

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

# SKIB-REDERT

nr. 3/73

Et generasjonsskifte

Skipsreder Werring senior

Mange «skjulte kvaliteter»  
i norsk skipsfart

Rederikonferanse

Budsjett — seilende personell

Mannskapsskifte — Tender Tuna

Thor Bruu — 50 år på sjøen

NB fra Maritim Personellavdeling

Organisasjonsplan — W.W.

Velg rett kurs!

Perfeksjoneringskurs for stuerter

Veien til større arbeidsytelse

Skipsavisen

Brev fra leserne

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt

Løst og Fast



Forsidebildet viser TRICOLOR og TOYAMA  
ved Skandiahavnen i Göteborg.

## Et generasjonsskifte

Skipsreder Niels Werring besluttet seg i sommer til å tre ut som ansvarlig medlem av firmaet Wilh. Wilhelmsen 1. juli 1973. Fra samme dato ble hans yngste sønn, siviløkonom Morten Werring, opptatt som ansvarlig medlem av firmaet, som ble startet av hans oldefar i 1861. Niels Werrings sønner, Niels Werring jr. og Morten Werring, representerer sammen konsul Halfdan Wilhelmsens familiegren i firmaet.

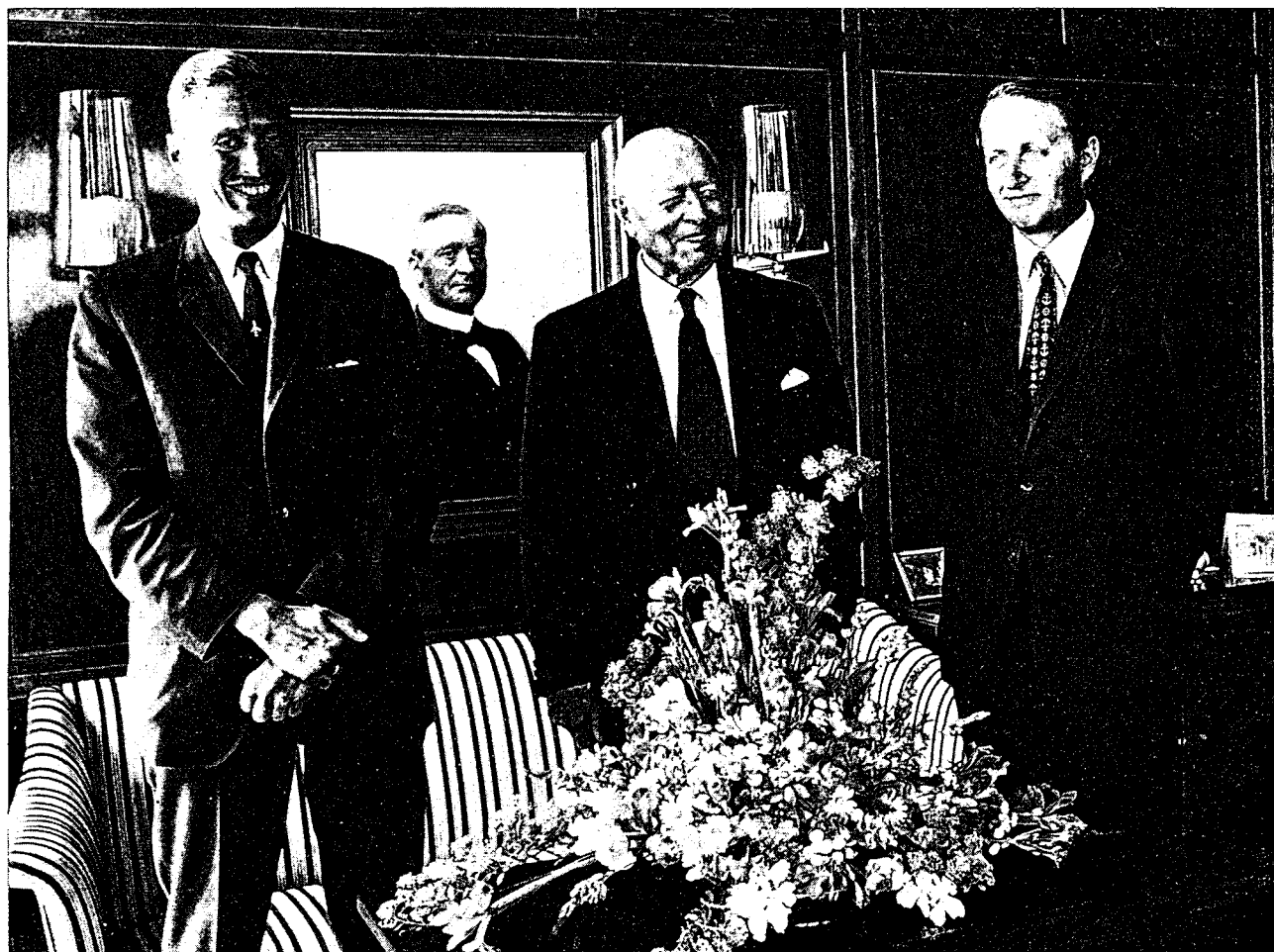
Niels Werring trådte inn i firmaet i 1930. Han var seniorsjef og styreformann i rederiets syv aksjeselskaper de siste 15 år.

Morten Werring er født i 1939. Etter examen artium reiste han først til England, siden til Sveits for å utdanne seg videre. Han avla eksamen som siviløkonom ved universitetet i Geneve i 1964, etter avtjent verneplikt og en kortere tid til sjøs. I tidsrommet 1964/67 arbeidet Morten Werring ved utenlandske shippingforetagender i New York og Tokyo. I oktober 1967 ble han tilknyttet firmaet som daglig leder av tank/dry cargo seksjonen, fra 1970 som direktør.

Redaksjonskomiteen for Skib-Rederi ønsker, ved Niels Werrings uttredelse av firmaet, å rette en varm takk til ham for den innsats han har gjort for firmaet og for den interesse han og hans hustru, overhoffmesterinne Else Werring, alltid har vist for de ansatte ve og vel. Denne interesse har også gjort det til en takknemlig oppgave å lede Wilhelmsens Idrettslag.

Samtidig ønsker redaksjonskomiteen Morten Werring lykke til i hans nye stilling.

## *Skipsreder Niels Werring senior*



*Skipsreder Niels Werring og hans to sønner, Niels Werring jr. (t.v.) og Morten Werring (t.h.), bak den blomsterhilsen som ble overrakt firmaets seniorsjef på vegne av de ansatte under hans siste arbeidsdag på kontoret.*

På et kort som var vedheftet blomsterhilsenen fra de ansatte, sto følgende tekst:

*Kjære skipsreder Werring.*

*Når De nu trekker Dem tilbake, ber vi Dem motta denne blomsterhilsen fra firmaets ansatte — ombord og i land — med vår varme takk for den innsats De har gjort for WW og for oss i mer enn 43 år. I medgang og i motgang har alle som har arbeidet i WW's tjeneste hatt en verdifull følelse av trygghet, som også har vært en vesentlig kilde til inspirasjon i bevisstheten om at de ansattes ve og vel hele tiden har spilt en stor rolle for Dem ved de mange viktige beslutninger som er truffet i Deres tid som seniorsjef.*

*Måtte De få mange gode, lyse og lykkelige år fremover.*

*Oslo, 29. juni 1973.*

---

#### **Skipsreder Werrings takk:**

*Hjertelig takk for den praktfulle blomsterhilsen som jeg hadde den store glede å motta fra firmaets ansatte — ombord og i land. Jeg ble meget rørt over denne oppmerksomhet og over de hyggelige ord som fulgte med. Jeg hadde ikke tenkt at det skulle bli slike ovasjoner, så jeg ble helt overveldet. En hjertelig takk til alle som har vært med å glede meg på denne måte.*

*Dessverre kommer vi «sjefer» ikke i direkte kontakt med hver enkelt ansatt slik som i gamle dager da vi var langt færre, og dertil kommer også at jeg selv for 6 år siden da jeg ble 70 opphørte med å delta i det daglige rutinearbeidet her i firmaet, og i disse år fortsatte også staben å øke betraktelig. Jeg nevner dette som en unnskyldning for at jeg dessverre ikke har hatt den samme kontakt med våre ansatte som tidligere.*

*De store julefestene har jeg også holdt meg unna i de senere år, da jeg syntes jeg var blitt for gammel, men interessen for våre folks ve og vel har alltid vært stor og jeg håper inderlig at det gode forhold som har eksistert vil fortsette til gjensidig glede for de ansatte og for firmaet.*

*Vennlig hilsen  
Niels Werring*

# Mange «skjulte kvaliteter» i norsk skipsfart

Av direktør Kjell Storvik,  
Norges Rederforbund



Vi lever i en tid hvor de direkte materielle goder, som kan måles i kroner og ører, tilsynelatende har mistet meget av sin verdi. Derfor er det forbausende at norsk skipsfart's «skjulte kvaliteter» ikke trekkes frem i den offentlige debatt om næringslivets plass i vårt fremtidige samfunnsliv. Selv om Norge ennå ikke har råd til å se bort fra skipsfarten's bidrag til vårt nasjonalprodukt, sysselsetting og valutainntekter, tror vi imidlertid innen norsk skipsfart at det knytter seg en rekke kvalitative aspekter til næringen i samfunnsmålestokk, goder som ikke kommer frem på en tilfredsstillende måte ved tradisjonelle økonomiske betraktninger. Jeg er imidlertid overbevist om at næringens kvalitative egenskaper, etterhvert vil bli mer iøynefallende.

La meg i stikkord få konkretisere noen av de kvaliteter jeg tenker på — men tilgi meg hvis jeg fortsatt skulle skjule en smule til næringens evne til å skape klingende mynt. Disse kan jo fortsatt brukes til en rekke gode formål i vårt land.

— Rekrutteringen til høyt lønnsyrket i vår handelsflåte kom så sent som i 1971 fra samtlige av landets kommuner. (De endelige tall for 1972 foreligger ikke ennå.) Hovedtyngden av sjøfolkene kommer fra strøk med svakt eller ensidig utbygget næringsliv. En sjømann kan bo hvor han vil. Skipsfarten har således betydd meget for vår **distriktsutbygging**, men nevnes allikevel bare sjelden i denne forbindelse.

— Lønsmessig og avansementsmessig er det ombord full **likestilling** mellom kjønne.

— Arbeidsoppgavene i en flåte, som er skreddersydd for spesielle laster og trades, innbyr ikke til fremmedgjøring. En sjømann har et meningsfylt arbeide hvor han raskt når opp i ansvarsfulle stillinger. Innen deler av vår flåte har samarbeidstanken fått større grobunn enn i de fleste landfaste bedrifter.

— Utbyggingen av vår flåte finansieres i hovedsak fra utlandet. Den legger ikke beslag på den innenlandske kapitaltilgang til fortrengsel for andre næringer.

— Skipsfarten er kanskje den eneste norske næring som har en klart dokumentert internasjonal konkurransedyktighet uten preferanseordninger eller subsidier av noen art fra norske myndigheter.

— Av de totale havforurensninger representerer skipsfart kun en brøkdel. Nasjonalt og internasjonalt arbeides det meget for å kunne redusere ufrivillige utslipp ved havarier.

— Ved å tilby verdenshandelen rasjonelle transporter, medvirker den norske handelsflåte til å øke det internasjonale varebyttet. Dette kommer i høy grad u-landene til nytte. Norsk skipsfart går også aktivt inn for å assistere disse land ved utbygging av havner og utvikling av en handelsflåte som kan drives på konkurransedyktig basis uten subsidier eller andre støtteordninger.

— Skipsfarten er en internasjonal markedsfører i stor skala for betydelige deler av norsk industri.

— Investeringene i skipsfart låses ikke fast i uflyttbare driftsmidler. Spesielle skipstyper som blir uhenksiktssmessige eller ulønnsomme kan vanligvis over natten avhendes på et verdensmarked.

— Det er mange eksempler på at norske redere konverterer adskillig av sin erfaring over i annen virksomhet, som f. eks. industri, bank, forsikring, turisme osv. Uten denne erfaring, og uten de allerede etablerte internasjonale forbindelser, er det vel sannsynlig at meget av denne landfaste virksomheten ikke hadde kommet igang. Det er forøvrig karakteristisk at de mange oljeborerigger som er kontrahert for norsk regning, alle er bestilt av norske rederi-interesser.

## REDERI- KONFERANSE



Tematet motivering står sentralt i den nye rederikonferansen. På bildet ser vi maritim personellsjef Thorstensen i ferd med å formidle en del teori om emnet. I bakgrunnen er det ene TV-anlegget gjort klart for bruk.



Mye av tiden går med til gruppeoppgaver og lignende. Her innleder opplæringskonsulent Bangsmoen til en ny oppgave, mens deltagerne gjør sine notater.

med  
lederutvikling

I uken mandag 18. — fredag 22. juni ble det holdt rederikonferanse i undervisningsrommet i RA 5. Hensikten med denne konferansen var en videreføring av de rederikonferanser som ble avviklet i perioden 1968—1972, og hovedsaken var å fremme en lederutvikling ved

- å øke kunnskapene om den personellmessige side av lederfunksjonen,
- å øke forståelsen av rederiets systemer for drift av skip,
- å utvikle samarbeidet innen skip/kontor og mellom skip og kontor.

Til bruk ved «lederutviklingen» ble det benyttet to Sony video-anlegg for opptak og avspilling av gruppeoppgaver o. l.

Konferansen ble lagt opp og ledet av maritim personellsjef Sverre Thorstensen og opplæringskonsulent Hans Chr. Bangsmoen med assistanse av personalkonsulent F. Lund fra NR/SAF. Dessuten medvirket driftsjef Erik A. Kruse og rederilege Ole W. Tenfjord. Fra flåten deltok kaptein Reidar R. Kolderup — TRICOLOR, kaptein Frank Johansen — TIBER, overstyrmann Jon Bjørheim — TRICOLOR, overstyrmann Arne Kvinnsland — TARANTEL, maskinef Johan Valen — TRICOLOR, maskinsjef Arne Wathne — TAIKO, 1. maskinist Oddmund Kvam — TRICOLOR, 1. maskinist William Strand — TOYAMA, stuert Odd E. Karlsen — TORO og stuert Sverre R. Pedersen — TEMERAIRE. Fra kontoret deltok driftsinspektør Øistein Arntsen, avdelingssjef Svein Antonisen, forhyringssjef Kaare Børke og nybygningsinspektør Asbjørn Marcussen.

## Budsjett seilende personell

Som bekjent har rederiet nu i 12 år hatt en ordning med fast ansettelse av seilende personell. I løpet av disse årene har ordningen gjennomgått flere utviklingstrinn og omfatter nu alle kategorier seilende personell inklusive aspiranter.

Til å begynne med var det naturlig at de som hadde seilt i rederiet i noen år tok fast ansettelse. Ved innføring av offisersaspirantordningene i 1966 og de øvrige aspirantordninger noen år senere ble det klart at rekruttering i stigende grad ville komme til å skje via en av disse ordninger, videre at opprykk til høyere grad ville skje gjennom et rederiinternt karrieresystem.

Vi har nu kommet så langt når det gjelder fast ansettelse at vi kan slå fast at målsettingen er nådd for de fleste kategoriers vedkommende. Dette betyr selvsagt ikke at vi stopper all videre rekruttering og opprykk, men oppgaven består nu mer i å opprettholde og justere målsettingen. For å kunne planlegge, organisere, effektivere og måle resultatet av dette arbeid har vi for første gang utarbeidet et BUDSJETT SEILENDE PERSONELL for årene 1973—77. Dette vil bli holdt ajour på tilsvarende måte som det øvrige budsjett i Maritim seksjon, som et rullerende 5-års budsjett.

Utgangspunktet for budsjetteringen er antall skip eller **personellbehovet**. For årene 1973 til 1977 har vi anslått antall skip til henholdsvis 55 — 50 — 45 — 45 — 45. På grunnlag av dette antall beregnes personellbehovet i henhold til bemanningsoppgaver, statistikk for ferie og sykefravær, planlagt skole- og kursvirksomhet, militærtjeneste osv. Ved en slik beregning kommer vi for eksempel frem til at vi trenger 76 stuerter for å besette stillingen på 55 skip. Tilsvarende beregning gjøres for de øvrige offiserskategorier.

Neste skritt i budsjetteringen er å beregne **avgang** pr. år i løpet av 5-års perioden, avgang på grunn av alder, sykdom, opprykk til høyere grad og andre årsaker.

På tilsvarende måte beregnes **tilgang** ved offisersaspiranter som har fullført skolegang og opplæring ombord, opprykk fra lavere grad og ved ansettelse utenfra. Det er særlig denne post som er «regulatoren» i systemet ved at vi avpasser ny rekruttering i forhold til behovet for tilgang.

