterkere behov for et smil enn den som ikke har flere igjen å gi.

Jeg, en passiv røker

Bør det være anledning til å røke i alle messer, kantiner og fritidsrom?

Selvfølgelig, vil røkeren si. Det er jo da han eller hun nettopp har tid og anledning til å slappe av med en pipe eller sigarett.

Men rundt seg har nikotinslaven ikke-røkere som ofte føler seg sterkt sjenert av røken. Verst kan det virke for den som har tatt konsekvensen av advarslene mot å røke — og som kanskje sitter og er ekstra sugen på en blås. Mot sin vilje er et betydelig antall mennesker tvunget til å være «passive røkere». Dette med «passiv røking» er blitt et begrep innen medisinen, og med uttrykket forstås den form for påvirkning man utsettes for ved å

oppholde seg i et rom forurenset av tobakksrøk, uten at man selv røker.

Røkeren selv vil sjelden — stor-røkeren aldri — være plaget av andres sigar, pipe eller sigarett. Når noen beklager seg over at de er sjenert av eller føler ubehag ved opphold i røkfylte rom, stiller røkeren seg fullstendig uforstående til dette. (En fisk vil også være forundret over at en mus kan drukne.) Røkerne oppfatter derfor klagemål fra ikke-røkere som utslag av fantisme, ren utidighet eller innblanding i andres «indre anliggender».

Undersøkelser som er foretatt, viser imidlertid at en sigarett avgir større røkmengder og mer giftstoff til luften enn til røkerens egne lun-

ger. Av faste røkpartikler avgis for eksempel 60 mg til luften i rommet, mens bare 20 mg trekkes ned i lungene. Med andre ord: En mengde ikke-røkere blir **tvunget** til å røke ved å oppholde seg i samme rom som røkere. Til å puste inn blant annet kreftfrembringende stoffer.

I tillegg til nikotin, tjære, kullos og en lang rekke faste røpartikler inneholder tobakksrøken DDT-rester fra besprøytningen av tobakksplantene, samt det kreftfrembringende stoff **benzpyrén 3.4**.

«Om du røker, er en privat sak — hvor du røker, er en sosial sak», heter det i en nylig utkommen brosjyre.

Maner det oss til en smule ettertanke?

S. K.

SPORTSBOKEN 72

Leif Jensen i hans vinnerløft. Knut Knudsen på den olympiske velodrom. OL-vinneren Pål Tyldum på vei mot seier i Holmenkollens fem-mil, med tårnet i bakgrunnen. «Spiker'n» Paulsen med fighterfjeset med to overraskende seire i den olympiske bokseringen.

Alle de viktige idrettsbegivenhetene i året som gikk, ute og hjemme, med fotografier, tekst og resultater finner vi SPORTSBOKEN 72. Denne boken har i år fått en noe annen utførelse enn tidligere, og forandringen er til det bedre — selv om prisen nok må sies å være noe høyere enn man regner med for en slik idrettsårsbok. Men jo mer man blar i boken forstår man at en så høy kvalitet på en trykksak nødvendigvis må koste en god slump. Innbinding, papir, fotografisk gjengivelse — alt er meget bra, og det er med glede vi sender boken til alle skipsbibliotekene. Et verk som SPORTSBOKEN 72 kan leses fra perm til perm og kan også, oversiktlig som den er, benyttes som oppslagsbok. Vi håper og tror at den vil få en solid leserkrets på alle våre skip.

S. K.



SKIPSBIBLIOTEKET

O. W. Tenfjord:

EN NYTTIG BOK OM STRESS

Stress er et forholdsvis nytt begrep. Det er kommet til etter siste verdenskrig og er etter hvert blitt en del av vår hverdag. Vi hører stadig om folk som er stresset, og at den og den jobben medfører mye stress. Dette innebærer at arbeidellers livssituasjonen tar på, og at den eller de som er berørt av dette føler seg nedkjørt, trette og slitne. Det er ikke fritt for at stadig flere er kommet i denne situasjon etter som teknikk, tempo og rasjonalisering griper om seg og stiller daglig nye krav til den enkelte.

Hva er så stress og hvilke reaksjoner fører det til i kroppen vår?

Stress er i videste forstand alle de påkjenninger vi er utsatt for enten de nå er av fysisk eller psykisk natur. Gnisninger og ubehageligheter på arbeidsplassen eller hjemme medfører stress, ikke minst hvis det foregår over et lengre tidsrom. Arbeide er stress, jo mer desto tyngre det er. Særlig blir belastningen stor hvis det finner sted under ekstreme forhold som i sterk varme eller i kulde. Luftforurensninger er også en ekstra påkjenning for vår organisme enten det nu skyldes exhausten fra det stadig økende antall biler eller arbeide i omgivelser fylt av støv, røyk og damp. Støy er også stress. Det samme er sykdommer av forskjellige slag, for eks. de som er fremkalt av bakterier.

Hvilke reaksjoner fremkaller så alt dette i kroppen vår? Vi vet at

hvis et dyr utsettes for fare, innstiller det seg enten på forsvar eller flukt. Det er sentralnervesystemet som gjennom sansene registrerer situasjonen. Øyeblikkelig går det derfra impulser via de lavere sentrer i hjernen til de hormonproduserende kjertler hvis aktivitet blir påvirket. Dette resulterer i en omstilling av cellenes og organenes virksomhet, slik at dyret settes i stand til å møte den foreliggende katastrofetilstand. Vi er i dag i stand til å måle mengden av stresshormoner i blod og urin.

I virkeligheten er det de samme mekanismer som er virksomme i kroppen vår når vi utsettes for stress, og reaksjonsmåten er stort sett den samme enten stresset er av fysisk eller psykisk natur. Vi kan si det slik at den menneskelige organisme ikke har vært i stand til å følge med tiden og har ikke kunnet tilpasse sitt reaksjonsmønster til de endringer som har funnet sted i våre omgivelser. Vi får ikke alltid avløp for den beredskapstilstand som kroppen vår er bragt i slik som dyrene gjør. Vi må bite mangt og meget i oss av ubehageligheter både på arbeidsplassen og ellers. Tar vi igjen, kan det få uønskede konsekvenser. Det er slike utløste spenningstilstander som etter hvert kan føre til at vi kommer i ulage, får hodepine, muskelsmerter, fordyelsesplager, smerter i hjerteregionen o.s.v. I en leges klientell utgjør pasienter med slike symptomer — de såkalte psykosomatiske lidelser — et meget stort antall. Men

stress kan også forverre visse sykdommer, som for eks. magesår, og spiller sannsynligvis også en viss rolle for utviklingen av hjerte-kar-sykdommer. Hvor betydningsfull den er, vet vi imidlertid ikke.