Fra de seilendes synspunkt er det sannsynligvis to spørsmål som er av særlig interesse:

1. Hvilken sikkerhet har jeg for å beholde jobben?
2. Hvilke muligheter har jeg for å rykke opp til høyere grad?

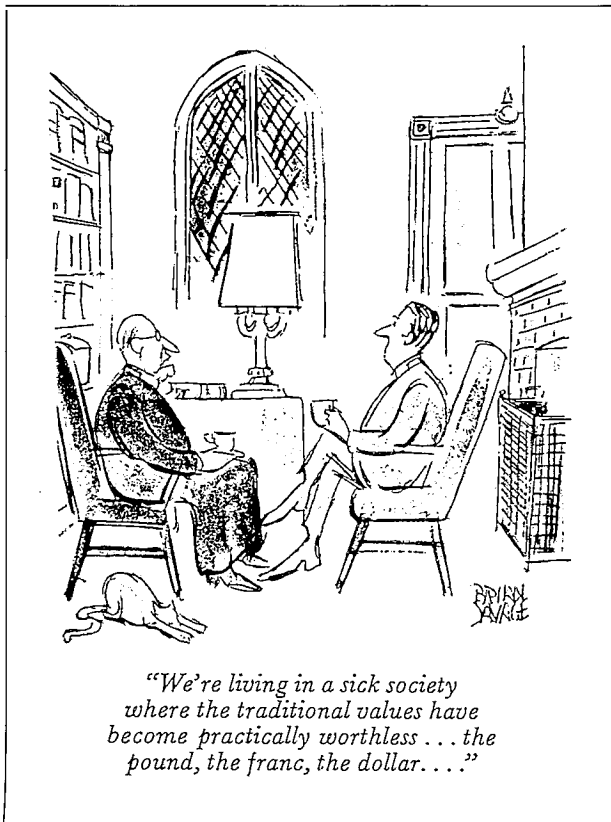
Det første spørsmål er lett å besvare. Det har lenge vært en klar politikk i vårt rederi at en eventuell reduksjon av personellbehovet skal møtes ved naturlig avgang. Selv om vi i korte perioder kan ha et visst overskudd av enkelte kategorier offiserer, viser det seg i praksis at et slikt overskudd hurtig absorberes

ved for eksempel mindre justeringer av tjenestetid og ferie.

Det andre spørsmål har selvsagt særlig interesse for offiserer dekk og maskin. Vi har utarbeidet noen enkle regler for opprykk basert på **tjenestetid i graden, skolekvalifikasjoner, alder og bedømmelse**. Disse regler vil gradvis bli innarbeidet og eventuelt justert etterhvert som vi vinner erfaring.

Det er sannsynligvis klart for alle at opprykk vil måtte skje etter en pyramidemodell. La meg ta et eksempel: De fleste 2. sturmenn vil rykke opp til 1. sturmenn etter en forholdsvis kort tjenesteperiode forutsatt at skolekvalifikasjoner og bedømmelse er tilfredsstillende. Et noe mindre antall 1. sturmenn vil kunne rykke opp til oversturmenn, og igjen et mindre antall vil kunne rykke opp til skipsfører.

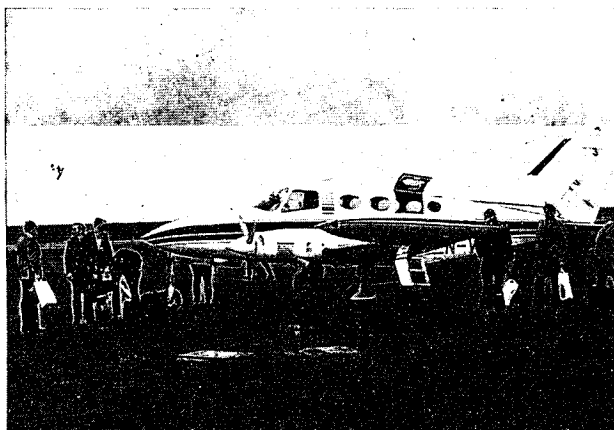
Den enkelte offiser har selv innflytelse på sine opprykksmuligheter gjennom sin skolegang og sitt tjenesteforhold ombord. Kapteinen (skipsledelsen) har innflytelse på opprykksmulighetene ved den bedømmelsen som gis ved avmønstring. En bedømmelseskomité bestående av fem personer fra Driftsavdelingen og fem personer fra Maritim personellavdeling foretar en samlet vurdering og innstiller offiserer til opprykk. Vi synes selv at vi gjennom dette har kommet frem til en betryggende ordning både sett fra de seilendes synspunkt og fra rederiets synspunkt.



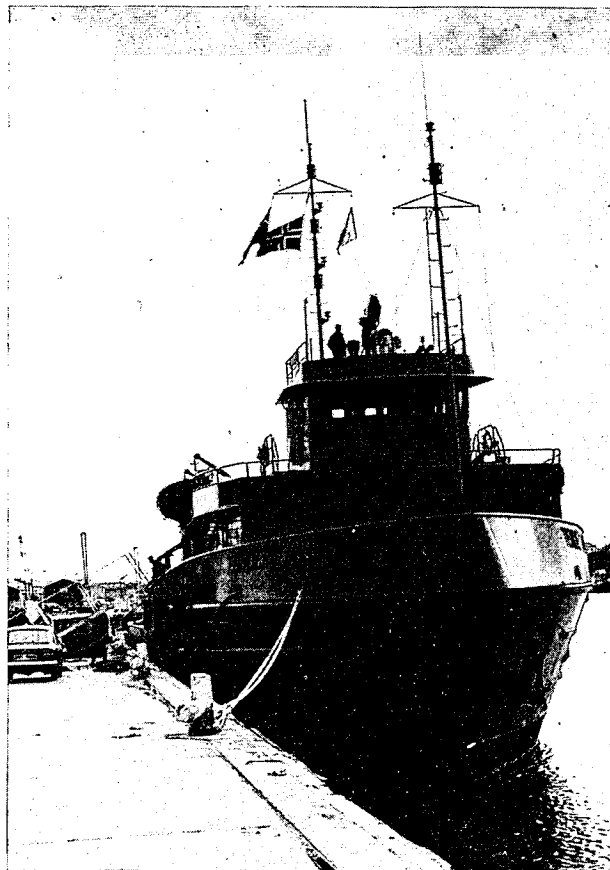
*"We're living in a sick society where the traditional values have become practically worthless... the pound, the franc, the dollar..."*

CHR. L'ORANGE

## Mannskapsskifte – supplyskip Tender Tuna



Ankomst Norwich ca. 30 km fra Great Yarmouth.



Avløsning i Great Yarmouth.

Som kjent er besetningen ombord i supplyskipene mønstret på spesielle vilkår, hvor det blant annet er nevnt at de ansatte skal ha 2/3 av tiden ombord og 1/3 av tiden på ferie-fritid i land.

Skipene skal hovedsakelig opereres fra engelske havner foreløpig. Når det gjelder flyforbindelse til disse havner, er den dårlig, og man må dessuten benytte annen kommunikasjon i tillegg.

Det ble av den grunn nødvendig å undersøke flere alternative løsninger. Til slutt fant man frem til et skredersydd fly som tar åtte passasjerer — nøyaktig samme antall som skipet benytter i Nordsjøen.

Den 5. mars ble første mannskapsskifte foretatt. Kl. 0800 lettet flyet fra Fornebu, mellomlandet i Stavanger for å ta med en matros og landet i Norwich i nærheten av Great Yarmouth kl. 12.50 etter en fin flytur, til tross for sterk motvind.

I to taxier bar det videre til M/S TENDER TUNA, som lå i Great Yarmouth, hvor avløsning ble foretatt. Dette tok ca. 1/2 time. Nå må det bemerkes at kaptein og maskinsjef reiste neste dag, dette fordi skipet hadde 11 manns besetning på veien fra Formosa til Great Yarmouth.

Kl. 15.45 lettet flyet igjen fra Norwich og kl. 18.00 gikk fire mann i land i Stavanger for viderereise til Bergen og Kristiansund. Kl. 19.30 ankom flyet igjen til Fornebu, så å si nøyaktig etter den på forhånd oppsatte plan.

Jeg hadde inntrykk av at passasjerene likte flyturen godt, og spesielt var det greit at flyet sto klart til enhver tid. Når det gjelder service på flyplassene, var denne førsteklasses, og det var ingen unødig venting.

Jeg fulgte selv operasjonen med henblikk på å finne ut om det var en sikker og betryggende måte å reise på og dessuten om den oppsatte plan ble fulgt.



Venting på taxi på flyplassen. Fra venstre 1. maskinist Per Andersen, matros T. Madland, matros S. Andersen, kokk R. Sørrhaug, maskinsjef A. Brynhildsen, matros J. Stolpnes, overstyrmann T. Salvesen. Kaptein Odd Karlsen kom fra TENDER TROUT som lå i Invergordon.



Avgang Norwich. Fra venstre piloten, matros N. Farstad, matros J. Alvestad, matros A. Rovik, overstyrmann T. Dageid, 1. maskinist H. Haugland, 1. maskinist T. Jensen og kokk S. Larsen. Kaptein N. D. Arnesen, maskinsjef P. Folgerø. Overstyrmann Bang-Olsen og matros R. Livendahl reiste neste dag.



## Thor Bruu forteller om sitt opplevelsesrike liv på sjøen gjennom 50 år

Den gang konsul Gisle Johnson ble hengt ut av vinduet i 5. etasje, da fortelleren tilbrakte en natt med grisen rundt halsen — Om Barnefondet som har skaffet 360 unge utdannelse, om kreosot som tannverksmiddel, og den gang båten havnet i Kristiansand istedenfor i New Orleans og om fordelen ved å være forsiktig med piker vin og sang!



Sjelden har jeg møtt en mann — og aldeles ikke en av den eldre årgang, med en så velordnet hjerne som Thor Bruu — av Nøtterøy. Rett skal være rett — det er Nøtterøy som er blitt hans hjemsted nu, selv om familien i generasjoner har tilhørt Tønsberg. Kaptein Thor Bruu bor i en av de hyggelige boliger rederiet har bygget for veltjente folk i det gamle rederi. Det er ikke lenge siden Thor Bruu flyttet dit — han kom fra Stockholm hvor han hadde bodd i 15 år.

Det går frasagn om Thor Bruu, av hans sjømannskap, hans humor og hans humør. Han er et oppkomme av historier — og han kan kunsten å fortelle. Det slitsomme liv i mange år på sjøen har ikke knekket hans helse. Daglig tar han en tur til byen og i Storgaten kan man møte ham, en høy, flott skikkelse iført mørk frakk og mørk hatt og med stokken elegant vippende. Han **trenger** ikke stokken, men han synes den hører med til påklædningen!

Noen avsporing i samtalen finner ikke Thor Bruu seg i — han forteller rolig og med dyp respekt for kronologien, så han fører meg bestemt tilbake til historiens rette forløp hvis jeg kommer på viddene.

— La oss ta det som det kommer, sier Thor Bruu og er urokkelig der vi sitter og prater om seilskuter, damp

og lastebåter, om tonn og skoler, om å være sjømann under krig og om antikviteter.

— — —

Bruu-familien er gammel i Tønsberg — og enda eldre i Vestfold. Slekten kan man følge tilbake til 1500-tallet, men vi regner Peder Halvorsen Bruu fra Nøtterøy som stamfaren, forteller Thor Bruu. Han levde på 1700-tallet, og var bl. a. reder — og eiet i sin tid Sandøya.

— I de senere generasjoner var det ikke sjøfolk i familien, hvorfor holdt ikke De dem til mønsteret — kjøpmannsdisker?

— Jeg var den eneste i familien som ble «sjørøver». Min bestefar startet forretningen i Storgaten, min bror Johannes var den siste som hadde den. Mor var også av Tønsberg-familie, hun var en Bull — en av hennes brødre var den kjente kirurg Peter Nicolay Bull.

— Hvorfor ble det sjøen for Dem

— Fordi skolen ikke ville vite noe av meg, jeg skøyet nok litt for meget og det akseptertes ikke. Da jeg var blitt konfirmert fikk jeg hyre — dro ut fra Husøy en maidag i 1905 — med seilskuten «Antigua», en fullrigger som tilhørte Melsom og Johannesen, Oslo. En dekksgutt hadde dengang 12 kroner i hyre, 1. styrmannen hadde 70 og han hadde pent hus i Stokke! Vi skulle til Canada for å laste «snelleved», noe fin bjerkeplank som ble brukt i snelle-

produksjonen. Vi seilte opp St. Lawrence-floden og da vi kom inn under St. Ann «fløy vi på land» og der sto vi bomfast, nettopp i det øyeblikk vi skulle til å «hilse» på konsulen, som forøvrig var vår agent. Det blåste opp til storm og mannskapet fikk ikke lov å oppholde seg på dekk — man fryktet at riggen skulle falle ned. Like i nærheten var det et nonnekloster, hvor det ble kimt med klokkene og hvor nonnene ba høyt for oss. Dette likte ikke guttene — bare de vil holde opp med det, så går det bra, sa de. Dagen etter kom kaptein Torgersen seg i land, fikk tak i hest og vogn og kjørte til Montreal hvor han ordnet med taubåt og dykker. Dykkeren undersøkte bunnen på «Antigua» og — nu gjør jeg det kort — det endte med at det ble slått inn noen treffjeler i sprekkene — og det ble godtatt. Etter lasting kunne vi seile ut igjen og den turen gikk uten vanskeligheter. Vi losset lasten i Ardrössan i Skottland og ble så slept inn til Glasgow for å ta inn en last kreosot. Så lenge vi hadde kreosoten ombord var det ikke én som hadde tannverk.

— Nei, hør nå — —

— Ja, ikke vet jeg hvordan det hang sammen. Det var forferdelig mye tannverk i den tiden, men på den turen slapp vi den plagen, det er sikkert nok. Neste bestemmelsessted var New Orleans og kaptei-

nen talte på knappene om vi skulle gå søndenom, altså gjennom Kana-len eller nordenom Skottland. Dagen for avseilingen kom, med solskinn og fint vær og kapteinen besluttet at vi skulle gå nordenom — men det skulle han helst ikke gjort!

— Hvorfor ikke

— Et par dager etterat vi hadde lagt ut satte det inn med storstorm, altså nesten orkan — og den varte i 15-16 dager. Vi mistet storraen, mersseilet og flere andre seil. Storraen ble stående og slå i rekka til vi omsider fikk kappet den ned. Vi fikk en stor lekkasje, og det aller-  
verste var at vi mistet ratt og kompass. Vi visste ikke hvor vi befant oss, drev omkring dag etter dag. Køyene i mannskapslugarene var dyvåte så guttene sto og sov! Jeg var heldig — på grunn av fars bekjentskap med kapteinen, så fikk jeg ligge der hvor vi oppbevarte seilene. Kapteinen hadde med kona og tre barn på den turen. Fruen var født Gram herfra.

En dag — da hadde vinden løyet noe av — ropte utkikken: Det brekker i le — —

— Det må De forklare for en innbitt landkrabbe!

— Ganske enkelt at vi kunne se grunnene! Vi fikk beskjed om å ta på livbeltene — fremdeles ante vi ikke hvor vi var — bare hav på alle kanter. Heldigvis drev vi forbi disse revene. Neste morgen fikk vi se lys fra noen lykter under akterenden på båten og vi hørte en stemme som ropte «Antigua» av Kristiania — på norsk! Det var noen fiskere som lyste for å se navnet på skuta. Fiskerne forsvant og vi fikk etterpå vite at de hadde ringt til rederen for å forlange 10 000 kroner i erstatning fordi vi hadde drevet opp i garnene deres og hadde ødelagt dem. Melsom tok telefonen og ba fiskerne dra til h -- for «Antigua» er på vei til New Orleans den!

— Tør man så spørre hvorfra fiskerne hadde telefonert?

— Fra Kristiansand! Vi hadde drevet mellom Shetland og Færøyene mot norskekysten. Vel, vi kom oss inn til Kristiansand og fikk reparert.

Efterpå gikk «Antigua» på New Orleans, losset lasten og fortsatte til Ny Caledonien, en fransk besiddelse i Stillehavet for å laste sink — efter avgangen derfra hørte man aldri noe til «Antigua», den ble borte med mann og mus.

— Men hvor var De?

— Jeg? Jeg mønstret av i Kristiansand, jeg — det lakket mot jul og jeg lengtet hjem. Dessuten ville jeg ta styrmannskolen og det gjorde jeg, da var jeg 17 år. Det ble ikke flere seilskuter for meg. Neste båt var S/S «Vestfolk», Peder Johannesen og A. B. Bull, ikke han A B med Bulleverven! «Vestfold» var på 2700 tonn og skulle til Chile og dit kom den da også. Det var den minste båten som noen gang hadde gått fra Europa til Chile. Chilefarten var forresten meget interessant. Vi gikk inneskjærs helt opp til Chiloe. Vi måtte ankre hver natt — de fantes ikke fyrhus på strekningen. Det hendte vi fikk besøk av indianere. Hvordan de kunne eksistere i det klimaet — det var ganske kaldt da — var ikke til å begripe. Deres påkledning besto av en selskinnslapp foran og en bak. I kanoene sine hadde de varme og det ble fortalt at det var den eldste av kvinnene som hadde ansvaret for at ilden ikke gikk ut. Hvis det skjedde, ble hun ganske enkelt drept. På «Vestfold» var jeg 3. styrmann.

— Og da var hyren?

— Efter fortjeneste! Det vil si efter hva jeg var verdt. Efter 4 års tjeneste hadde jeg 35 kroner pr. måned, men jeg må tilstå at da jeg kom hjem og hadde mønstret av, fikk jeg 500 kroner attpå av rederiet.

— Altså efter fortjeneste?

— Antagelig.

— Men rik ble De ikke av de små hyrene?

— Rik og rik, men vi greide oss.

— Når ble De skipper?

— I 1923. Da ble jeg fører av Wilhelmsen-båten «Simla», også damp. I Wilhelmsen-rederiet var jeg

helt til jeg mønstret av for godt i 1955.

— Det sies at De var Wilhelmsens «flaggskipper»?

— Det er noe man sier det, og jeg vet det ble sagt om meg. Jeg var forresten ikke uavbrutt hos Wilhelmsen — ville prøve noe annet og var ansatt ved et skipsmeglerkontor i London et par år, tjente godt en tid, men så endret situasjonen seg og jeg fant det best å gå til sjøs igjen. Senere førte jeg forskjellige skip og ble i 1939 fører av «Torrens», den var ny den gang.

— Og den båten går det frasagn om?

— Det stemmer nok. Navnet «Torrens» er ikke glemt. Det var under krigen den fikk sitt ry. Da krigen kom ble vi underordnet den amerikanske armé — —

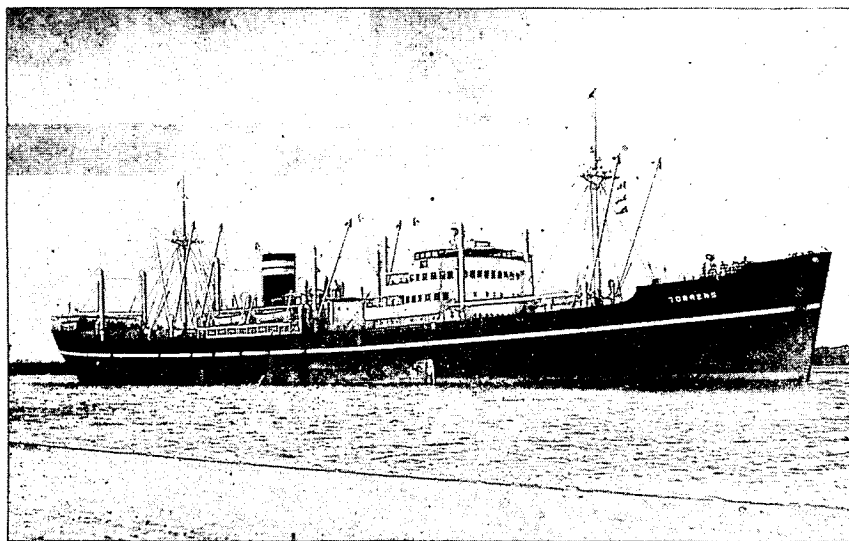
— Dette trenger absolutt en forklaring?

— Her er den: Ordningen er slik derover at arméen har ansvaret for mat, proviant og tropper. «Torrens» var engasjert i trosstransporten på Stillehavet. Vi tok med 2 400 mann hver gang — til Australia, Filippinene og andre steder. I alt fraktet «Torrens» 63 000 soldater pluss bombelast, bensin og fly, både i hele og i kasser.

Hvor stor var «Torrens»?

— Ikke særlig stor efter dagens målestokk, 10 300 tonn d.w., men den gang var den ingen smågutt. Og vi var godt armert, hadde 15 permanente kanoner, 19 norske skyttere og dertil amerikanske soldater. «Torrens» skjøt med to fly og sannsynligvis tok vi en ubåt.

— Svar nu ærlig: var De aldri redd?



M/S TORRENS — «Ship of Good Cheer».

— Nei aldri, noe nervøs kunne man jo være, når man dro ut på ny tur, men når det brakket løs var nervene i orden. Det nytter ikke å ha nerver i slike situasjoner.

— Hvor ble det av «Torrens»?

— Solgt til Grekenland.

— De har vært ute i hardt vær mange ganger?

Thor Bruu ler hjertelig og sier: Da må jeg fortelle Dem om en tur fra Java til Bristol med en sukkerlast. Da vi kom opp til Biskaya fikk vi storstorm. Rorkjettingen kom i ulage, og vi fikk en voldsom slingring. Noe måtte gjøres så vi ikke skulle brette ned. Etterat vi hadde diskutert saken — jeg var styrmann den gang — ble det til at jeg påtok meg å gå akterut, sjøen brakk veldig over akterdekket. Jeg kom meg heldig over og fikk klart rorkjettingen slik at vi kunne styre. Men tilbake igjen torde jeg ikke gå! Jeg satte meg på en taukveil i nærheten av grisehuset. Vi hadde én gris ombord. Der satt jeg da og halvsov, sov litt også, da det plutselig kom en brekksjø over poppen — og den slo grisehuset til pinneved. Jeg visste ikke ordet av det før jeg hadde grisen rundt halsen. Av all min kraft forsøkte jeg å få løst grise-labbene fra halsen — men forgjeves. Grisen hadde antagelig fått krampe. Og der ble vi to sittende i den skjønne omfavnelse til ut på morgensiden. Da fikk man kastet en line til oss og vi, grisen og jeg, ble halt midtskips. Det var noen som hygget seg riktig godt over synet, lo og ropte: Der kommer to riktig fine griser! Jeg fikk et glass konjakk av skipperen etter strabassene og grisen fikk et fint leie i messesofaen som var stappet med halm og gravet seg ned i halmen. Men dessverre, den hadde ikke tålt oppstyret, og døde. Da jeg fortalte historien til min kone, sa hun, at grisen sikkert hadde reddet livet mitt, fordi den hadde holdt meg varm! Det var nemlig i november måned dette hendte.

— Siste båten De hadde?

— Var «Thermopylæ», den var ferdig fra Aker i 1949, var på 10 500 tonn d. w. og var Wilhelmsens flaggskip en del år.

— Er den sann den historien om sjømannen og Gisle Johnson?

— Jaså, De har hørt den? Sann er den, for Gisle fortalte meg den selv. Han var generalkonsul i Shanghai da det hendte. En sjømann, litt full var han og såvidt jeg husker,

var det en finne, kom inn på kontoret til Gisle og krevet penger. Det ville ikke Gisle gi ham og så ble finnen meget vred. Det var en svær rugg, og Gisle var heller liten. Finnen tok konsulen i nakken og i bakken og holdt ham utenfor vinduet — i 5. etasje og skrek, at hvis han ikke fikk penger, ville han slippe konsulen i gaten! Gisle hadde jo strengt tatt ikke annet å gjøre enn å føye seg — men sjømannen ble nå arrestert etterpå, da!

— Hva har livet lært Dem, de er jo nu 83 år gammel?

— Jeg har lært meget — la meg nevne én ting: Helt fra jeg begynte å stå på egne ben visste jeg at det beste var å være forsiktig med alkohol. Den leveregel har jeg fulgt og det har hjulpet godt — man skal vært forsiktig både med piker, vin og sang!

— Hva med dagens norske sjøfolk?

— De er utmerkede. Jeg hører ikke annet enn godt om dem.

— De nye store skutene da?

— Dem tør jeg ikke si noe om — jeg kjenner dem ikke — — —

— Vi må ikke glemme å snakke om barnefondet Deres?

Det lyser opp i Thor Bruus ansikt. Barnefondet ja, det er det jeg har hatt mest glede av i mitt liv! Det var under krigen ombord på «Torrens» at jeg fikk ideen til å opprette et fond til fordel for norske sjøfolks barn, de barn som mistet sine forsørgere under krigen. Jeg satte opp

statutter og generalkonsulatet i New York tok seg av saken videre. Fondet kom opp i 800 000 kroner — til dags dato er utbetalt over en million kroner til utdannelse for unge mennesker. Det er mange, som takket være fondet, har fått en god start i livet, mange er blitt leger, jurister, ingeniører o.s.v., ialt er det omkring 360 personer som har fått hjelp av fondet. Det het i statuttene at pengene skulle brukes — ikke være et evig fond — og nu er pengene brukt.

— Fondet ble kalt kaptein Thor Bruus barnefond?

— Det var ikke det offisielle navnet — men det ble kalt slik.

— Mistet De mange mann under krigen?

— Nei, bare to, og de døde av sykdom.

Det hører med til bildet av Thor Bruu at han i de årene han bodde i Stockholm, drev en antikvitetsforretning sammen med sin hustru. — Jeg var ikke særlig interessert til å begynne med, sier han — men etterhvert oppdaget jeg jo hvor megen glede man har av å kjøpe og av å selge gamle ting — og selvsagt også av å beholde noen selv!

Det bør ikke underslås at Thor Bruu er tildelt mange medaljer: Kongens Fortjenestmedalje i gull, St. Olavs medalje, Krigsmedaljen, Redderforbundets gullmedalje, men sier han, jeg bruker dem aldri — de ligger i en skuff — — —

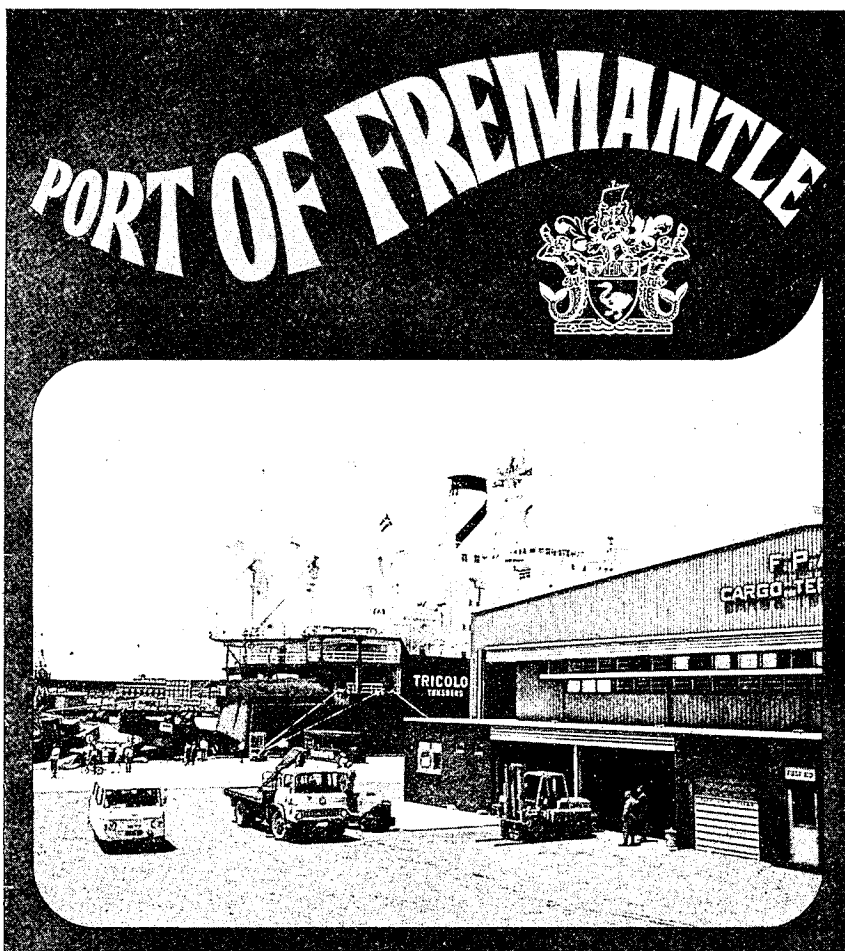
(Tønsberg Blad)

## THOR BRUU'S BARNEFOND

Allerede i krigens første år, 1940, foreslo kaptein Bruu å opprette et fond hvis midler skulle anvendes som hjelp til utdannelse for norske sjømenns barn som hadde mistet sin forsørgere under krigen. Thor Bruu selv lot det ikke bli med forslaget. Ombord i M/S TORRENS samlet han inn i alt ca. 30 000 dollars, hennemot 1/3 av fondets kapital. Det ble opprettet et styre, og fondet trådte offentlig i kraft fra 1. juli 1948.

Fondets navn var opprinnelig Sjømennenes Hjelpesfond til sjømenns nødlidende barn. Navnet ble i 1959 endret til Sjømennenes Hjelpesfond for utdannelse av sjømenns barn som siden har vært det offisielle navn på fondet, men man har oftest omtalt det som Thor Bruu's Barnefond. Ved skoleårets slutt i 1972 har fondet bestått i 24 år, og det har i løpet av disse år bidratt med kr. 1 033 528,— til utdannelse for 327 barn etter sjømenn som seilte ute under krigen.

# COVER GIRL



Det er ikke hvemsomhelst som får sjansen til å presenteres som **cover girl** — eller omslagspike, som det vel heter på godt norsk. En cover girl må være egnet til å sette fantasien i gang — hun har former og linjer som gjør henne til noe ganske spesielt — for når hun pryder magasinenes forsider, er det med henblikk på å skjerpe kjøpelysten. Hun skal også tåle å bli gått nærmere etter i sømmene.

Vårt første ro-ro skip, TRICOLOR, tilsvarer åpenbart kravene for å presenteres på magasinenes forsider. Selv har vi aldri vært i tvil om det, men dette har vel også gradvis bunnet i rent faderlig stolthet, etter å ha sett henne utvikle seg gradvis fra kjølstrekningen. Nå har imidlertid også nøytrale instanser innsett hvor attraktiv TRICOLOR er. I faksimile bringer vi forsiden av «Port of Fremantle», som dessuten har funnet TRICOLOR verdig til en nærmere presentasjon inne i bladet. I en fire siders reportasje blir hun presentert i helfigur, og hennes ganske spesielle akterspeil, forskjellige fortrinn og utstyret forøvrig gjøres til gjenstand for en inngående beskrivelse.

Vi skulle tro at hun innbyr til nærmere bekjentskap.



## WILHELMSEN GREEN

Mitsubishi Heavy Industries Ltd. i Kobe har anlagt en have ved verftet og har kalt den «Wilhelmsen Green». For å vise våre japanske venner at vi setter pris på denne gest, sendte vi et ekte norsk grantre fra Sørlandet til Kobe. Fotografiet viser nybyggningsinspektør Svein Lien som sammen med en representant fra verftet planter treet.

### ATTESTER

Denne gang skal vi omtale attester. Vi hopper over all filosofering og går punktvis rett på saken:

1. Sett fra rederiets side er det nødvendig med et attestsystem som ledd i seleksjonsprosessen. (Jfr. artikkel om personellbudsjettering annet sted i dette nummer.)
2. Sett fra personellens side er det viktig (men av og til ubehagelig) å få vite hvorledes man blir bedømt etter et tjenesteforhold.
3. Vi har nå sløffet karaktergivningen på mannskapslisten. (Rederisirkulære 5/73 rødt). Derfor er det enda viktigere at kopi av **samlige** attester sendes rederikontoret ved avmønstring. Dessverre har det vist seg at vi har fått inn mannskapslistene med oversikt over avmønstrede mannskaper uten at vi har mottatt kopi av attester for de samme mannskaper. Dette må unngås.
4. Vi har gjentagne ganger pekt på ønsket om utfyllende kommentarer i forbindelse med karaktergivningen. Dette ønsket etterkommes i altfor liten utstrekning.
5. Selv om dette ennå ikke står skrevet noe sted, er den alminnelige oppfatning at WW standard når det gjelder bedømmelse er 2-2-2. Alle avvik til det bedre eller dårligere bør kunne kommenteres.
6. Det er kapteinens ansvar å foreta bedømmelsen, og det er enhver leders plikt å delta i bedømmelsesprosessen.

WW-folk  
beste elever

### NYE OPPTAKSKRAV FOR DE MARITIME SKOLER FRA HØSTEN 1974

Kirke- og undervisningsdepartementet har meddelt at fra skoleåret 1974-75 fastsettes 9-årig skole som opptakskrav for de maritime skoler.

Dette innebærer at søkere som har svakere for-kunnskaper må tilegne seg disse kunnskaper på forhånd.

Vi har tidligere redegjort for mulighetene til å avlegge prøver ombord. Ref. Rederisirkulære nr. 4/72 rødt.)