Det finnes bestemte former for stress som vi ikke kan unngå, andre skaper vi oss selv. Under alle omstendigheter må vi venne oss til å leve med stress. Vi får vite at vi kan redusere virkningene av stress ved å holde oss i god fysisk form. Vi får også andre gode råd om hva vi kan gjøre.

Alt dette om stress og sykdom kan kanskje virke noe tørt og kjedelig. Men i virkeligheten er det en meget lettlest og morsom bok krydret med en rekke eksempler fra dagliglivet. Den inneholder et veld av opplysninger om hvordan kroppen vår fungerer i bestemte situasjoner. Kapitlene om Arbeide og Varme er for eks. meget interessante og lærerike, ikke minst for sjømenn som må ferdes under skiftende himmelstrøk.

Rodahl er en av de vitenskapsmenn som i høy grad har evnen til å gjøre vanskelig stoff lett tilgjengelig. Han skriver morsomt og underholdende. Boken er utmerket og treffende illustrert av Audun Hetland. Den anbefales på det beste og er sendt til alle våre skipsbibliotek. Kåre Rodahl:

Stress. På Godt og ondt.

Illustrert av Audun Hetland.

J. W. Cappelens Forlag A/S 1972.

Lest og Hørt •

INNSAMLING OMBORD

I forbindelse med TV-aksjonen i januar til inntekt for Redningsselskapets drift har man mottatt fra TEHERAN kr. 600,—.

—x—

På TANABATA har det innkommet kr. 2 300,— på bingo. Beløpet skal brukes til helsereiser for en handicappet person og dette er oversendt Stiftelsen Også Vi kan Norske Helsereiser.



WW Styrmann sist ut av flyet

FLYPASSASJERENE RETTER HARD KRITIKK MOT FORNEBUS REDNINGSVESEN

Det var overmåte vanskelig å komme passasjerer og besetning i det havarerte SAS-flyet til unnsetning. Isen var tre tommer tykk, det vil si for tykk til at vi kunne komme frem i båt, men for tynn til at den kunne bære kjøretøyer. Vi undersøker nå muligheten for anskaffe både spesielle, beltegående havarivogner og hurtiggående flatbunnede redningsfartøyer til bruk i havaritifeller, sier avdelingssjef Øivin Christensen i Luftfartsdirektoratet til NTB.

OSLO: — Jeg gikk under to ganger før jeg nådde redningsflåten og ble plukket opp av det iskalde vannet, forteller statslos Signor Berg fra Tromsø, som sammen med sin kone Julie opplevde dramatiske minutter før SAS-flyet sank i Oslofjorden utenfor Fornebu like før midnatt tirsdag.

Statslos Berg var blant de siste som forlot flyet, som da var nesten fylt med vann. Han måtte dukke ned i sjøen for å komme ut inngangsdøren forut.

— Det er vanskelig å klandre noen bestemt, men jeg har inntrykk av at det var dårlig med utstyr og at redningsaksjonen kom sent i gang, sier statslos Berg. Fornebu er for dårlig utstyrt for ulykker, sier han.

Andre av de reddede retter hard kritikk mot redningstjenesten på Fornebu.

— Vi så folk ute på isen som bare sto med hendene i lommen. De hadde ikke en gang et tau eller en stige å kaste ut til oss, sier en av passasjerene.

Sist ut av flyet av passasjerene var Gudmund Aronsen fra Tromsdalen, overstyrmann på Wilhelmsenbåten «TAURUS» og nettopp kommet hjem fra Den Persiske Bukte.

Jeg kom meg ut nødutgangen forut like før flyet sank, forteller overstyrmann Aronsen til NTB. — Det var flere eldre ombord, og jeg syntes det var best å vente til de var i sikkerhet. Men da hadde jeg til slutt nok med å klare meg selv, og jeg måtte svømme et godt stykke før jeg nådde redningsflåten. Jeg var helt gjennomfrossen da vi nådde land, og jeg skal ikke glemme den gode mottakelsen vi fikk på Bærum sykehus.

«MALTA-MARGIT» 60. ÅR

31. januar 1973.



Sannelig er ikke «Malta-Margit» i Ålesund blitt 60 år! Det skjer akkurat i dag og hun feirer dagen heime i Steinvågvegen. De fleste kjenner henne bare som «Malta-Margit», men mer offisielt heter hun Margit Johnsen Godø.

Hedersnavnet «Malta-Margit» fikk hun under krigen i Middelhavet. Som salongpike på Wilhelmsens «Talabot» var hun eneste kvinne i en konvoi, og det var bare hennes skip som kom velberget inn til Malta. For 10 år siden ble hun tildelt Ulabrand-statuetten i et Erik Bye-program og ellers også kunne det vært fortalt mye interessant om «Malta-Margit». Men hun vil ha minst mulig virak om 60-årsdagen sin. — Bare hils til alle mine krigsvenner og andre venner og si at etter alt vi opplevde under krigen — er jeg veldig takknemlig for å ha nådd en såpass høy alder. — Og vi gratulerer på det hjerteligste med dagen!