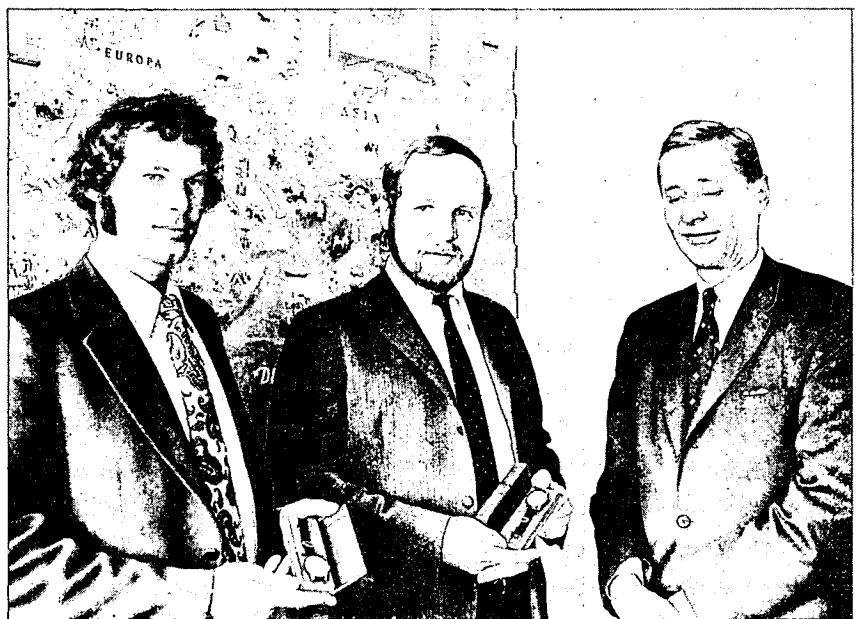
Det er videre utarbeidet et 20 ukers forkurs som er planlagt igangsatt. Ytterligere informasjon om dette kurs har vi foreløpig ikke.

Ved Risøy og Hadsel folkehøgskoler for sjømenn er det planlagt et 33 ukers forkurs fra 23. august i år. Selv om denne underretning er i seneste laget, har skolene gitt uttrykk for at de vil gjøre alt de kan for å skaffe plass til de som utdannelsesmessig vil komme i en vanskelig situasjon høsten 1974.



### BESTE ELEV

2. styrmann Tormod Reppe, ex TULANE ble tildelt Kristiansands Rederiforenings ur ved en tilstelning på hotell Fregatten i Kristiansand 23. juni 1973. Reppe gikk ut som beste elev på Skipsførerlinjen ved Agder Distriktshøyskole.



Oslo Rederiforenings ur til beste elev ved Oslo Sjømannsskole ble utdelt ved en liten høytidelighet i rederiet 3. juli. På bildet fra venstre Stein Skjæveland, 1. styrmannsklassen, Dag Larsen, Radioskolen og skipsreder Niels Werring jr. som foretok utdeling av urene.

## KURSVIRKSOMHET SEILENDE PERSONELL

Vi presenterer denne gang forhyringssekretær Siltvedt. I tillegg til sitt vanlige virke i forhyringsavdelingen, er det han som har det daglige arbeid med å administrere vår kursvirksomhet for seilende personell.

Våre skip har jo gradvis blitt mer moderne og kompliserte, med blant annet en høyt utviklet automatikk, og kravene til kvalifisert personell er blitt skjerpet. Som en følge av det har man lagt merke til, ikke minst i SKIB-REDERIS spalter, at rederiet har lagt vekt på denne kursvirksomheten, med stadig intensivering, med etterutdanning, spesialopplæring og med nye emneområder.

Når det gjelder kursvirksomhet, vil Siltvedt henstille til de seilende å komme med ønskemål selv — når de føler behov og anledning til det.



Hans-Christian Siltvedt

## KURSVIRKSOMHET MARS/APRIL/MAI/JUNI 1973

### Brannvernkurs:

Kapteiner .....	1
Overstyrmenn .....	6
1. styrmenn .....	1
Maskinsjefer .....	1
1. maskinister .....	3
Sum .....	12

### Rederikonferanse:

Kapteiner .....	2
Overstyrmenn .....	2
Maskinsjefer .....	2
1. maskinister .....	2
Stuerter .....	2
Sum .....	10

### Skipsautomasjon del I:

Elektrikere .....	2
Sum .....	2

### Skipsautomasjon del II:

Maskinsjefer .....	3
Elektrikere .....	4
Sum .....	7

### Perfeksjoneringskurs (stuerter):

Stuerter .....	3
Sum .....	3

### Teknisk kurs B&W (København):

Maskinsjefer .....	7
1. maskinister .....	1
Sum .....	8

### Autronica-kurs (Trondheim):

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

### Hägglund krankurs «Örnsköldsvik):

Elektrikere .....	3
Sum .....	3

### Norcontrol, Horten

Skipsautomasjon, Maskin:	
Maskinsjefer .....	5
1. maskinister .....	1
Elektrikere .....	2
Sum .....	8

### Norcontrol, Horten

Skipsautomasjon, Navigatører:	
Kapteiner .....	5
Overstyrmenn .....	2
Sum .....	7

### Lindholmen HVM-kurs:

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

### Skipsførerkonferanse (Elingaard):

Kapteiner .....	1
Sum .....	1

### Lastefordelingsinstrument (Horten):

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

### Damperturbinkurs, Stavanger:

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

### Telex-kurs, Rogaland Radio:

Radiooffiserer .....	1
Sum .....	1

### Tankoperativt sikkerhetskurs (Tønsberg):

Kapteiner .....	2
Sum .....	2

**TOTAL: 73 kursdeltagere.**

## LØST OG FAST - - -

Forts. fra side 32.

last ble så tatt i Charleston og Norfolk og losset i Kobe 20/6. Etter lastning av biler i Nagoya 31/6 gikk skipet til Houston hvor det var utlosset 30/7. Skipet gikk så til New Orleans for lastning av korn og er nå på vei til Japan hvor det ventes å ankomme ca. 8/9.

TAKASAGO fortsetter på sitt 5 års tidscerteparti til Daiichi. En malmlast fra Pepel blef erdig utlosset i Muroran 16/3. Skipet har derefter vært beskjeftiget i malmtrade Australia/Japan.

TAKAMINE fortsetter på sitt ettårige tidscerteparti til Shinwa. Beskjeftigelse under dette certeparti har hitil vært malmtrade Australia/Japan.

## SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

EGTON som ble sluttet inn på et tidscerteparti for en rundtur til India 20/2, ventes å bli tilbakelevert i Oslo ca. 14/8.

RAVNAAS som vi befraktet i mai 1968 ble tilbakelevert i Yokohama 28. februar.

LAVAUX ble tilbakelevert sine eiere i Muscat 19/2 efter å ha fullført en t/c trip for PG-linjen.

## Noen underlige planter

En stuert kan ha mange merkelige oppgaver ombord, men det spørs om ikke John Oddvar Nilsen på TORRENS tar prisen for 1973. Som stuert er han utvilsomt vant til å ta seg av mang en underlig plante, men når det blir 270 av dem på samme tur får han hendene fulle.

Og 270 planter, buskvekster og trær, var det Nilsen fikk i oppdrag å ta hånd om på reisen fra New Zealand til Oslo. Det dreier seg om en gave fra skipsreder Tom Wilhelmsen til Milde Arboret utenfor Bergen. Wilhelmsen har selv et arboret på Husø og vet hvor skoer trykker. Ingen av plantene som er skjenket til Milde finnes i Norge fra før av, og det vil bli spennende å se hvordan de vil trives i vårt land, hvor de klimatiske forhold på mange måter ligger nær forholdene på New Zealand.

Plantene kom ombord i Lyttelton 14. mai og ble straks plasert i kjølerommet, som holder en konstant temperatur på to plussgrader. Ifølge NH & ST, som har viet denne spesielle transport bred omtale, sammen med Billedbladet NÅ, varsler denne temperatur plantene om at nå er det kvelden og kroken på døren — nå er det tid for vinterdvalen, med andre ord — og i denne dvale har de befunnet seg. Under stuert Nilsens påpasselige pleie. To ganger daglig har han kontrollert temperaturen, gitt plantene vann og ellers hatt tilsyn med deres ve og vel. Så har det da også



bare vært en av de 270 pleiepasienter som har vist seg en smule utilpass og «kastet» sine blad. Forhåpentligvis kvikner vel også denne plante til når den våkner opp etter «vinterdvalen» i arboretet på Milde.

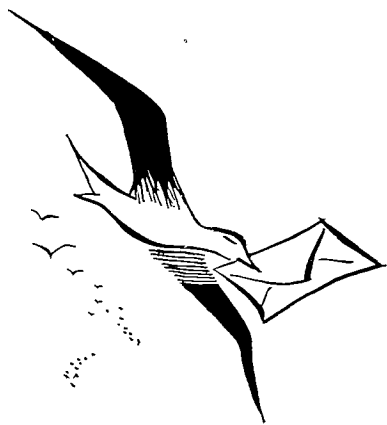
## 50 års tjeneste i Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd.

Ken Blue, daglig leder av Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd.'s Melbourne-kontor, feiret 11. juni 1973 50 års jubileum i firmaet tjeneste. På jubileumsdagen ble han hjertelig hyldet med gaver, blomster og varme ord under en mottagelse i Sydney. Her ble han også overrakt WW's erkjentlighetsgave med takk for innsats og samarbeide gjennom 50 år.

I meget ung alder — 14 år gammel — startet Ken Blue sin løpebane ved hovedkontoret i Sydney. Ved målbevisst arbeide og iherdig innsats steg han etterhvert i gradene, og hans arbeids- og ansvarsområde ble stadig utvidet. I 1954 ble han utnevnt til leder av Melbourne-kontoret. I 1965 ble han medlem av styret i Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd. Han er også Norges Rederforbunds representant i Melbourne.

Som den usedvanlig dyktige administrator han er, har han bygget opp en sterk og effektiv organisasjon i Melbourne.





## **Postforsendelser til havner i P.G. og Midt-Østen**

Tildels hyppige og vesentlige forandringer av losse- og laste-rotasjonene når det gjelder de oppsatte havner i PG og Midt-Østen p.g.a. registrering og ventetid har ofte gjort det meget vanskelig for oss å fastsette «sikre» og pålitelige postadresser når skipene befinner seg i dette område.

På et kort varsel sløyfes havner eller losse/laste-rotasjonene forandres vesentlig og dette skjer oftest etter at vi allerede har sendt post til vedkommende havner. Det sier seg selv at en god del post på grunn av disse forhold lett kan komme på avveier, og da i beste fall når skipene sterkt forsinket i senere havner etter kanskje å ha blitt eftersendt flere ganger. I verste fall mister vi oversikten over posten som er sendt til slike havner med den følge at posten går tapt.

Vi har tenkt en del frem og tilbake på hva vi kan gjøre for å forhindre dette, men vi har funnet ut at vi alene kan gjøre lite for å rette på forholdet. Vi ser det som en klar målsetting for avdelingen å få posten

avgårde til skipet så fort som mulig og helst slik at skipene får posten i hver havn og i riktig rekkefølge.

Vi henvender oss derfor nå til dere som dette i første rekke angår for å høre om dere er fornøyd med postgangen slik den er idag, eller om dere kan gi oss råd som kan gjøre systemet bedre. Vi har vært inne på tanken med å velge ut noen «sikre» havner som basis for våre postforsendelser for derefter å overlate til de respektive kapteiner å få posten videresendt derfra til den eller de havner som måtte foretrekkes. Vi kunne eksempelvis bruke Dammam, Dubai, Kuwait, Khorramshahr eller Jeddah som basisadresser og følge opp dette med telegram til kapteinen som angir når vi begynner og når vi slutter med å sende post til vedkommende havn.

Da vi gjerne vil gjøre postgangen også til nevnte havner så god som mulig ville vi sette pris på Deres råd og kommentarer så snart som mulig.

Vennlig hilsen  
Postavdelingen.

## **VIN OG BRANDY I «BULK»**

Vi har i noen tid underhandlet med A/S Vinmonopolet om transport av vin og brandy i tank-containers fra Cape Town til Oslo.

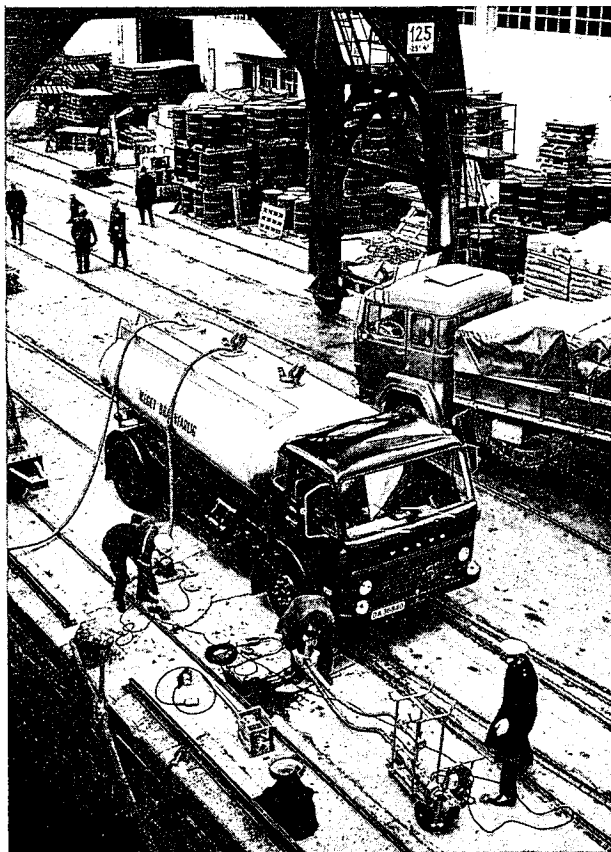
Vinmonopolet viste stor interesse for forslaget og regner med at denne transportmåte er mer tilfredsstillende enn den tidligere, da alle partier vin og brandy ble skipet på fat.

Rederiaktiebolaget Transatlantic, Gøteborg disponerer fem tanker av rustfritt stål, hver på 18 600 liter, for slik transport. Lasten pumpes inn i tankene ombord fra kai i Cape Town og losses til tankbiler på 9 500 liter i Oslo.

En prøvoforsendelse på en tank med Cape Brandy, kom til Oslo den 18. mai med M/S KIRIBILLI.

Løssingen foregikk uten uhell. Ikke en dråpe gikk tapt.

Vinmonopolet har uttrykt ønske om å bruke denne form for transport ved fremtidige skipninger.



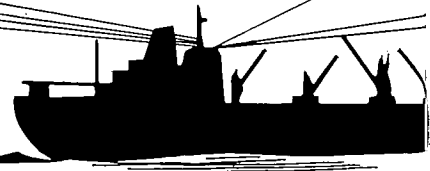
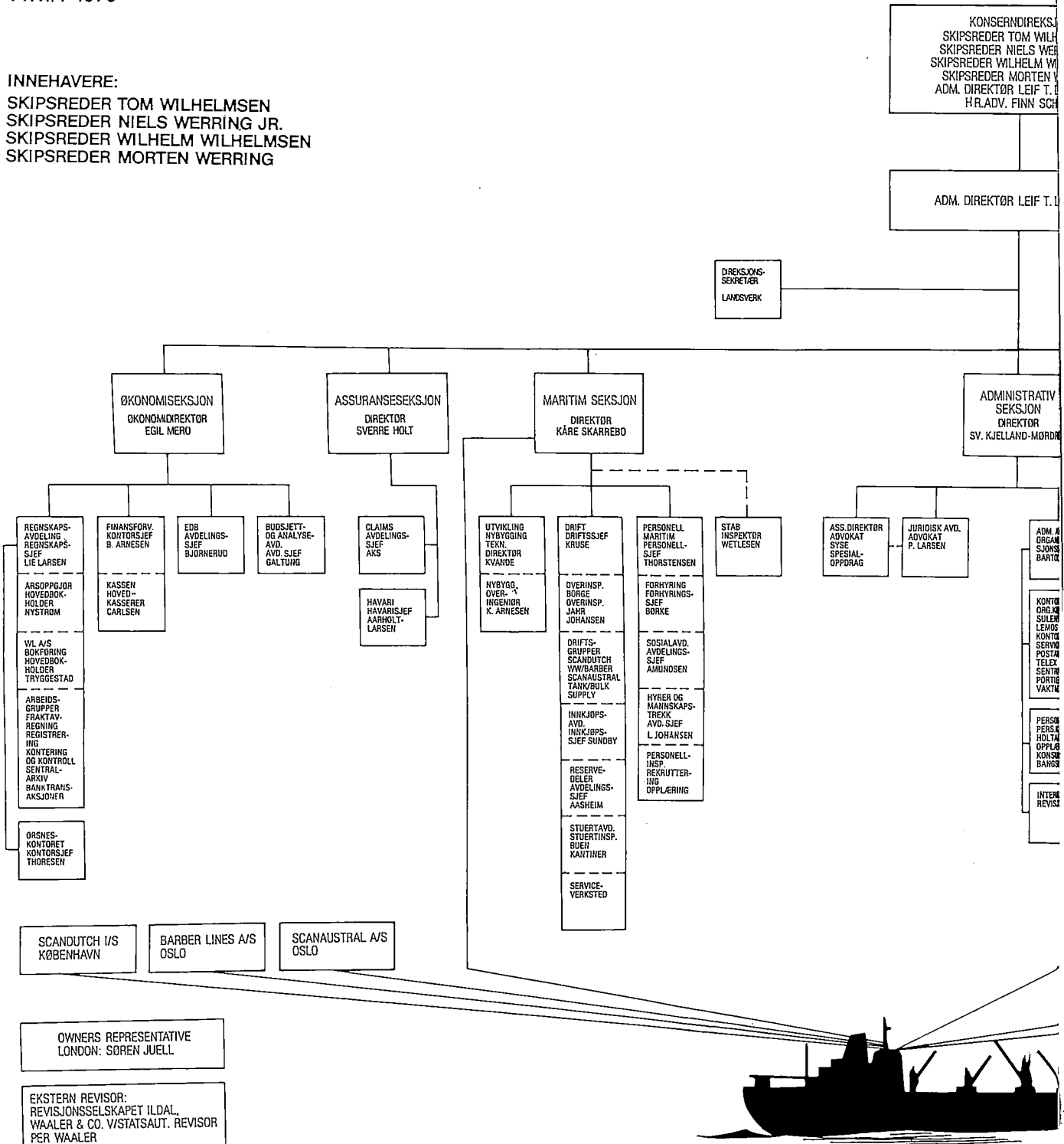