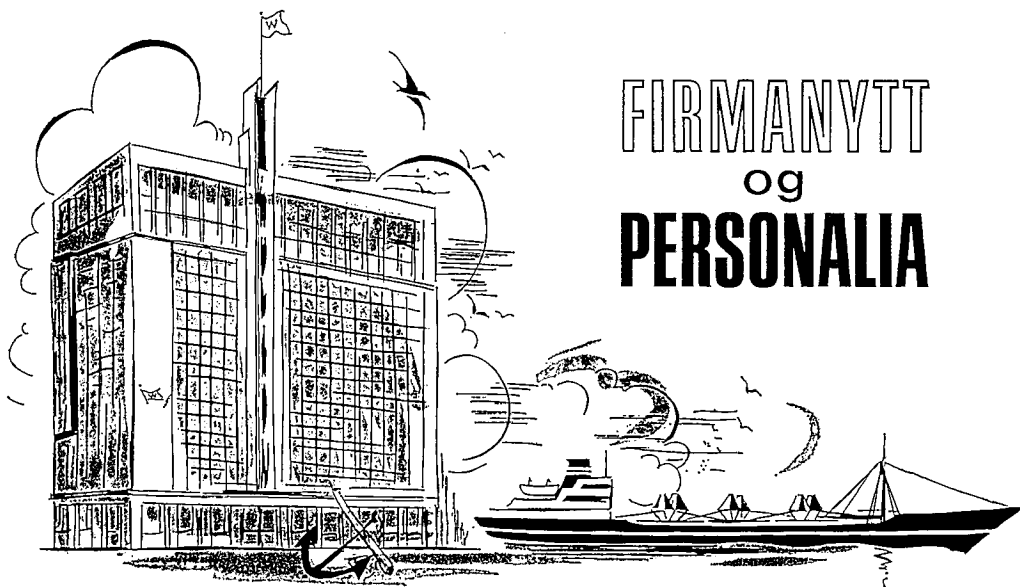
Sunnørsposten



GREI BESKJED TIL POPULISTENE

— Populister er reaksjonære mennesker iført imiterte tresko og imitert busserull, som tror at trivsel er prat over skigarden i gamle dager. De sitter i skjermede stillinger, krever sin lønn og får den. De prøver aldri sine teorier ut mot livets realiteter. Jeg skulle ønske — av hele mitt hjerte — at disse folkene kunne få tilbringe fem år av sitt liv i en drengestue i 20—30-årene, da tenker jeg nullvekstfilosofien hadde sultet ut av kroppen på dem.

Arve Johnsen, nå direktør i den norske stats oljeselskap, sagt i en samtale med «Nationen».



FIRMANYTT og PERSONALIA

FRATREDEN MED PENSJON

Stuert Arne Torød Christensen fratrådte med pensjon pr. 1/2-72. Torød Christensen begynte som messegutt ombord i TYSLA i 1934, og ble stuert i 1949. Fra 1957 til 1967 hadde han stilling i land.

Kaptein Arnt Sigurd Bryde fratrådte med pensjon pr. 1/1 d. å. Bryde begynte i firmaet som salonggutt ombord i TORONTO i 1928, og ble fører i 1954.

Kaptein Harald Harbak fratrådte med pensjon pr. 1/1 d. å. Han begynte i firmaet som messegutt ombord i TANCRED i 1930 og ble fører i 1953.

Kaptein Jacob C. Brevik fratrådte med pensjon pr. 1/1-73. Brevik begynte i firmaet først i 1957 som overstyrmann etter å ha seilt i andre rederier, og ble fører i 1960.

Vi ønsker våre nye pensjonister et langt og hyggelig otium, og takker for godt samarbeide gjennom årene som er gått, samtidig som vi ser frem til fortsatt hyggelig kontakt i årene som kommer.

JUBILEUMSGAVER



Fra venstre skipsreder Tom Wilhelmsen, kaptein Kristian Kristiansen - 40 års jubileumsgave, stuert Odd Eugen Karlsen - 25 års jubileumsgave, maskinsjef Rolf Georg Kinn - 25 års jubileumsgave og skipsreder Wilhelm Wilhelmsen under overrekkelsen 22. januar.

VI GRATULERER

50 års fødselsdag

Organisasjonssjef John Bartolf — 20. desember.

Direktør Kåre Skarrebo — 16. januar.

25 års tjeneste

Herr Odd Reiersen — 13. januar.

Stuertinspektør Erling Buen — 30. januar.

KURSVIRKSOMHET DESEMBER 1972, JANUAR/FEBRUAR 1973:

Brannvernkurs:		Skipsførerkonferanse:	
Kapteiner	1	(Elingaard)	
Overstyrmenn	1	Kapteiner	1
Maskinsjefer	3	Sum	1
1. maskinister	1		
Sum	6	Perfeksjoneringskurs:	
		(Trondheim)	
Rederikonferanse:		Stuerter	5
Kapteiner	1	Sum	5
Overstyrmenn	2		
1. styrmenn	4	Hägglund krankurs:	
2. styrmenn	2	Elektrikere	1
Radiooffiserer	1	Sum	1
1. maskinister	1		
2. maskinister	3	Teknisk kurs B&V:	
Stuerter	1	(København)	
Sum	15	Maskinsjefer	2
		Sum	2
Befalskonferanse:			
(Rauland)		Lindholmen HVM-kurs:	
Kapteiner	1	2. maskinister	3
Overstyrmenn	1	Sum	3
Sum	2		
Skipsautomasjon del I:		Eriksberg Truckførerkurs:	
Maskinsjefer	3	1. styrmenn	1
1. maskinister	1	Sum	1
Elektrikere	1		
Sum	5	Eriksberg Truckfører- og informasjon Ro-Ro-skip:	
		2. maskinister	3
Skipsautomasjon del II:		Sum	3
Maskinsjefer	8		
1. maskinister	2	Skipsfartøkonomi-kurs:	
Elektrikere	1	(Agder Distrikthøyskole)	
Sum	11	Overstyrmenn	3
		Sum	3
Autronica-kurs:		Seminar om Ledelse og medarbeiderskap:	
Maskinsjefer	5	Kapteiner	1
Elektrikere	1	Sum	1
Sum	6		
Lastefordelingsinstrument			
(Horten):			
Kapteiner	3		
Overstyrmenn	2		
Sum	5		

TOTAL: 70 kursdeltagere.

PER NORMANN JOHANSEN

SKIPSIDRETT



Året 1972 kan ikke vise til de helt store begivenheter på idrettsfronten for våre skip. Allikevel har over 50 % av båtene vært med i en eller annen konkurranse som har vært arrangert av Velferdskontoret. Særlig er det i de nystartede svømmekonkurransene at våre har satt sitt preg på resultatlistene. Den resultatmessige tilbakegang som har gjort seg gjeldende også for kontorets idrettslag har også satt sitt preg på sjøidretten. Kanskje det skyldes en generell dødperiode.

Av de av våre skip som var med på ett eller annet i 1972 er det uten tvil M/S TORTUGAS som kan vise til den største allsidighet. Dette har da også gjort

seg gjeldende når vi skulle finne årets idrettsskip 1972 innen rederiet.