# ORGANISASJONSPLAN FOR WILH. WILHELMSEN

PR. 1/7 1973

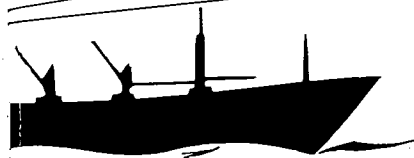
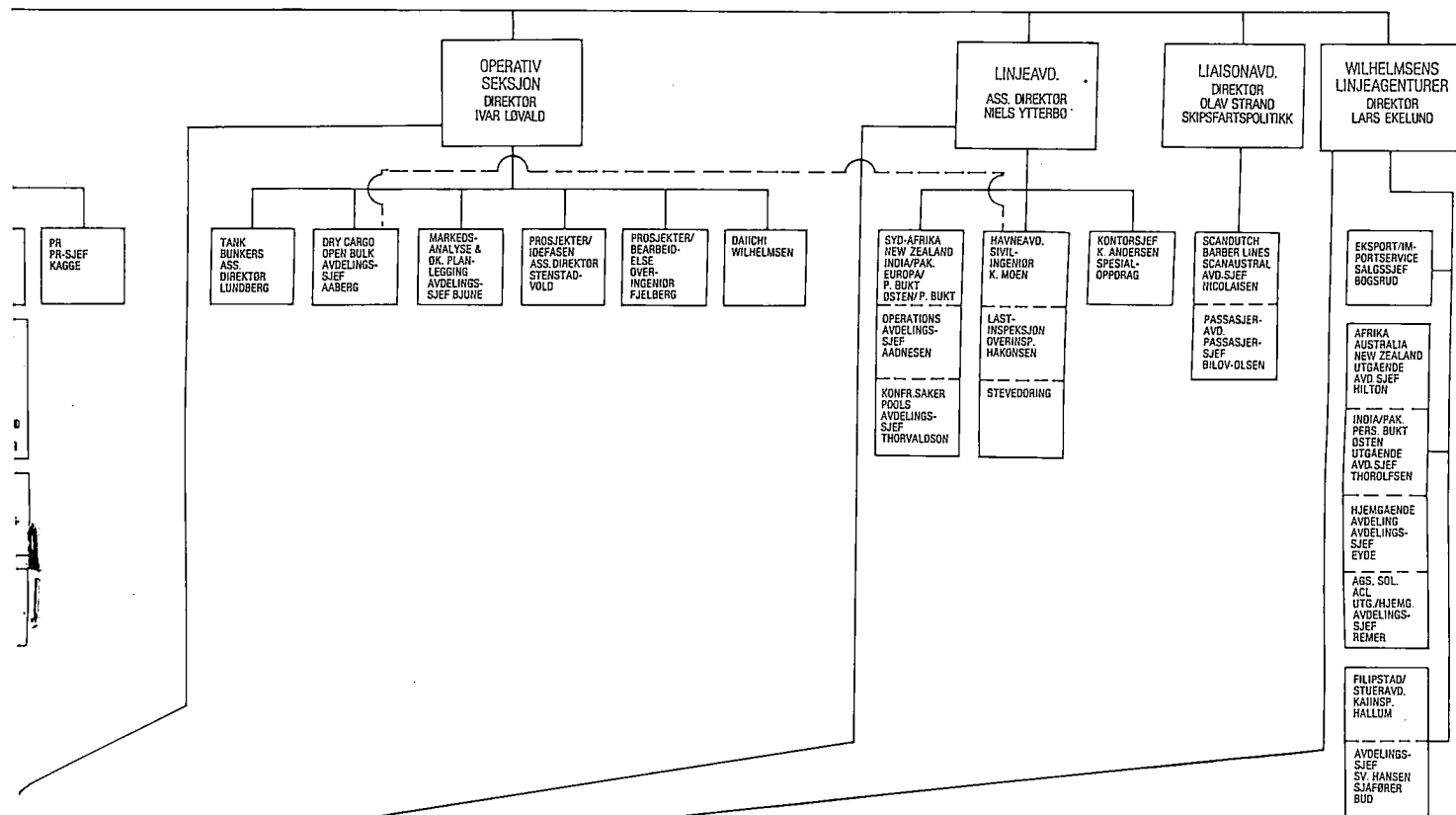
**INNEHAVERE:**

SKIPSREDER TOM WILHELMSEN  
SKIPSREDER NIELS WERRING JR.  
SKIPSREDER WILHELM WILHELMSEN  
SKIPSREDER MORTEN WERRING



SEN  
6 JR.  
LIMSEN  
ING  
ESOL

ESOL



# VELG RETT KURS!

## Interessante tilbud fra Det Norske Shippingakademi

I årenes løp har mange landkrabber fått latteren til å runge ombord når de røpet sin uvitenhet om skip og sjø.

Det er imidlertid en god regel ikke å kaste stein når man sitter i glasshus. Hvor mange sjøfolk vet nok om den delen av skipsfarten som ligger utenfor det daglige virke ombord?

Hvilken sjømann vil f.eks. påta seg å svare i telefonen nedenfor?



Ideen bak Shippingakademiets korrespondansekurser er nettopp å gi både sjøfolk og landkrabber de nødvendige kunnskaper om hele skipsfartsnæringen. De 10 kursbøkene spenner over alle viktige felter i skipsfart.

Ved påmeldelse gjennom Velferdskontoret for handelsflåten oppnår sjøfolk 1/3 av kursprisen i rabatt og er sikret gratis flyforsendelse av kursmateriellet.

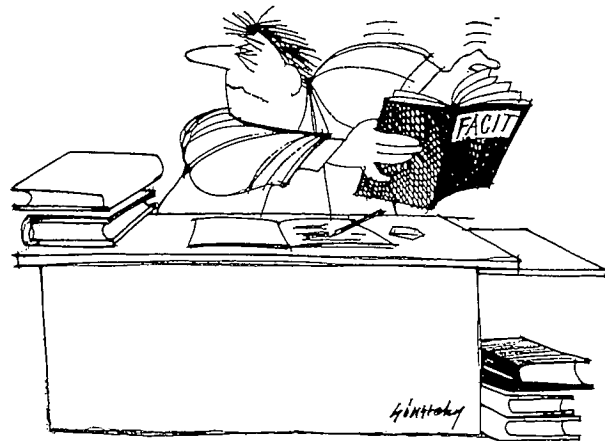
En populær studieform for voksne er **brevringen**.



*Brevringen er en populær studieform -----*

Her sender ringen inn bare en samlet besvarelse under mottoet: En for alle — alle for en. Kravet for å oppnå statsstøtte, kr. 20,— pr. kurs pr. deltager, er at ringen avholder 5 møter pr. kursbok og består av 5 medlemmer hvis ringen er på land, og 3 medlemmer hvis ringen er ombord.

Hvis det er ønskelig, kan hele kurset avsluttes med en **eksamen**. Eksamen går over to dager og består av en hovedoppgave i shipping, inklusive en prøve i maritim engelsk, og en kortsvarprøve på kryss og tvers i pensum. For sjøfolk arrangeres det enten eksamen ombord eller i land — på konsulatet, i Sjømannskirken eller på Velferdskontoret — selvsagt under betryggende kontroll.



*Eksamen foregår selvsagt under betryggende kontroll-*

Hvorfor ikke gjøre det samme som mange andre interesserte sjøfolk og shippingfolk: Ta kurser i Shippingakademiet og lær mer om den næringen du er en viktig del av. Interesserte kan enten skrive direkte til DET NORSKE SHIPPINGAKADEMI, Rådhusgt. 25, Oslo 1, eller til rederiet, som gjerne formidler forespørsler.

Elever som har avlagt eksamen, får anledning til å delta i de **videregående kurser** som skal settes i gang i 1973. I første omgang blir det 1½ års kurser i **sjøforsikring** og **befraktning** i Oslo, men meningen er å gi det samme tilbud i andre, større skipsfartsbyer. Disse kursene vil — i hvert fall i første omgang — bli kombinerte selvstudium/internatkurser og vil således ikke være egnet for seilende personell. Vi tar imidlertid sikte på en form for disse kurser, som vil gjøre dem tilgjengelige også for folk ombord.

Vi spør Shippingakademiets leder, direktør **Odd-Leif Skundberg** i Norges Rederforbund, om korrespondansekurset er den eneste form for undervisning som Akademiet driver?

— Nei, svarer Skundberg. Helt fra starten for ca. 4 år siden har vi også arrangert såkalte **spesialist-**

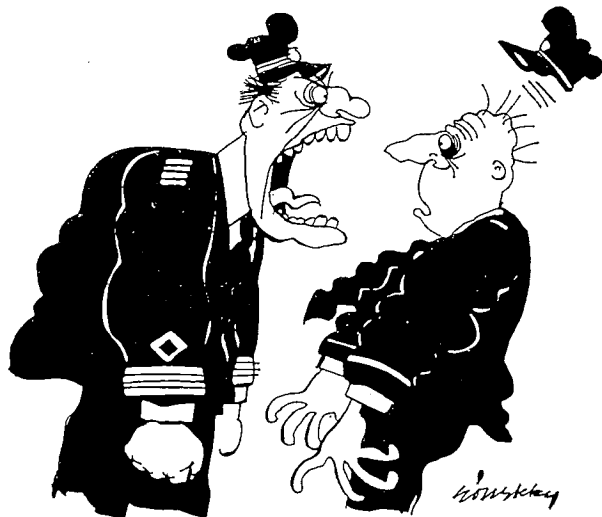
kurser for de mer erfarne på de forskjellige fagfelter. Det dreier seg for det meste om 3—4 dagers konferanser og seminarer på internatbasis.

— Hva slags temaer behandles på disse konferansene?

— Nær sagt alle viktigere temaer innen shipping: Sjøforsikring, skipsteknikk, regnskap og skatter, juridiske og finansielle spørsmål, langtidsplanlegging, EDB, personalledelse, forurensningsproblemer, markedsføring og shippingtjenester osv.

— Er også disse arrangementene åpne for alle interesserte?

— Dels av praktiske grunner, dels av kapasitetsmessige årsaker sendes invitasjonene for det meste



Kurser i personalledelse -----

via de shippingfirmaer hvis ansatte disse spesialistkursene er myntet på. Men etter hvert som vår kapasitet øker, vil vi også øke tilbudet av denne slags kurser i det åpne marked.

— Tar Shippingakademiet også mot oppdrag «utenfra»?

— Ja, vi utfører også konsulenttjenester innen rammen av shipping på ulike felter. De siste par årene har vi hatt flere slike oppdrag — bl. a. for cruise-rederier. En av de kanskje mest interessante oppgaver vi har fått, er det 6-måneders shippingkurs som Akademiet har lagt opp på engelsk og arrangerer etter oppdrag av Direktoratet for Utviklingshjelp (NO-RAD). I det første kurset av denne typen deltar 16 shippingfolk fra 10 såkalte utviklingsland, og alt tyder på at det vil bli et årlig og verdifullt bidrag fra Sjøfarts-Norge til shippingkolleger i u-landene.

— Hvor mange elever og kursdeltagere har Akademiet hatt hittil?

— Korrespondansekurset har p. t. ca. 900 elever. Første pulje avla eksamen i fjor. I de henimot 40 spesialistkursene har det deltatt ca. 2 000 redere, shippingfunksjonærer og maritimt personell. Disse tall mener jeg vi må ha lov til å være godt fornøyd med, særlig når vi tar hensyn til Akademiets beskjedne stab og det relativt lave antall ansatte i næringen.

— Dere mangler m.a.o. hverken elever eller oppgaver?

— Nei, svarere tvert om. Men shipping er, som bekjent, ingen 9 til 4-jobb, heller ikke innen undervisningssektoren. Og noe hyggeligere og mer inspirerende enn å drive opplæring for seilende og landfast shippingpersonale kan vel neppe tenkes — og én ekstra fordel har alle vi som driver i opplæringsbransjen: Man lærer så lenge man har elever!

## AKTUELT BREVKURS-TILBUD FRA NORSK KORRESPONDANSESKOLE

### KURS FOR MASKINISTEKSAMEN AV 2. KLASSE

Til maskinisteksamen av 2. klasse er det adgang til å gå opp som privatist. NKS har utarbeidet en kursgruppe som forbereder til denne eksamen. Eksamen holdes vanligvis i juni, og for høstkurset i desember og januar. Sammen med skriftlig oppmelding minst 14 dager før eksamen må en sende: Vitnemål om å ha gjennomgått NKS-kurs, aldersattest (minst 17 år), attest om verkstedpraksis (eller verkstedkurs) og godkjent fartstid (minst 18 mnd.), helseerklæring og vandelsattest.

For å få sertifikat som 2. maskinist må en foruten bestått maskinisteksamen av 2. klasse ha fylt 21 år, ha minst 18 mnd. godkjent fartstid i maskin på fartøy med maskineri over en viss størrelse og enten 36 mnd. verkstedpraksis, hvorav 18 mnd. i spesielt godkjent verksted, eller tilsvarende verkstedkurser. Inntil 12 mnd. av praksisen fra spesielt godkjent verksted kan etter visse regler erstattes av ytterligere fartstid.

Til noen av enkeltkursene i denne kursgruppen trengs lærebøker.

### Kurs for maskinisteksamen av 2. klasse

Kurs 485

64 innsendinger.

Denne kursgruppen dekker det teoretiske pensum til maskinisteksamen av 2. klasse, og består av følgende enkeltkurser:

	Ant. inns.	
Praktisk norsk (bokmål) .....	6	} Del 1
Regning og matematikk for skipsmaskinister .....	12	
Fysikk for skipsmaskinister .....	13	
Norsk stil for maskinistkolens 2. klasse	4	} Del 2
Engelsk I .....	10	
Skipsmaskinlære I (dampkjeler og dampmaskiner) .....	5	
Skipsmaskinlære II (skipsmotorer) ....	4	} Del 3
Skipsmaskinlære III (kjøling ombord) ..	3	
Maskintegning for maskinistkolens 2. klasse .....	4	
Elementær elektroteknikk .....	3	
Førstehjelp ombord (til selvstudium)		

Dessuten anbefales elevene å kjøpe Erling Hagen: Skipsbrannvern.

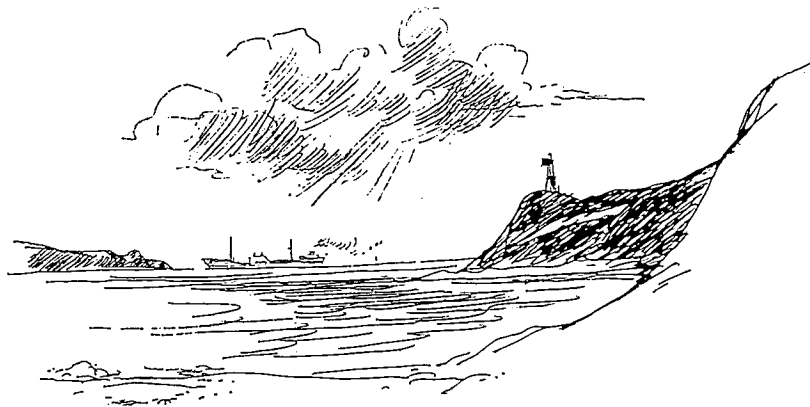
Kursavgiften refunderes av staten etter avlagt eksamen.

### Prisreduksjon for sjøfolk.

Sjøfolk på skip i den norske handelsflåte oppnår betydelige fordeler når innmeldingen sendes NKS gjennom Statens Velferdskontor for Handelsflåten. En får da 1/3 av kursprisen i avslag (begrenset oppover til kr. 200,— pr. elev pr. innmelding). Det vil si at sjøfolk betaler 2/3 av vanlig kontantpris. Ordning

gen forutsetter at det reduserte kursbeløp betales ved innmeldingen, og innmeldingen er bindende.

Sjøfolk på skip i den norske handelsflåten bruker helst en spesiell bestillingsseddel. I mangel av en slik seddel er det fullt tilstrekkelig med det brev til Statens Velferdskontor for Handelsflåten, og en oppgir da navn, skip, stilling ombord, hvilket kurs en ønsker, og hvordan betalingen skal ordnes.



DR. TENFJORD:

## Betydningen av urinundersøkelser ombord

På norske skip er behandlingen av syke og skadede overlatt til navigatørene som har gjennomgått en viss opplæring i førstehjelp og sykdomslære. Forutsetningen for å gi riktig behandling er å stille en riktig diagnose. Dette kan mange ganger være vanskeig nok for en lege, for ikke å si umulig, når han ikke har andre hjelpemidler til rådighet enn sine sanser. Det samme gjelder da i enda høyere grad for overstyrmannen og kapteinen.

Ved sykdomstilfelle gjelder det da ikke bare å bruke sitt gode skjønn, men også de enkle hjelpemidler som finnes i medisinkisten for om mulig å komme frem til en riktig diagnose. Ved mange sykdommer finnes det forandringer i urinen. Normalt inneholder den ikke sukker. Dette er derimot tilfelle ved sukkersyke. Finnes det sukker i urinen er det overveiende sannsynlighet for at det foreligger sukker-

syke. Ledsagende symptomer er gjerne tørste, hyppig og rikelig vannlating. Ved mange sykdommer finnes også blod i urinen. Dette er bl. a. tilfelle ved nyrebetennelse og nyresten. Den første er sjelden og som oftest ledsaget av feber og almensymptomer. Ved nyresten, som er forholdsvis hyppig, er smertene det mest fremtredende symptom, og de er meget sterke, sitter gjerne på h. eller v. side av magen og stråler ned i lysken eller pungen. Det gjør vondt å late vannet, ofte kommer det lite eller intet. Ved nyresten er det blod i urinen, men som regel i så små mengder at den ser normalt ut. Ved smerter i h. side av magen kan det være vanskelig å avgjøre om det foreligger blindtarmbetennelse eller ikke. Finnes blod i urinen, er diagnosen som regel klar. Ved mange nyresykdommer kan det påvises eggehvite.

I medisinkisten finnes hjelpemidler for undersøkelse av urin. Det er

strimler (stix) som dyppes i urinen, avleses på en fargeskala etter noen sekunder og gir de viktige opplysninger om urinen inneholder eggehvite, sukker eller blod. Det er 3 typer stix: Albustix, Clinistix og Hæmatest (som vil bli byttet ut med Hæmastix). Enkel og detaljert bruksanvisning er påført pakningene. Disse enkle undersøkelsene vil ofte kunne løse diagnostiske floker, og være til uvurderlig hjelp for legen hvis det må søkes råd over radio.

I løpet av det første året rederilegekontoret har vært i drift, har det vist seg at nesten ingen av navigatørene har hatt kjennskap til bruk av disse enkle prøvene eller har visst at utstyret finnes i medisinkisten. Dette er nokså nedslående. De fleste som har passert kontoret har fått undervisning i bruk av Stix, og så får vi bare håpe at denne enkle undersøkelsesmetoden blir tatt i bruk.

# Perfeksjoneringskurs for seilende stuerter

Det siste 4 ukers perfeksjoneringskurset for seilende stuerter, og nr. 4 i rekken skoleåret 1972/73, har for en tid siden hatt sin avslutning ved Trondheim kokk- og stuertskole.

Det deltok 15 stuerter fordelt på alle kanter av landet fra Tromsø i nord til Haugesund i vest og Sarpsborg i syd. De representerte rederiene Wilh. Wilhelmsen, Øivind Lorentzen, P. Meyer, Th. Klavness, Leif Høegh, Knut Knutsen, Sigv. Bergesen d.y., Anders Jahre og Det Nordenfjeldske Dampskipsselskap.

Alle deltakerne var enige i at de hadde hatt et meget godt utbytte av kurset. Dette er den eneste mulighet de seilende stuerter har til å komme sammen og diskutere aktuelle felles problemer og erfaringer.

En stuert er som oftest alene som fagmann på sitt område ombord, og har derfor ingen å rådføre seg med og å søke bistand hos. Derfor føler han kanskje sterkere enn de andre offisersgruppene behovet for å treffe kolleger hvor fagproblematikken kan taes opp og drøftes i hele sin bredde.

Kravet til besetningen, så vel som menneskelig, øker i takt med den tekniske utvikling. Kontakt og samarbeid er en forutsetning for et godt resultat og for den enkeltes trivsel.

Stadig høyere utdanning medvirker til en utjevning i miljøet som helhet. Dette og det forhold at det er færre personer ombord enn tidligere, skaper et naturlig grunnlag for nye veier til bedre kontakt og kommunikasjon. Siktemålene er blant annet et sunnere og bedre miljø, bedre kontakt, samhold til samarbeid — et team.

Rederiene som står bak disse kursene håper selvsagt at slike tiltak både på kortere og lengre sikt virker trivselsskapende på miljøet om bord. Trivsel øker effektiviteten og derigjennom bedre økonomisk vinning for alle.

På disse kursene diskuterer man aktuelle problemer innen yrket, som personalforvaltning, arbeidspsykologi, administrasjon, økonomi, fremtidsperspektiver og nytenkning omkring utvikling faglig som ernæringsmessig og menneskelig.

Menylære og kostplanlegging er derfor en meget aktuell post på programmet. Det orienteres om nye synspunkter og systemer i tilknytning til yrket, nye utdanningsveier og tilbud. Innføringen med kokkasperanter om bord går som en rød tråd gjennom hele kurset. Disse kursene fyller derfor på mange måter et lenge ettertraktet behov for faget vårt.

I dette kurset inngikk også gruppearbeider, konferanseteknikk, møteledelse og taleteknikk.

Efter ønske fra deltagerne ble det også arrangert et samtaleprogram mellom skipsførere, maskinsjefer, stuertelever, elevrådene, rederirepresentanter slike som stuerinspektører, personalsjefer, forhyringssjefer, kapteiner o.l. Representanter fra skipsførerforbundet, styrmannsforeningen, maskinistforbundet, sjømannsforbundet, Norges maritime elevsamfunn, Velferden, departementet og lærerrepresentanter.

Programmet som varte fra kl. 1500—2030 besto av ønskede spørsmålserier utarbeidet av den enkelte

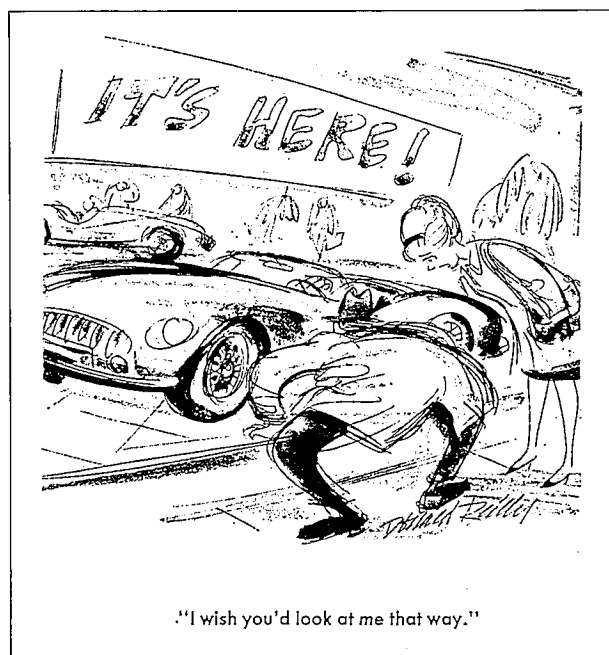
deltakergruppe med likt antall spørsmål fra hver gruppe. Spørsmålene dreiet seg i det vesentlige om forholdene om bord, forholdet skip/rederi/organisasjoner/utdanningen/trivselen/pleie/sikkerhet / rasjonalisering osv. Det hele ble ledet av stuertdeltaker Bjørn Emil Hansen fra Trondheim på en både sikker og verdig måte. Alle de ca. 50 deltakerne syntes tiden var vel anvendt. Programmet var varierende og berørte de områder som ofte er til hinder for en god kommunikasjon og forståelse mellom de berørte parter i skipsmiljøet/rederiene/organisasjonene og departementet. Alle var skjønt enige om at slike sammenkomster hittil hadde vært mangelvare og var derfor takknemlige for at de hadde fått anledning til å delta. Alle var styrket i troen på at å komme sammen er begynnelsen, å holde sammen er fremskritt; men å arbeide sammen gir suksess.

På kursavslutningen var deltakerne vertskap for innbudte fra rederiene, organisasjonene, fylkesskolestyret, fylkesarbeidskontoret og skolen i et antall på ca. 40 personer.

Det ble servert en for faget verdig festmiddag med tilbehør i en hyggelig, gemyttlig og verdig atmosfære. Intendant Arne Norbeck takket deltakerne for innsatsen og hyggelig og givende samvær.

Bjørn Emil Hansen takket fra kursdeltakerne, overlærer Finn Willumsen fra lærerne og kaptein E. Koppen hilste fra rederiet Øivind Lorentzen, Oslo. Maritim personellsjef Thorstensen fra Wilh. Wilhelmsen takket for maten i valgte ord både til kjøkkenet, serveringen og vertskapet. Under kaffen foretok inspektør Erling Buen og rektor Magne Aakvik utdelingen av kursbevis og diplom til deltakerne.

Begge avsluttet med anerkjennende ord til kursdeltakerne for god innsats, stor interesse selv langt utover normal arbeidsdag, hyggelig samvær, og ønsket tilslutt fortsatt god seilas for fagets fremme og utvikling til vårt felles beste.



# Veien til større arbeidsytelse

Det er noen som synes at det er vanskelig å ofre 15—20 minutter om dagen på sin helse. Tenk på den fart som mange av dere har satt opp. Hvorfor en slik fart? De vil ikke leve lenger av den grunn, det er heller større mulighet for å fremskynde avslutningen på Deres gjesterolle. Som det er med alle andre helseregler, slik er det med hvilen, **De må planlegge den.** Ingen har ennå vært i stand til å gå gjennom livet uten hvile og avkobling, tilmed Deres hjerte som banker ca. 70 ganger i minuttet, og utfører arbeid som svarer til å løfte ett tonn ca. 25 meter opp en gang i døgnet, har sine hvileperioder. Det er sant at det er den hvilen som det foretar mellom hvert slag, ca. 2 milliarder ganger til en blir 60 år.

Det menneskelige legeme er dannet slik at hvert organ har en tid til å komme seg etter arbeid. Men vi mennesker prøver det beste vi kan for å bringe ordene i programmet ved å overanstrenge maven, kjøre våre nerver, skynde på leveren, slite hjernen og tære på våre reserver. Kanskje et nervøst sammenbrudd vekker oss opp til forståelsen av at vi ikke kan brenne vårt lys fra begge endene og fra midten samtidig.

Dersom De ønsker å utsette Deres siste hvile, da må De legge planer for regelmessige hvileperioder.

Har De regelmessige tider for avslapning? Regelmessige spisetider? Regelmessige tider for søvn? Regelmessige tider for bevegelse?

Årsaken til meget av spenningen, bekymringen, og mangel på hvile er at en ikke har et vel avbalansert program. Uregelmessighet når det gjelder helsevaner er like ødeleggende for menneskekroppen som uregelmessighet ville være for et forretningsforetagende. Kaos blir resultatet. Prøv å få inn i en dag det som en vanligvis trenger tre dager for å utføre; det vil bare lede til en elendig røre, spente nerver og et sammenbrudd.

**Ta det med ro.** Til travhest-typen vil vi si: Snakk langsomt — beveg Dem langsomt — det vil hjelpe Dem til å dempe på farten. Dersom pro-

blemene ikke vil løse seg, dersom De er overarbeidet f. eks., og De ikke kan tenke — stopp der hvor De er og gå utenfor, pust inn litt frisk luft, gå!

Med andre ord slå over i en annen fart. Det vil hjelpe Dem til å slappe av, og når De setter Dem igjen, vil problemet ikke så se vanskelig ut.

Vet De hvordan De skal slappe av? Mange funksjonærer har lært at fem minutters fullstendig fysisk avkobling om eftermiddagen vil holde en frisk som en fisk. De kan lære å koble av, og det er en av de beste helsevaner De kan legge Dem til. Før De kan lære dette, må De lære litt av anspenhet.

**Avslapningsøvelser.** De vil være på vei mot et lykkeligere liv dersom De legger disse reglene til de andre De har lært gjennom **Sunnhetsbladet.** Og dersom De mestrer disse avslapningsreglene, vil De være blant dem som har lært hvorledes en skal holde seg ung og ha en sprudlende helse.

(Disse avslapningsøvelser gjøres best når De ligger på ryggen.)

1. Knytt begge hendene (mens De ligger på ryggen). Legg merke til at det blir spenning i håndleddene og albue og tilmed i skuldrene. Dette er ekstrem muskulær spenning.
2. Åpne knyttnevne, og øyeblikkelig vil musklene i hendene, underarmen og skuldrene minske sin sammenrekning, og ved det er trykket borte.
3. Gjenta ovenstående øvelse tre ganger — stram og slapp av tre ganger.
4. Dernest bøy tærne og føttene nedover og skyv og strekk nedover med hælene. Legg merke til strekk og spenning i anklene Deres, føttene, hoften og lårene, men særlig i leggskulaturen. Dette er muskulær spenning.
5. Slapp av, og den muskulære spenningen forsvinner.

6. Gjør denne fotøvelsen tre ganger. Gjenta 4. og 5. tre ganger.
7. Den siste avslappingsøvelsen gjelder nakken, halsen og ansiktet. Først må De lukke øynene. Lukk Dem så godt igjen som De kan. Samtidig må De presse leppene sammen og bit kjevne godt sammen. Dette får musklene rundt øynene og munnen, pannen, kjevne og nakken til å trekke seg sammen. De kan lett kjenne spenningen og tilmed høre at det ringer i ørene.
8. Slapp nå av kjevne og ansiktsmuskulaturen. Dersom hodet faller til en av sidene så la det bare falle — De lærer nå å løse opp anspenhet — å slappe av.
9. Gjenta ansikts- og kjevneøvelsene tre ganger (7. og 8.).

De trenger å trene mange ganger på den siste øvelsen før De mestrer den, for av alle musklene i kroppen er ansiktsmusklene de vanskeligste å slappe av. Kontroller Dem selv en gang De har vanskelig for å sove, og De vil oppdage at øyenbrynene rynker seg sammen og at De har furer i pannen, og at musklene rundt øynene og i kjeven er spente.

Efter flere dagers øvelse burde De være så avslappet at når De legger Dem ned for å gjøre øvelsene, vil De ha en følelse av at De veier fem kilo mer. En annen ting er at De føler Dem «helt gåen» ved slutten av hver øvelse.

Sakset fra Sunnhetsbladet.



*“And yet, as a businessman, I can't help but feel a grudging admiration.”*

# Trivsel og miljø

I debatten og diskusjoner om sjømannsyrket sitter man ofte igjen med følelsen av at miljø og trivselsproblemer om bord i båtene er for lite belyst og undersøkt. Dette gjelder også den psykiske virkning det har på et menneske å tilbringe størstedelen av sitt liv i et avstengt og delvis isolert miljø. Man skal leve og ha samkvem med en liten, tilfeldig sammensatt gruppe mennesker med ulike interesser, forskjellige lynne og andre særegne karaktertrekk.

At sjøfolkene bor på arbeidsplassen gir trivselsproblemet mye større dimensjoner enn sammenlignet på land. Det er naturlig at godt samarbeid i arbeidet vil ha positiv virkning på kontakten de enkelte i mellom i fritiden. Eller la oss si det motsatte. Hvis to personer eller grupper ikke kommer overens i arbeide, det oppstår tvister og misnøye, så vil de sjelden søke sammen i fritiden. Resultatet blir at det oppstår et klikkvesen, som fører de enkelte lenger fra hverandre. Dette er ikke problem som kan løses ved et trylleslag. Her dreier det seg om rent menneskelige faktorer. Alle er ikke gitt å vise like stor forståelse og toleranse overfor medmennesker, eller viser man for mye hensyn, vil kanskje mange oppfatte det som eftergivenhet, og muligens forsøke å dra fordel av det, noe som også går utover forholdet om bord. I alle samfunn, også om bord, vil det alltid være en eller flere som påvirker og øver en større eller mindre innflytelse på andre. Hvilken retning den tar er av avgjørende betydning for miljøet om bord. Den kan ha et relativt siktepunkt og resultatene kjenner vi vel alle. Da bygges det opp en misnøystemning, og alt er galt. Dårlig kost, for lite overtid, skipper er dust, dårlige arbeidsforhold, og for lite fri under land o.s.v. Å skape et sammensveiset og godt miljø under slike forhold byr på store vanskeligheter.

Så har vi de mennesker som påvirker i positiv retning. De har i mange tilfelle evnen til å sette ting

i gang, oppmuntre til større samvær og samhold blant besetningen og er ofte drivkraften bak økt aktivisering i fritiden.