Listen over de mest allsidige idrettsskipene 1972

	Fotball		Friidrett				Svømming		Res.	
	Int.	Norsk	Idr. merke	Hopp u/t.	Lag-konk.	3 x 60 m	4 x 100 m	Svøm.-knapp		4 x 25 m
1. TORTUGAS	5	6	9	7	6	10	9	2	—	54
2. TAIKO	3	4	—	6	9	—	4	6	8	40
3. TARN	—	—	—	—	7	7	7	5	6	32
3. TROLL FOREST	—	—	—	9	10	—	5	8	—	32
5. TAKARA	—	—	10	10	—	—	—	7	—	27
6. TANABATA	—	—	—	—	5	9	8	—	—	22
7. TAIMYR	—	—	—	—	1	—	10	3	7	21
8. TIRRAMNA	10	10	—	—	—	—	—	—	—	20
9. TENNESSEE	8	8	—	—	—	—	—	—	—	16
9. TOLEDO	—	—	—	—	8	8	—	—	—	16

Når det gjelder årets konkurranse om beste idrettsskip blant bulk og tank forsøkte TANABATA med en kjempeinnsats i slutten av sesongen, men spranget frem til TROLL FOREST ble for langt og TANABATA må holde på enda ett år for å kunne få beholde vandrepokalene til odell og eie. Men med den innsatsen som ble vist på tampen i fjor viser ihvertfall at de øvrige skipene skal kjempe hardt for å kunne fraviste TANABATA mesterskapet i 1973.

Rekkefølgen for de beste i tank/bulk-serien:

1. TROLL FOREST	30 poeng
2. TANABATA	28 poeng
3. TAKARA	26 poeng

Årets WW-seire i fotball ble vunnet av M/S TIRRAMNA med 9 kamper og 16 poeng, nr. 2 ble THEBEN med 8 kamper og 12 poeng mens TULANE ble nr. 3 på 4 kamper og 8 poeng. Disse er de eneste skip jeg har mottatt noen kamprapport fra i år, og det viser vel at det er dårlig oppslutning om serien. Muligens er lysten til kamprapportering redusert til et minimum. At TIRRAMNA kan vinne serien bare etter 9 kamper viser vel også at mulighetene til å få spilt tilstrekkelig antall kamper er meget små. For noen år tilbake var det tre, fire av båtene som hadde spilt 20 kamper

og i enkelte tilfelle var det antall mål som avgjorde rekkefølgen. Det må vel skyldes liggetiden under land samt at for å stable et fotballag på beina idag må jo innpå 50 % av skipets besetning i aktivitet.

LAGRESULTATER 1972

4 x 25 m stafett svømming:	2 TRINIDAD 6 TØNSBERG 17 TAIKO 20 TAIMYR
Svømmeknappkonkurransen:	3 TOSCANA 9 TEHERAN 49 TROLL FOREST 50 TAKARA
Fotball: Internasjonal serie:	39 TIRRAMNA
» Norsk serie:	19 TIRRAMNA 33 TAMERLANE 42 TENNESSEE
Friidrett: Lagkonkurransen:	32 TROLL FOREST 46 TAIMYR
» Idrettsmerkekonk.:	49 TORTUGAS
» Hopp u/tilløp:	21 TAKARA 35 TROLL FOREST

Frøidrett: 3 x 60 m stafett:	13 TORTUGAS 29 TANABATA 37 TARN
» 4 x 100 m stafett:	43 TAIMYR 46 TORTUGAS

Heller ikke i den individuelle konkurransen var det storveies resultater i 1972, men det var spinnesiden som brakte rederiflagget til topps også i år. Som vanlig var det Marit Hansen som også denne gang var den sterkeste. Det har ikke blitt mye konkurranse fra redierets andre kvinner i de siste årene. Det er å håpe at 1973 kan bringe nye navn opp her også, for svak konkurranse virker uinspirerende og hemmende på resultatene.

På herresiden er det ganske tynt med resultater i 1972. Bortsett fra en «gammel travet» som Kr. Kristoffersen, er det tynne saker. Konkurransen i de forskjellige klassene er nokså varierende, men det skulle da ikke være noen umulighet å finne en plass blant de 10—15 beste, selv om vinnerresultatene her har en tendens til å nærme seg de toppresultatene våre hjemlige stjerner kan vise til i NM og internasjonale stevner.

Meningen med Statens Velferdskontors administrasjon av de sentrale idrettskonkurranser er ikke for å drive frem stjerner, men kanskje i første rekke for å hjelpe på kontaktvansker, konkurrere på fredelig vis osv. Det er en kjensgjerning sett ut fra de skipene jeg har seilt med at et godt velferds- og idrettsmiljø er med på å skape økt trivsel og teamwork i en videre forstand.

Som jeg har påpekt tidligere i skipsidretten er det morsomt å se at stadig flere skip er med i svømmekonkurransene. Selv om ikke alle kan greie 100 % resultat slik som VESTALIS, så er det meget bra gjort av TOSCANA på 96,87 % og TEHERAN på 90,24 %.

De individuelle resultater 1972:

Svømming:

Herrer I, 100 m:
nr. 4 M. Skulerud, TRINIDAD 1.32.2

Herrer I, 50 m:
nr. 2 W. Rognskau, TARN 29,6

Frøidrett:

Herrer I, høyde:
nr. 3 T. Kjerre, TROLL FOREST 1.75

Herrer II, høyde:
nr. 10 J. Martinez, TROLL FOREST 1.55

Herrer IV, kule:
nr. 1 Kr. Kristoffersen, TAIKO 10.83

Herrer IV, høyde:
nr. 2 Kr. Kristoffersen, TAIKO 1.42

Herrer IV, 4-kamp:
nr.9 Kr. Kristoffersen, TAIKO 2367

Kvinner I, høyde:
nr. 9 I. Sinding, TOLEDO 1.26

Kvinner II, kule:
nr. 7 B. Hagen, TORTUGAS 7.34

Kvinner III, 60 m:
nr. 4 M. Hansen, TARONGA 10.2

Kule:
nr. 2 M. Hansen, TARONGA 7.21
nr. 6 S. Pedersen, TRAVIATA 6.35

Høyde:
nr. 2 M. Hansen, TARONGA 1.07

Lengde:
nr. 1 M. Hansen, TARONGA 3.29
nr. 3 S. Pedersen, TRAVIATA 3.07

4-kamp:
nr. 1 M. Hansen, TARONGA 1895

DE SENTRALE IDRETTSLEKER

Kaptein Olaf Amundsen, TOSCANA, var i år redierets representant ved premieutdelingen for de sentrale idrettskonkurranser til sjøs og her er hans rapport:

Tirsdag den 6. februar d. å. ble premieutdeling for de sentrale idrettsleker til sjøs avviklet i Arendal. Det var en stilig begivenhet i Sjømannsskolens Aula som var fylt til siste plass med H.K.H. Kronprins Harald i spissen. Det hele ble en understrekning og bekreftelse på sjømannsidrettens betydning. Begivenheten ble ledet av Lorang Ridder Nilsen, og var overmåte velregissert og gikk imponerende knirkefritt. Etterat byens ordfører hadde holdt sin velkomsttale, orienterte formannen i Sentralutvalget for Sjømannsidretten, Jacques Michelet, om konkurransene og henviste bl.a. til at tross nedgang av antall skip i handelsflåten og redusert bemanning ombord er aktiviteten i sjømannsidretten større enn noensinne.