Mennesker har i større eller mindre grad behov for kontakt med hverandre. Dette gjelder også for oss som seiler. Men vi har ikke den fordel å kunne dyrke felles interesser med en, gjennom lang tid, opparbeidet krets av venner og kjent eller gjennom foreninger og klubber. I og med at man er avskåret fra slike muligheter vil lysten til å fortsette med sine hobbyer og fritidssysler avta i mange tilfeller. For ikke å falle tilbake i en helt inter-

esseløs dvaletilstand, bør man oppsøke hverandre og finne frem til nye og andre aktiviteter som fanger interessen hos flere og på den måten forsøke å skape et miljø i fritiden.

Vi er alle klar over hva man må forsake når vi velger sjøen som yrke. Men å surmule og grave seg ned i en lugar uten å forsøke å få noen kontakt med de andre ombord, gjør ikke saken bedre. Vi må med forståelse og respekt for hverandres forskjellige egenskaper prøve å skape et brukbart miljø om bord.

Red.

(TABU, desember 1972)

## DE ORIENTERER SEG MOT SJØEN



Under omvisningen på Sjøfartsmuseet stanset Bærum Yrkesskole opp foran rederiets stand. Personellinspektør Bekkavik orienterer her elevene om rederiets skipstyper.

For annet år på rad arrangerte Oslo Rederiforening et såkalt Y-skoletreff på Sjøfartsmuseet i Oslo for åtte yrkesskoler på Østlandet. Arrangementet i fjor var et forsøk, men det ble så vellykket at man i år hadde utvidet rammen til å omfatte ca. 500 elever. Y-skoletreffet, som er supplement til den informasjonsvirksomhet som Skipsfartens Arbeidsgiverforening har drevet med i de siste 10 år, tar sikte på mer konkret orientering om fremtidsmulighetene for yrkesskoleungdom i vår handelsflåte. Under besøket på Sjøfartsmuseet var det også anledning til å treffe representanter fra de enkelte rederiers maritime personellavdelinger. Oppholdet i Oslo ble avsluttet med et skipsbesøk.



# Aspiranten, hva med ham?

Hvor ofte høres ikke ordet aspirant. Ute til sjøs i dag finnes det nærsagt alle slags aspiranter. En liten oversikt viser at det finnes sjøaspiranter, matroasp., motormannasp., reparatørasp., kokkeasp., elektrikerasp., offisersasp. 1 og offisersasp. 2.

Alle aspirantordningene er basert på å få bedre kvalifiserte folk på båtene. Samtidig som en aspirant gjerne får hurtigere opprykk enn vanlig, f. eks. matros etter to år mot ordinært tre. På land deles ut en hel masse brosjyrer til skoler o. l. Disse brosjyrene inneholder opplysninger angående opplæring og muligheter for en karriere til sjøs. Fortjenesten er heller ikke uteglemt. En ung «landkrabbe» vil nok kanskje i det han leser i brosjyrene se for seg en evig ferie rundt omkring i verden og attpå til med god betaling. Ja, for i opplysninger angående hyrer, så virker betalingen stor. En jungmann med grunnhyre på 1090 kroner kjører f. eks. 2000 i gjennomsnitt i følge lista. Men den jungmann må det letes lenge etter i dag. Og vedkommende har i såfall arbeidet atskillig over 8 timers dag. Feriepenger som er medregnet, er jo de samme som på land.

Selve opplæringsavtalene skulle jo være goden ok. En får komme bort i litt av hvert som er verdt å kunne. Men til sjøs såvel som på land, har stressperioden fått innflytelse. Dette har resultert i at tiden for systematisk opplæring er blitt kraftig redusert, isjr på nye båter. På eldre båter kan aspiranten tilegne seg kunnskaper i det daglige arbeid hun/hun er med på. Men på nye båter er situasjonen litt annerledes (da spesielt på dekk og i maskinen. På dekk er det ingen bommer å rigge og kanskje heller ingen luker. I maskinen er det blitt automatikk for alle penga. Her er det ikke lenger noen vakter. Under de korteoppholdene i havnene skal alt skinne, tenk om det kom en inspektør. Så blir det da til at aspiranten flyr rundt i måneder med malerpøs i den ene handa og vaskepøs i den andre. Skiftenøkler o. l. er det heller sjelden han får ta i. På dekk er det på samme måten, nesten ikke annet enn vasking og maling. På de jobbene som aspiranten kanskje kunne lære noe av, blir de «voksne» satt på jobben. De som kan det. For her må det skje raskt og effektivt. Det er ikke tid til opplæring. Hvordan blir så disse aspirantene kvalifiserte, og i løpet av to år??

En dag kommer flere nylig utlærte aspiranter fra en ny båt ombord på en gammel båt. De blir satt til en jobb, som de i følge fagbeviset skulle kunne. Så står de der og kan ikke noe mer enn å vaske og male. Resultat, mer arbeide på de andre sjøfolka. Meningen var jo at det skulle gå lettere, ikke tyngre.

Spørsmålet blir: Hvem er egentlig ansvarlig for det som skjer? Rederiet, departementsjefene eller aspiranten. Aspiranten kan jo gå og si ifra til sin arbeidsleder. Men hva skal departementsjefene på sin side gjøre. F. eks. når det gjelder bommer de ikke har.

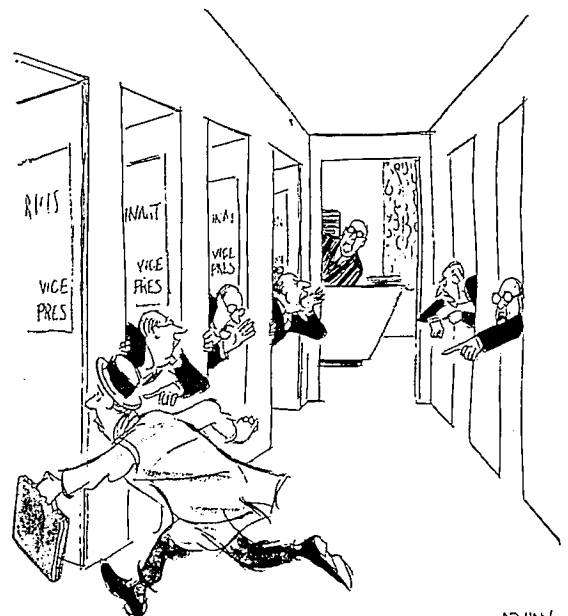
Vel, de kan jo yde litt ekstra teoretisk opplæring. For aspiranten skal ja ho såvel teoretisk som praktisk opplæring. Men på mange båter i dag kan det gå

måneder før sjefene i hele tatt tar seg tid til å tittle på aspirantboka. I løpet av denne tiden har aspiranten gått glipp av mye opplæring. Men så en dag setter vedr. departementsjef seg ned og krysser ut i boka. Det han tror aspiranten kan. Dette er jo ikke rette måten å gjøre det på. Departementsjefen skal i samarbeid med arbeidsleder og aspirant krysse ut boka. Hver måned.

På hvilket grunnlag blir en båt godkjent for opplæring. Når det bygges en ny båt uten bommer og luketr, blir den da godkjent uten videre fordi det er en ny båt, eller blir det foretatt en oversikt på dekk og i maskinen på samme måte som i byssa. I byssa skal nemlig en lang liste krysses av før den blir godkjent for kokkeaspiranter. Men slike lister må sjekkes av en ombord og ikke på noe rederikontor i land. For det er ikke alltid det er der, det som skal være der i følge rederiet.

Rederiet burde vel også prøve å fordele aspirantenes opplæringstid til forskjellige båttyper. Aspiranttiden fra f. eks. sjøaspirant og frem til matros er jo 24 mnd. Hva med 6 mnd. tankfart, 9 mnd. eldre stykk-gods fartøy og 9 mnd. på en av de nye båttyper? Det skulle jo bli 24 mnd. tilsammen. Da ville vedkommende bli allsidig og bedre kvalifisert på arbeidsplassen.

(Av en leder i «Tritons Tingel Tangel»,  
skipsavis for TARAGO)



“Good morning, Fred!!!”

BRUNN  
AVANCE

## MOLBOARBEID?

Rutinearbeid er et ord som vel de færreste av oss forbinder med noe trivelig.

Nå er det jo slik at for de fleste av oss, består arbeidsdagen for det meste nettopp av denne type arbeid. Det er jo for det meste ting som er nødvendig, og som må gjøres for å få hjulene til å gå rundt.

Imidlertid er det jo innimellom ting som med fordel kunne vært fjernet fra listen over gjøremål.

En av disse tingene mener jeg er kladdejournalen ombord i skipene. Det å føre inn i hovedjournalen er et arbeid som for det meste krever omtrent en times tid hver dag, et arbeid som etter hva jeg kan skjønne er fullstendig bortkastet.

Her sitter to mann, overstyrmann og maskinsjef, hver dag omtrent en time hver seg med dette arbeidet. Når man multipliserer med antall skip i WW's flåte, representerer dette en ikke ubetydelig arbeidskraft som kan nyttes bedre. Det at det er to av de høyest lønnede ombord som utfører dette, gjør jo ikke saken bedre. I tillegg kommer den ulystfølelse som uvegerlig kommer når man tror eller vet at det arbeidet man utfører ikke har noen verdi.

Så vidt jeg vet finnes det ingen positiv bestemmelse i lov som sier at man skal føre kladd til dagboken, men hvis der føres kladd, så skal kladd og journal stemme overens.

Så hvorfor ikke føre alt inn direkte for hver vakt? Dette betyr ikke at ansvaret for føringen slik som loven og generalinstruksen fastsetter bør forandres. Jeg mener at en direkte føring vil by på flere fordeler.

Foruten at overstyrmannen sparer arbeid, så vil nok også underordnede styrmenn være mer nøyaktige og forsiktige med hva de skriver. Jeg har inntrykk av at mange har en følelse av at det ikke er så nøye når det «bare» gjelder klad-

den. En sleivete eller kanskje feilaktig føring kan føre til at overstyrmannen ofte føler seg fristet til å foreta omskrivninger og rettelser, noe som kan føre til at dagboken rett og slett blir forkastet som bevismiddel i en eventuell sjørett hvis det ikke er overensstemmelse mellom kladd og journal. Det at kladden skrives med blyant, og kan forandres, byr ikke på noen fordel. En spesialist vil ikke ha vanskeligheter med å finne ut hva som har vært skrevet før, selv om det er med blyant.

Hvis man kutter ut kladden, så vil kanskje ikke dagboken bli så ren og pent ført som den har vært tidligere, men jeg kan ikke se at det skulle ha noen som helst betydning. Dessuten når det gjelder notater under arbeid på dekk og i lasterom, så kommer man jo ikke utenom notisboken under noen omstendighet.

Her vil jeg understreke at jeg er styrmann, og taler ut fra mine egne forutsetninger, og jeg kan ikke si om det vil føre til noen ulemper for maskinsjefen, men jeg skulle tro at forholdene vil være noenlunde tilsvarende.

En annen ting å nevne, er at under perioder med sterkt arbeidspress, som for eksempel når man går fra havn til havn på kontinentet, kan det være fristende å ta med seg journalen på brua for å føre den på vakta for ikke å komme på etterskudd med føringen. Hva dette kan bety sikkerhetsmessig skulle ikke være nødvendig å utdype.

Jeg mener at det ville være på sin plass med et rederisirkulære som sier at man skal slutte med kladdejournalen.

Jeg er takknelig for å høre andres mening om dette, spesielt hva assuranceavdelingen måtte ha å si.

---

### SVAR FRA RED.:

Dette er et av de i og for seg interessante spørsmål som gjennom tidene har dukket opp med jevne mellomrom. Vi har vurdert det igjen på bakgrunn av det som er fremført i ovennevnte artikkel, og også forelagt spørsmålet for vår Assuranceavdeling. Resultatet er at vi fortsatt ikke finner tiden moden for å sløyfe føring av kladdejournalene.

Grunnene for dette er at journalene som bekjent er de aller viktigste dokumenter vedrørende skipet. Det er fra vårt syn viktig at dette dokument er så rent og tillitsvekkende som mulig. Selvfølgelig skal de to journalene stemme overens, men det er intet til hinder for at kladdejournalen og forsåvidt også journalen selv kan rettes og korri-

geres dersom man under innføringen finner at det har vært gjort en feil, og under den forutsetning at intet av det som er innført blir raddert eller gjort uleselig.

At kladdejournalen blir ført med blyant er ingen betingelse. Dette er noe som henger igjen fra den tid man måtte føre journalen med våtblekk. Dersom man har en mistanke om at journalen blir mer slurvete ført fordi den blir skrevet med blyant, vil vi anbefale at det brukes kulepenn e. l., også i kladdejournalen.

Konklusjonen er at sammenholdt med den store verdi journalene har, finner vi fremdeles at den arbeidstid som er skissert i ovennevnte artikkel er vel anvendt tid.

Red.

I den siste tiden har jeg tenkt på et par saker som kan effektivisere telegrafistens arbeid. Jeg vil derfor sette pris at De trykker følgende innlegg i bladet:

**Sak nr. 1:** Radioforbindelse med europeiske kyststasjoner fra skip i Stillehavet.

**Problem:** Fra store deler av Stillehavet er det meget vanskelig å komme i forbindelse med Rogaland Radio og andre europeiske kyststasjoner, spesielt nå, da vi er inne i en periode med meget lav solaktivitet.

**Forslag til løsning av problemet:** De av rederiets skip som ikke har sendere med frekvens-syntesizer får et tilleggs-krystall for en bestemt frekvens i et av HF-båndene for arbeidsfrekvenser for skip. (Fortrinnsvis med Televerkets godkjenning). Telegrafistene på skip i Atlanterhavet og på skip i Stillehavet som har brukbar forbindelse med Rogaland, blir så anmodet om å lytte på denne frekvens et kvarter hver dag. Men slik at skip i Stillehavet ikke lytter på samme tid som skip i Atlanteren.

Når så kontakt er oppnådd på denne «kallelrekvens», går man

over til skipenes vanlige arbeidsfrekvenser.

Dette er igrunnen en form for utvidet QSP. Ulempene ved det gamle systemet var imidlertid at man arbeidet på mellombølge telegrafi (som har begrenset rekkevidde), slik at de skip man fikk kontakt med selv ofte hadde store problemer med å få kontakt med Rogaland.

**Anmerkning:** Jeg tror man med systemet kan løse problemet med samband fra Stillehavet, med minimal økonomisk innsats. For at dette skal gå knirkefritt kreves det imidlertid vilje til samarbeide fra telegrafistenes side, og det vil derfor være av interesse å få reaksjoner fra skipene. Som et lite apropos kan jeg nevne at det burde være mulig å få skip fra rederier som har samseilinger med WW til å være med på opplegget.

**Sak nr. 2: a):** Mannskapslistene som skal sendes til rederiet hver måned. **b):** Hjemmeadresser for avmønstrede mannskaper m.h.t. videreforsendelse av post.

**Problem:** a) Det er ofte få eller ingen forandringer på mannskapslisten. Likevel må man slå av ny liste hver måned. Dette er sløseri

med kvalifisert arbeidskraft, og lite rasjonelt. På den annen side må de forskjellige avdelinger innen rederiet til enhver tid holdes underrettet om hvem som er ombord, og om eventuelle forandringer m.h.t. personlige data. **b):** Skjema PERSONLIGE DATA blir ofte ikke benyttet ombord. Dette hemmer arbeidet med videreforsendelse av post. Jeg tror man med hell kunne gjøre endel forandringer med skjemaet, bl. a sløyfe noen poster.

**Forslag til felles løsning av problem a og b:** Den nåværende mannskapsliste går ut. En modifisert utgave av PERSONLIGE DATA trykkes opp (på luftpostpapir av hensyn til antall gjennomslag). Telegrafisten slår av 3—4 kopier hver gang nytt besetningsmedlem kommer ombord, beholder en kopi og sender 2—3 til WW.

**Anmerkning:** Etter min mening vil forandringen medføre forbedring av visse rutiner. Man får ett skjema mindre (noe uvanlig i disse byråkratiske tider), det blir mer kontinuitet i arkivet, og man blir bespart for sløvende rutinearbeide.

Jeg ser frem til å få høre andres mening om disse forslagene, både fra skipene og fra de berørte parter på rederikontoret.

---

Fra pensjonist Anders E. Rogstad har vi mottatt følgende hyldest til TOYAMA. Rogstad har fulgt med skipet på en lengre tur til Østen, og han vil på denne måten takke for at turen kom i stand og besetningen på TOYAMA for hyggelig samvær ombord.

### «TOYAMA-SANGEN»

Mel. Norge i rødt, hvitt og blått.

Der ligger en Containerhavn.  
Der hever seg en mektig kran  
med velkomstblink til oss.  
Og bakom den, med dryss av navn,  
containere til alle land  
som fort skal føres fram.  
Hvem er da vi som oppgaven har fått  
å føre containerne fram helt trygt og godt:

Vi er TOYAMA's glade sjøgutter  
som fra skipper'n til yngsten ombord  
regner lasting og fart i minutter  
når TOYAMA omseiler vår jord.  
Neptun trodde vel ikke sitt øye,  
da han så henne pløye avsted,  
forspent syttifemtusener drøye,  
og med blåringer to som WW.