Idrettsskipet for 1972 ble LONG HOPE, som av Kronprinsen ble overrakt Norges Rederforbunds pokal.



Kaptein Amundsen mottar på vegne av redieriet Velferdsrådets Pokal.

Fra overstyrmann Johs. Johansen,
M/S TAGUS:

Rengjøring av lasterommene på stykkgodsbåter generelt

Begynn rengjøring av et dekk eller underrom straks det blir ledig; ellers blir en igjen med rengjøringen og klarer ikke å holde følge med lossingen.



Skal en gjøre rent et lasterom som bildene viser, må en først foreta en grovfeieing for overhodet å finne alle walking bordene og/eller strøbord. Disse «walking-bord» feies

rene og stables opp med fliser/lister, lektene mellom hvert bord, dette for å kunne spyle tvers gjennom hele stabelen og en sparer derved meget tid. Så finfeier vi og hiver opp. Derefter åpner vi rennestene i hele sin lengde (ikke bare den ene lemme over lensebrønnen for å ta en titt). Ved flere anledninger har jeg funnet plastbiter og plastposer i forskjellige spanterom nede i rennestene, og flyter slike saker inn til resensilen så er det ingen mulighet for lensing derfra. Når rennestene er eftersatt og rengjort, spuler vi rommet ned samtidig som vi lenser. Har vi ikke tid til å spyle på grunn av forestående lasting, må vi nok feie bedre. Tilslutt plasseres ribbene, og slik går vi frem i alle lasterom. I luke 4 ombord på «Tagus» brukte vi 75 manntimer (shelterdekk + underrommet). I underrommets forkant hadde det vært lastet tapioca flour fra Bangkok.

Fryse-kjølerommene:

Skottene i fryse/kjølerommene vaskes og tørkes med fille på vanlig måte. Trallverket stables opp,

dørken feies og tørkes over med lunkent vann. Derefter vasker en trallverket med «mopp» som også tar mellom lekterne hvor rester måtte ligge igjen.

Går en frem på denne måte trenger en ikke å være bekymret hverken for rennestener, skitne lasterom eller illeluktende fryse/kjølerom når disse skal bli godkjent av en besiktigelsesmann.

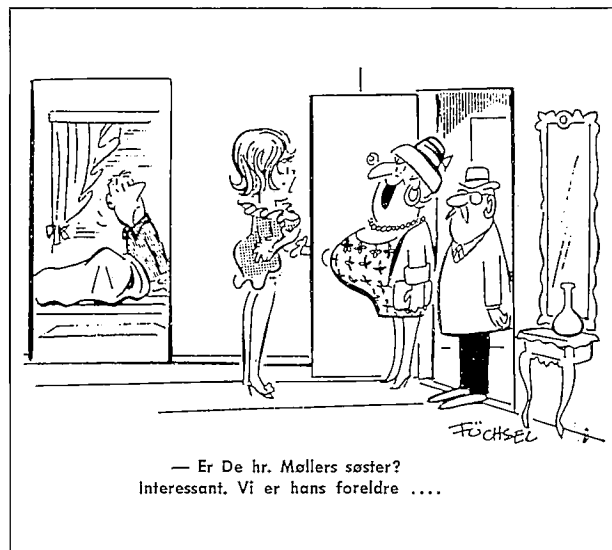
Det betales sikkert ut store summer pr. år bare i støvskader og for dårlig eftersatt rengjøring, manglende ribber, mangel på erfaring og (ikke fritt for en porsjon likegyldighet.)

La disse linjer være en rettleiding til de mange som måtte være i tvil om fremgangsmåten ved rengjøring av lasterom på stykkgodsbåter.

NB! På kysten av USA må skipets mannskap ta seg av rengjøringen i sin helhet i tillegg til sine vakter og vanlig vedlikehold så langt en rekker.

HØEGH MISTRAL ble årets idrettsmerkeskip og mottok Kong Haakon VII's pokal. Den internasjonale serien i fotball ble vunnet av det svenske skipet APOLLO for 2. gang på rad. WW-skipene ble også plasert under pokaldryssset, og TRINIDAD nådde opp til 2. premie i 4 x 25 m stafett i svømming hvor 27 lag deltok, og mottok Velferdsrådets Pokal. TOSCANA nådde 3. plass i svømmeknappkonkurransen hvor 5 420 mannskaper fra 282 skip deltok. WW-skipenes øvrige plasseringer i konkurransene blir det gjort rede for i SKIBREDERI nr. 1/73.

Det er klart at det er god P.R. for WW-skipene, både det å være med i konkurransene og ikke minst å bli plasert blant vinnerne. Det som ikke kan måles i P.R. er imidlertid hva det betyr for den enkelte deltageres fysiske velvære og de utfoldelsesmuligheter dette byr på. Så la oss kjøre på i 1973, for god WW-P.R., vårt eget velvære og den utfordring dette gir oss alle.



— Er De hr. Møllers søster?
Interessant. Vi er hans foreldre



Red.: NILS WETLESEN



Trimrommet i underetasjen i RA 5 ble åpnet 25. januar av skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, i nærvær av WIL's styre og oppmenn. I en kort tale gav WIL-formannen Stein Kagge uttrykk for at det var tre navn han ville holde frem i forbindelse med åpningen: Arthur Sekelsten, Finn Tønnesen og Hans Olav Nordby.

Sekelsten nyder idag sitt otium som pensjonist, fremholdt Kagge. Når dette er tilfelle, når han virkelig nyder tilværelsen, slik han selv gir uttrykk for, bunner dette i Sekelstens forhold til det å holde seg i form, til friluftsliv og andre former for trim. Det var Sekelsten som foreslo for WIL-formannen å legge opp til et trimrom i kjelleren, et forslag som ble bifalt av styret. Finn Tønnesen, WIL's viseformann, ble utnevnt til trimsjef, og sammen med Hans Olav Nordby sørget Tønnesen for å gi det tidligere bordtennisrommet en ansiktsløftning på linje med en foryngelse av Bette Davis til noe i retning av Shirley Temple.

Kagge gav også uttrykk for anerkjennelse til styremedlemmer og oppmenn som har sørget for å spare inn på de forskjellige postene slik at opp-pussing og utstyr til trimrommet ikke nødvendiggjorde tilleggs-bevilgninger til WIL i 1972. Forståelse for betydningen av et trimrom hadde man på et tidlig tidspunkt fått i RA 5's øverste etasjer, men i en tid da utsiktene ikke var så helt lyse, var det hyggelig å slippe å be om noe ekstra. Når WIL klarte dette, skyldes det også den dugnad som ble nedlagt av enkelte ildsjeler blant medlemmene — ingen nevnt, men ingen glemt.

W.I.L. NYTT



Så var tidspunktet kommet for Wilhelmsen til å klippe over den røde silkesnoren som var spent mellom de to trimsyklene — og begivenheten ble feiret i sportsdrikken — sitronbrus.

Nærmere program for anvendelse av apparatene er utarbeidet av Nordby.

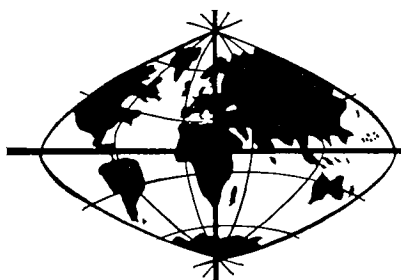
FOTBALLAPPELL TIL A-LAGET

Ganske nylig hadde vi en liten sammenkomst — samling i bønn — hvor det ble redegjort for vårt nye treningsopplegg. Vi bebudet et hardere opplegg enn tidligere, noe som ble forholdsvis godt mottatt. Alle vet at klimaet selv i fotballens bedriftsserie er hardt, og man kan få inntrykk av at enkelte lag driver så å si kontinuerlig trening året rundt.

For selv å stille best mulig rustet til inneværende sesong, vil det bli arrangert trening minst to kvelder pr. uke frem til sesongstart. Hans Olav Nordby er engasjert som trener, en jobb han med sine kvalifikasjoner skulle være skikket til å ivareta på den beste måte.

Dessverre er det ikke noen særlig tilgang på nye spillere. Dog har vår storscorer Peter Neess dimmet fra det militære og Walter Magnor har vist tildels glimrende keepertakter allerede. Dersom alle på laget nå kan bite tennene sammen og følge vårt nye opplegg, tror jeg vi kan gå til årets sesong med gode forhåpninger.

Thorleif Johnsen



LØST FAST

TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER

TANKSKIP

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

TIBERIUS ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til BP 19. januar i Gøteborg. Skipet går nå i ballast mot Persiske Gulf avsluttet.

OBO og O/O CARRIERS

TURCOMAN avgikk Europoort 28/12 i ballast til Persian Gulf. Skipet lastet full last crude i Kharg Island og er nå på vei til Le Havre og Shellhaven for lossing.

TARTAR ballastet fra Shellhaven 29/11 til Dubai og Ras Tanura hvor det tok en full last olje til Chiba. Skipet var ferdig utlosset i Chiba 22/1 og har ETA i Persian Gulf 7/2.

TEHERAN fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce. Skipet ankom Tobata 21/12 for lossing av kull og tok derefter olje i PG for full utlossing i Sao Sebastio, hvor det ventes å ankomme 5/2. Videre program er en malmlast fra Tubarao til Dunkirk.

BULK CARRIERS

TANABATA fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter utlossing av kull i Fukuyama 23—26/12, gikk skipet til Dampier hvor det tok en malmlast for Port Eleusis. Skipet ventes å ankomme lossehavn 8/2.

TAKARA — dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser. En malmlast fra Australia ble utlosset i Bagnoli 29/11—8/12. Skipet tok så en kullast i Newport News, som ble losset i Nagoya 24—25/1. Skipet er nå på vei til Dampier for å ta en ny malmlast, og ventet ankomst er 5/2.

TROLL FOREST fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Skipet dokket i Yokohama 10—15/12 og fortsatte derefter til Nagoya hvor det tok en billast. Denne ble losset i Baltimore og Jacksonville 11—15/1. Skipet går nå med en kornlast fra Mobile til Yokohama og ventet ankomst er 25/2.

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 til Open Bulk under sitt tidscerteparti mellom O.B. og Cantrans 15/12 og gikk inn på sitt nye tidscerteparti med Steelwood som befraktere. Under dette t/c tok skipet stålprodukter fra Antwerpen 17—23/1, som ble utlosset i Boston, Bridgeport og Baltimore 4—18/1. Skipet ble så igjen tilbakelevert fra Steelwood og gikk inn på et nytt t/c til Weyerhaeuser, fremdeles med Open Bulk som t/c owners. Beskjeftigelse under dette c/p er «forest products» NOPAC—Europa. Skipet ventes nå å ankomme New Westminster 4/2.

TROLL LAKE som også er britisk eiet, fortsetter under sitt tidscerteparti mellom Sanko og WW. Korn fra New Orleans ble utlosset i Kawasaki 20—22/12. Derefter fortsatte skipet til Nagoya og lastet biler der for utlossing i Boston og Newark. Skipet er nå på vei til US Gulf, for å ta en ny kornlast til Japan.

TAKASAGO fortsetter på sitt 5 års tidscerteparti til Daiichi. Skipet tok malm i Dampier 11—12/12, og denne last ble losset i Taranto og Port Eleusis 14—22/1. Skipet laster nå malm i Pepel for utlossing i Japan.

TAKAMINE — denne nybygning ble levert til oss fra byggeverkstedet i Kobe 27/1 og ble levert videre til Shinwa 28/1 for ett års timecharter. Skipet laster under dette certeparti i Australia en full last med malm.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS fortsetter på sitt tidscerteparti til oss.

SUN RIVER som ble levert til WW i Hangøe 25/11, ble tilbakelevert til rederiet i Lourenco Marques 16/1.

LAVAUX ble levert på sitt tidscerteparti til WW i Naples 5/12 for en reise til PG.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	H. Blintheim	S. Arvik	Svein Tollefsen	Jan Sæth	Jens Engsand	A. Ingebrethsen	Odd Jacobsen	K. Kristiansen	A. Flåten	K. Melland	S. Gundersen
TAGUS	A. Sinkaber	Johs. Johansen	A. Halvorsen	A. Halvorsen	Gunnar Jensen	Gunnar Jensen	Odd E. Aas	Jens Leknes	Jan I. Bru	G. Haugsand	Johan Nilsen
TAIKO	G. Waage	Sven Ulseth	F. Sandblåst	John Lund	K. Andersen	Astrid Nilsen	Arne Wahne	Arne Nilsen	Ole Bogh		J. E. Snare
TAIMYR	Bård Valstad	K. Bjåstad	Kjell Greåker	Knut Solvoll	A. Guttormsen	S. Johansen	P. Strandklev	Harry Olsen	J. Pedersen		A. Jervidal
TAIPING	Fr. Leyre Olsen	Kåre Sandvik	L. Kongshaug	Egil Aukan	A. Skaseth	Jon Giske	H. Lokstad	Aksel Sinding	G. Rebbestad	Terje Karlsen	T. Torgersen
TALABOT	Niils Iversen	K. Fagerbakk	Petter Akseth	K. Grindskår	G. Mikkelsen	Ole Simonsen	Hans Nilsen	Finn Holth	Per Blankholm		N. Jørgensen
TALISMAN	Johan Pedersen	Tor Furrevik	T. Hansen	T. Bang-Olsen	Finns Solem	Bjørn Falao	Falkvor Lund		L. Lyngvær		
TAMERLANE	H. F. Tonholm	T. H. Karlsen	E. Mathisen	B. Grøntoft	O. Telgen	Kåre Rydjord	Stigurd Bigseth	Tor Gundersen	T. Smørdal		E. Gundersen
TAMPA	R. Kristoffersen	Olav Klock	Jan Johansen	B. Bjørnlund	K. Skotheim	Bodil Hagen	Louis Skaar	Helge Aasen	K. Dalbakk	Arild Stue	K. Andersen
TARANTEL	H. Roll Horseng	A. Kvinnsland	T. Pettersen	Otto Wikeroy	K. Mathisen	Magne Berg	Odd Ottersen	B. Fremming	K. Furuheim	M. Berseth	S. Bjelland
TARN	S. Dímnestol	S. Gustad	Roger Fossum	Olav Svendsen	A. Hansen	Karl Nilsen	Arne F. Wik	Per Bjerkvik	Harry Bakken		S. Henriksen
TARONGA	Kr. Kristiansen	G. Larsen	V. Jacobsen	E. Fjeld	O. Fredriksen	Ingri Berg	J. Thorvaldsen	Amund Berg	S. Terjesen		S. Larsen
TATRA	Ingolf Fjelle	K. B. Olsen	J. Lindhovd	A. Gitmark	Egil Berg	Turid Aanerud	Stigurd Bigseth	J. Engebretsen	Per Osvik	Magne Drågen	N. Skrovseth
TEMERAIRE	O. Hornvedt	Åge Grubben	S. Barken	H. Edvarðsen	S. Pedersen	J. Skillestad	Sverre Aakre	S. Johannessen	Kåre Melby		B. Montandon
TENNESSEE	Rolf Karlsen	B. Sakshaug	B. Holmung	Gunnar Hagen	F. Engedahl	Morten Lund	Jorge Nilsen	J. Johannessen	L. Lillevik	T. Johannessen	S. Jarvoll
TERRIER	J. Jakobsen	L. Gamlem	Erling Stop	S. Bjølgerud	H. Johnsen	Olina Nielsen	Johan Olsen	Harald Olsen	A. Slettebakk	Th. Simonsen	Rolf Markmann
TEXAS	Olav Sætre	A. Hansen	S. Korslund	T. Nervik	K. Pettersen	Elise Thaan	Harald Valen	K. Riihimaki	S. Lorentzen	P. Syvertsen	Helge Hansen
THEBEN	A. Thygesen	E. Torlen	N. Johnsen	B. Notland	R. Selvig	Å. Sørensen	Sverre Gurrik	O. Kongshaug	Odd Olsen	J. Johnsen	A. Røen
THEMIS	A. M. Kristiansen	Klaus Olsen	Odd B. Falk	A. Nordgaard	Rolf Jørgensen	Clara M. Holst	Leif Bjårstad	Stein Nordby	L. Aanesen	I. Bugten	F. Magnussen
TIBER	F. Johansen	J. Sønsteby	T. Kristiansen	O. Nordgaard	Roy Hansen	J. Storsletten	G. Hanslien	Karsten Nilsen	E. Qiolevu	Ø. Orstad	B. Særvold
TIJUCA	Karlie Telge	K. Brandser	Alf S. Dale	Oskar Dahl	W. B. Sørensen	Niils Torsvik	Jostein Vokso	Karl B. Olsen	B. Engen	R. Slåtsbråten	Odd E. Jensen
TIRANNA	Willy Lund	E. Kvalheim	Johan Ostnes	R. Todal	R. Sørensen	Eli Bjåstad	H. Marthinsen	Ø. Schroeder	T. Myklebost		E. Glssum
TOLEDO	R. Brattvang	Kolbjørn Voss	Th. Bryde	W. Reyes	A. Hansen	Ingger Stindig	Leif Bjerkvik	S. Vikene	T. Høivold	E. Løseth	Ydu Dahl
TOREADOR	Vidar Foynes	A. Lervik	Tore Hagen	A. Frøstad	Oddvar Olsen	Reidar Nygård	Leif G. Svendsen	Jon Rodvik	B. Rodstad		John Karlsen
TORO	Ph. Lembourn	Paul R. Lie	O. Kragseth	H. Schancke	Odd Karlsen	Tore Andersen	G. Tallaksen	Leif Aronsen	Rolf Olsen		K. Hegggsbro
TORRENS	T. Mikalsen	J. Larsen	Per Brekke	Pål Myhre	John Nilsen	Solveig Ihle	K. Andersen	Jon Netland	A. Pedersen		R. Neergård
TORTUGAS	K. Bertelsen	Rolf Håbu	Hugo Møller	S. Støhr	N. Partapouli	Knut Sætre	Relf Nilsen	Jostein Messel	E. Johansen	Lago Bianco	
TOULOUSE	Just Jahren	Lars Mannes	Ole Knurvik	A. Heltnen	G. Stangeland	Y. Heitman	R. Christoffersen	I. Trondsen	Trond Karlsen		A. Ellassen
TOYAMA	I. Husum	K. Helminsen	T. O. Bjerkeng	Olav Skøien	Niils Olsen	K. Lian Larsen	P. Hasund	Åge Gronvold	W. Strand	I. Hansen	S. Simonsen
TRAVIATA	R. Verpeide	R. Pettersen	U. Snerting	Åge Hansen	A. Gundersen	Trond Rian	Ø. Gornnes	T. Erntzen	Helge Berg	R. Myklebust	F. Kleveland
TRIANON	S. Aksnes	R. Isaksen	E. Bakkejord	Chr. Hervig	P. Pettersen	Ingger Olsen	K. Godaker	L. Glærum	B. Strom		Jon Kleppe
TRICOLOR	R. Kolderup	Nic. Berg	Per Elide	Ole Chr. Næss	Olav Salen	Odd B. Stam	J. Valen	O. Øveraas	A. Opsahl	J. Holstad	Ø. Sande
TRINIDAD	Thor Johnsen	H. Kjønsvik	E. Følvik	H. Nyberg	G. Blaallid	Jan Myhrstad	Ove Løkkebo	E. Karlsen	O. Rodseth		E. Thoresen
TROJA	H. Lovik	L. Freystadvåg	A. Schel	P. Tendenes	A. Hellefjord	S. Emhjellam	K. Nordlien	S. Myrlund	S. Liland		T. Gjerde
TUGELA	T. Nilsen Bua	D. Thomsen	P. Podhorny	T. Hultmann	S. Saure	E. Thorsen	Svein Urheim	Ø. Hestmark	A. Knutsen	J. Griphage	Lau Stu Tin
TULANE	F. A. Johansen	J. Henriksen	K. Eldheim	J. Hansen	P. Christiansen	L. A. Johansen	R. Bjerkholt	Karsten Aaen	V. Kolbjørnsen	O. Gjetsund	O. Strømnen
TURANDOT	O. R. Vik	O. Thomassen	Frode Monsen	A. Jonassen	A. Ruud	T. Svendsen	Ø. Øveraas	K. Bostad	Finn Kemli	F. Mayer	S. Otterleif
TYR	Ole Hoff	Peder A. Lie	K. Gulliksen	R. Håbeth	K. Eldem	Kåre Bjerkan	Ole J. Olsen	Eugen Lunde	Finn Havnen		A. Nålsvold
TØNSBERG	A. Tepstad	Karl Haddal	Per Gran	R. Byklum	Bengt Arnesen	S. Hatlemark	B. Ystenes	Jon Håberg	Erk Olsen		H. Fritzvold
Bulkbåter:											
TAKAMINE	Finn Østlie	Ole Hagen	E. Jacobsen	J. Lindstøl	A. Gulbrandsen	Anton Pedersen	G. Haesøllch	A. Vindholm	H. Jonassen	Petter Engan	Horst Florian
TAKARA	J. Tidemann	H. Thomassen	W. Christiansen	E. Kvamsvåg	S. Blom Pettersen	R. Tidemann	Johan Hagen	G. Andersen	Egil Andersen		Jan Føstvik
TAKASAGO	Ove Stag	T. Ringsøy	J. Kristensen	Fred Larsen	K. Mydland	Leif Bakken	Alf Andresen	Birger Haug	P. Skotvedt	Ø. Bolstad	T. Stubberud
TANABATA	E. Pettersen	J. Jakobsen	Paul Harstad	Harald Elde	Rolf Reed	Helge Myrseth	Alf Lithun	Erk Hansen	Arild Husey		Ulf Aas
TROLL FOREST	M. Madsen	Christoffersen	H. Haugen	G. Sebuodegård	S. Kure	P. Andreaassen	D. Brandshaug	O. Arseth	Niils Olderød		M. Petrecevic
OBO-båter:											
TEHERAN	C. Melbye	Niils Linge	Svein Svendsen	E. Kvammen	K. Pedersen	Edgar Bergum	Olav Vassbakk	Olav Marvoll	M. Becker	Jan M. Hansen	Ø. Berntsen
TURCOMAN	Finn Melsom	Johs. Solheim	Ulf Arnesen	O. Elksund	Thor Holmen	T. Arnesen	Niils Leirvik	H. Hareide	Th. Kristensen	Ove Ring	L. Østebrod
Tankbåter:											
TABRIZ	Per Halten	Harry Dahl	T. Olafsen	Ole Loe	Håkon Remme	B. Thomassen	K. Mikalsen	Kåre Mathisen	H. Midthaug	O. Farstad	Ketil Elka
TAMANO	H. Abrahamson	T. Gjestad	I. Haugstulen	Tor Bøhn	Janos Horwath	Jon Brøten	A. Myreng	Arne Waagen	A. Honningsvåg	I. Holten	M. McDonald
TARTAR	K. Samuelsen	Erik Kvastad	Kåre Winge	Leif Wallerud	G. Johansen	Sven Stene	O. Tingvik	A. Iversen	Arne Pedersen	E. Pettersen	J. Bjonnes
TAURUS	Karl Roegggen	Svein Jensen	Lars Bjørcke	G. Håkensen	E. Engelbrethsen	Reidun McDonald	Einar Fanderå	Arne Klock	O. Einstulen	M. Siverio	Sverre Olsen
TEMLAR	E. Christensen	B. Vigelisjø	A. Christoffersen	Kåre Ljøen	Bjørn Joraas	Svein Odinsen	T. F. Færne	Alf Fredriksen	Ole Sørensen	Jens Hoyer	A. Schaufel
TIBERIUS	O. Amundsen	E. Vestad	Lars Stokke	Kjell Smevig	T. Abrahamson	Kåre Johnsen	B. Risvold	Arvid Risan	H. Vennesland	Rolf Hansen	Tore Hansen
TUAREG	Arne Røstad	Rolf Nilsen	W. Storheil	T. Ingolfsrud	Vidar Hansen	K; La.ngballe	Kr. Eckhoff	E. Malmstein	E. Nilsen		Santiago Soto
Nybygg:											
RORO 664	K. Myklebust										
TARAGA	A. B. Daviknes	Rolf O. Hansen	E. Hegland-Hansen	G. Halvorstad	F. Johannessen	Jan P. Gaare	O. B. Hansen	Kjell Gjøsda	F. Christoffersen	A. Wold	H. Hermansen
Supply skip:											
TENDER TROUT	O. Karlsen/Haaland	E. Johannessen/ T. Hansen					Øystrom/Vigre	Stor-re/P. Andersen			
TENDER TUNA	Niils D. Arnesen	Dageld/Bang Olsen					Folgero	T. Jensen/Haugland			