Hvor er vel nå den hvite ring?  
Den gjorde skutas skrog så fin,  
og hun ble helt ut min.  
Tenk etter venn. Du finner ut  
at ringen nå er skum og sprut  
fra baug og akterut.  
Ringen blir tegnet i hav og i fjord  
til helt den omslutter  
vår nå så lille jord.

Se det skummer for baug rundt om jorden.  
Se propellernes glitrende spill.  
Vår TOYAMA! Du beste i Norden.  
Takk til alle som lot deg bli til.  
Selvom uker blir dag, dag minutter,  
og vi «pinser» bort tiden som svant.  
Er du henne som hjertet omslutter.  
Takk TOYAMA forat jeg deg fant.

# Lest og Hørt •

## INNSAMLING OMBORD

Besetningen på TROLL FOREST har oversendt kr. 1500,— som de ønsket skulle komme astmatiske barn til gode. Bidraget vil gå til svømmehall på Geilomo Barnesykehus.

— x —

Mannskap og offiserer på TOLEDO har samlet inn kr. 1000,— som er ment som en gave til de etterlatte ved vinterens skipskatastrofer.

— x —

Fra besetningen på TEMPLAR er oversendt kr. 765,— til Norsk-Islandsk Samband til inntekt for islandske barn.

— x —

Norges Vanførelag har mottatt kr. 90,— fra besetningen på TANABATA.

— x —

Offiserer og mannskap på TARONGA har samlet inn kr. 1 500,— til etterlatte ved vinterens forlis. Beløpet er oversendt Nytt fra Norge.

— x —

Besetningen ombord på TENNESSEE har samlet inn kr. 1 011,— til Norges Vanførelag.



## EF OG SKIPSFARTEN

Mangelen på avtalefestede skipsfartskonsultasjoner er det mest markerte forhandlingsnederlag i forbindelse med handelsavtalen. Ved presentasjonen av avtalen i går fremstillet statsminister Lars Korvald saken slik:

«Under forhandlingene er det blitt fremført et sterkt ønske fra norsk side om å etablere et samarbeid på skipsfartsområdet. Fellesskapets representanter har gitt til kjenne at de godt ser den gjensidige interesse som kan ligge i et slikt samarbeid mellom Norge og Fellesskapet. Man har imidlertid bestemt avvist å formalisere noe samarbeid utad før Fellesskapet selv har fastlagt noen skipsfartspolitik. Det er en begrunnelse som både må kunne forstås og respekteres».

Også handels- og skipsfartsminister Hallvard Eika streifet dette spørsmål i sin redegjørelse og sa:

«Under forhandlingane vart det frå norsk side arbeidd sterkt for ein avtalefastlagt konsultasjonsordning når det gjeld skipsfartsspørsmål, men det

synte seg umogeleg å få med ein regel om dette i sjølve avtala. Men i dei offisielle dokument som er ein del av avtaleverket, er det teke med ei norsk fråsegn der det vert presisert frå norsk side kor turvande og ønskjeleg skipsfartspolitisk samarbeid er. Kommisjonen har i prinsippet sagt seg samd i at EF og Norge har problemer av sams interesse. Så snart ein sams skipsfartspolitikk ligg føre, bør ein frå norsk side ta opp drøftingar om eit nærare samarbeid».



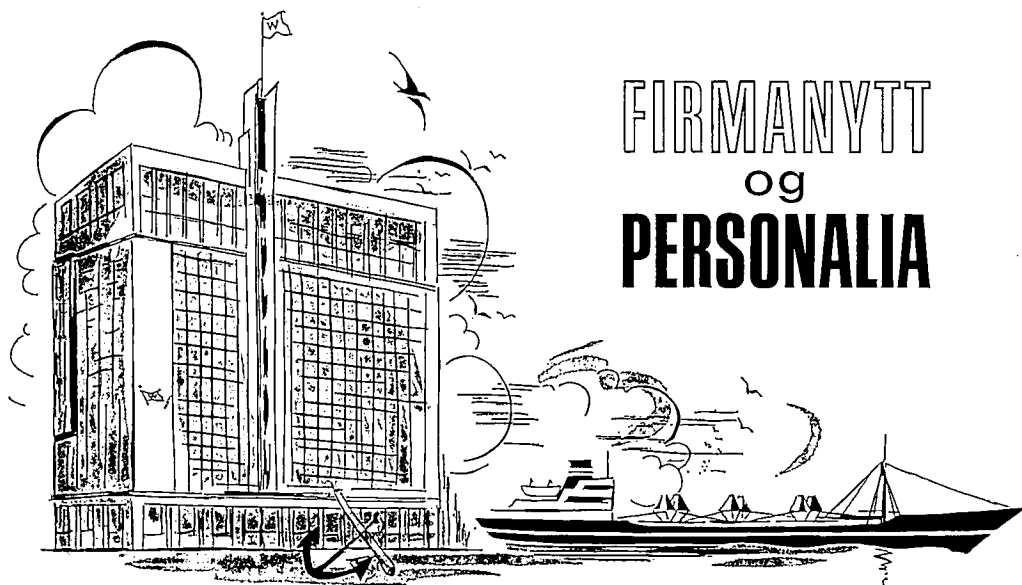
Fra pålitelig hold i byssa hevdes det at der er stor forundring over alle de fuglene som følger i TARGO's kjølvann. «Det er det livligste i manns minne», hevder gamle WW-seilere. Det er altså ikke bare vi som har latt oss lure av manglende sultestripe.

(«Tritons Tingel Tangel», skipsavis for TARAGO)

## TYR og TORO



To søsterskip, TYR og TORO, møttes i november siste år i Dubai. TORO hadde første anløp etter avgang Europa, mens TYR nesten var ferdig losset etter 17 dager i PG. På grunn av streik i Bahrain ble last fra TYR overført til TORO, hvorefter Tyr satte reisen til Østen og Japan for WILLINE, mens søsterskipet fortsetter sin lossing i PG-havner for Scandinavian Middle East Line.



# FIRMANYTT og PERSONALIA

## FRATREDEN MED PENSJON

Kaptein Olav Nilsen trakk seg tilbake fra aktiv tjeneste 30. juni i år etter nær 46 års arbeide i rederiet.

Olav Nilsen, som er født i 1911, startet sin karriere som apprentice ombord i TITANIA i november 1927. Etter å ha gått gradene, tok han styrmannseksamen i 1931 og skipsførereksamen i 1934 ved Sandefjords offentlige sjømannsskole. I sin omtale av eksamensresultatene det året, skrev Sandefjords Blad blant annet:

«En av kandidatene, Olav Nilsen, Stokke, hadde avlagt eksamen i skipsførerklassen med 3.00 utmerket godt. Skolebestyrer kaptein Melle bemerket at karakteren var enestående i skolens historie. Det var tidligere gitt 3.00 i avgangseksamen i skipsførerklassen, men det hadde aldri hendt at en kandidat hadde hatt 3.00 i hvert eneste fag han hadde gått opp i, slik som Olav Nilsen».

Olav Nilsen seilte ute under hele krigen. I 1945 ble han 1. styrmann og i juli 1955 ble han forfremmet til kaptein. I august 1955 overtok han stilling som inspektør ved New York-kontoret Martinsen & Company, Inc., og fortsatte i sin stilling som inspektør da dette kontors funksjoner innen lasthåndtering ble overført til Barber Lines A/S i 1969.

Kaptein Nilsen har nå forlatt USA for godt og slått seg ned på Nøtterøy. Ved hans tilbaketreden vil vi takke ham for utmerket og helhjertet innsats og for hans aldri sviktende lojalitet gjennom alle de årene han arbeidet i rederiets tjeneste. SKIB-REDERI ønsker ham et langt og velfortjent otium.

## VI GRATULERER

### 25 års tjeneste

Gunnar Mathisen, 24. mai.  
Jørgen Kråkenes, 9. juni.  
Boja Djupvik, 1. juli.

### 50 års fødselsdag

Aud Voigt, 2. juni  
Bjørn Brandt, 15. juli  
Pehr Pehrson, 3. august.

### 60 års fødselsdag

Knut Hornburg, 20. juni

Direktør i ScanAustral, Bjørn Østberg, fylte 60 år 10. juli. Østberg var i en lang rekke år tilknyttet WW. Han begynte ved hovedkontoret i 1934 etter endt skoleutdannelse og arbeidet de fleste årene i rederiets utgående Afrika- og Australialinje. Han ble ved opprettelsen av ScanAustral i april 19070 utnevnt til direktør i selskapet.

### Firmaets jubileumsgave

er overrakt maskinsjef Sverre Mikkelsen 26/7.

### Gullur:

Rederiets gullur for utmerket innsats i forbindelse med brannen og kjemikalieforurensning av last ombord i TAIMYR mai 1973 ble 17/8 overrakt:

Kaptein Bård Valstad  
Maskinsjef Per Strandkleiv  
Overstyrmann Atle Nyheim  
Inspektør Roald Torgersen  
Skulds inspektør Erik Lyche

ALAN LIGHT

# SKIPSIDRETT



Hver gang jeg mottar en ny sportsoversikt fra Velferden er det med forventning om at nå har våre skip gjort seg bemerket, enten på fotball- eller friidrettsfronten. Dessverre, bortsett fra en del utmerkede individuelle resultater, er det nokså tynt med Wilhelmsen nevnt også i den siste (juni) sportsoversikt.

I forrige nummer hadde vi mange utmerkede plasseringer i individuell svømming, ja, vi dominerte faktisk resultatlistene. Denne gang er vår dominans betydelig svekket; nye navn er kommet inn i bildet og fortrent en del av våre. Slik vil det alltid være i sport, men her gjelder det å prøve å gjenerobre posisjonen, derfor håper jeg å se flere av våre navn igjen på listene før året er omme.

I Norsk Mesterskap i Friidrett, Individuelt har vi kun tre av våre sjøfolk representert og to av disse er på spinnesiden. TARONGA's Ingri Berg gjorde nesten rent bord i Hongkong og Kobe og foreløpig topper hun statistikk for høyde (1,30 m) og lengde (4,51 m) noe som gir henne 3. plass i 4-kamp konkurransen. B/C TAKARA's Randi Tiedemann har 2. plass i lengde u/tilløp (2,29) og på sverdsiden er det igjen Hans Dyrli (M/S TARANTEL) som figurerer på listen med 3. plass i lengde (5,69 m) og 5. plass i 100 m løp (12,1 sek.).

Den sportsgren hvor vi ligger svakest an, må vel være fotball. Vi har kommet så langt ut på året at det skal mye til for at et Wilhelmsen-skip skal kunne hevde seg i toppen. — Jeg håper bare at et eller flere skipslag vil gjøre mine ord til skamme. Nå er det sikker mange som vil si «Når tror han at vi skal få sjansen til å sparke fotball?» Etter å ha syslet med skipsfotball i en årrekke tror jeg at grunnen til nedgangen i fotball skyldes følgende:

- 1) For lite folk/interesse.
- 2) For lite tid.
- 3) For lite velvilje hos skipsledelsen.

Hva kan man så gjøre for å bøte på dette?

Punkt 1) er etter min mening det vanskeligste. Man kan ikke true folk til å sparke fotball, man kan derimot appellere til deres «patriotiske følelser». For at dette skal lykkes må man på forhånd ha et godt miljø ombord.

Punkt 2) er en litt for lettvinnt unnskyldning. Her tenker jeg på linjeskipene i første omgang da det er det jeg har erfaring fra. Her er stikkord «forberedelse». I god tid før ankomst bør skipsledelsen på planleggingsmøte, gjøres oppmerksom på at man ønsker en fotballkamp, evt. andre velferdstiltak. Får man grønt lys fra ledelsen sender man straks telegram til velferden/Kirken i den aktuelle havn og ber dem sørge for resten. Med alle forberedelser gjort

på forhånd tar det et minimum av tid å avvikle selve kampen.

Punkt 3). Her må saken sees fra begge sider. Ingen kan forlange at skipsledelsen er «sportsidioter» som legger allting til rette for fotball-laget, men man kan forlange at de viser forståelse for velferdsaktiviteter som er med på å skape et bedre og sunnere miljø ombord på skipet. Fotballoppmannen bør vise sin velvilje ved å arrangere kampene mest mulig på fritiden. Er man av praktiske grunner nødt til å benytte en del av arbeidstiden til kamp, kan man tilby å jobbe inn den tiden senere. Arbeidet må selvsagt komme først, men det lar seg gjøre å gjøre en «vri»! Etterhvert vil ledelsen forhåpentligvis merke resultatene av slike tiltak både på fotballbanen og på miljøet ombord og dermed stille seg mer positivt.

Rederiet har i de senere år vist en meget positiv holdning til miljøskapende tiltak og alle som har vært på et «fotball- og idrettsskip» vil ha merket dette gode miljøet.

Jeg er klar over at forholdene varierer fra skip til skip og at det finnes andre årsaker som kan komme i veien for fotball etc., men med litt mer planlegging og samarbeide burde det være mulig å få istand noen kamper slik at våre skip igjen figurerer på tabellene.





Red.: NILS WETLESEN

# W.I.L.

---

# NYTT

## FORMANNEN HAR ORDET:

### LAG MED TÆL!

To internasjonale evenementer har satt sitt preg på vårsesongen — håndballmøtet med ØK og fotballkampen mot TRANSATLANTIC.

Begge disse møter er omtalt i referats form en annen plass i dette nummer av Skib-Rederi, men i egenkap av WIL's formann har jeg lyst til å komme med en liten tilføyelse og berømme den **innsatsvilje** såvel vårt håndball- som vårt fotball-lag har vist i disse kampene. Det har vært lag med **tæl** som har stilt opp, lag som har kjempet fra første til siste dommer-pip. Navn skal ikke nevnes i denne sammenheng, for selv om **ferdigheten** varierer sterkt fra spiller til spiller, så er **innsatsen** den samme over hele banen. Og det er innsatsviljen som avgjør en kamp i siste instans, viljen til å være med og kjempe til the bitter — or the good — end.

Hvor lett kunne ikke håndballmatchen mot ØK vært tapt, da danskene gikk opp og utlignet flere minutter før slutt, etterat våre gutter så ut til å ha gitt alt i 1. omgang. Men to ganger til klarte vi å gå opp i ledelsen igjen — og skapte forvirring i de seierssikre danskers rekke. Slik skal det kjempes!

Også på stadion i Ås var det innsats fra første til siste minutt av matchen, og her sto meget på spill. Begge lag hadde to napp i vandretroféet, og seierherren ville erobre Stuten til odel og eie. De blå-gule var preget av innsatsvilje allerede under lunsjen før matchen, og lot seg ikke friste av sterkere saker enn Brigg (skjønt **fristet** var de vel?). Men et svensk åpningsmål tok denne gang ikke motet fra WIL — det bare førte til enda større innsats, med kamp om hver ball. Og dermed havnet seieren der den burde.

Takk for innsatsen til såvel håndballgutta som fotball-laget!

### THRILLER-MØTE OM SKAGERAK-POKALEN ØKB — WIL 15—15

En knallhard norsk åpning og en forrykende dansk innspurt gav sluttresultat 15—15 i årets store håndballbegivenhet, med ØKB og WIL som aktører. Resultatet var absolutt rettferdig, spill og sjanser tatt i betraktning, og samtlige spillere på begge lag var nok fornøyd med at det ble «poengdeling».

Dette fjerde møte om «Skagerak-pokalen» fant sted i København og skulle bli det mest spennende og dramatiske av dem alle. Tilskuerne tygget negler helt opp til albueene i de dramatiske sluttminuttene, og viseformann Finn Tønnesen bad seg fritatt fra å skrive kampreferat da han ikke hadde nerver til å følge med i det som foregikk på banen. Etterat ØKB hadde tatt igjen WIL's klare ledelse og utlignet til 13—13 vel åtte minutter før slutt, syntes det bare å være spørsmål om **hvor** stor den danske seieren ville bli. De blåhvite mobiliserte imidlertid sine siste krefter, samtidig med at Walter Magnor i WIL-buret fikk til noen praktredninger, og det ble ny ledelse to ganger, inntil vertskapet to minutter før full tid fastsatte sluttresultatet til 15—15.

Selv om WIL ledet 10—6 ved halvtid og gikk opp til fem måls ledelse før ØKB begynte opphenting, var det god grunn til å glede seg over det uavgjorte resultatet. I siste treningsmatch ble både Hans Chr. Bangsmoen, Jan Egil Jørgensen og Helge Selmer skadet, og når man samtidig husket den sterke danske innsatsen i fjorårets møte i Oslo, måtte ØKB stille opp som solide favoritter.

En superscoring av Einar Bredesen allerede i første oppløp, og 2—0 av Carl Kjeldsen da kampen var halvannet minutt gammel var imidlertid nøyaktig den vitamininnspøyning laget trengte. Med ett visste vi at det var mulig å være på talefot med danskene, og det ble spilt med en glød som fullstendig tok luven fra hjemmelaget. Det skulle aldri lykkes dem å ta ledelsen i denne matchen, men det var på et hengende hår i sluttminuttene. Kondisjonen var klart bedre i ØKB, som er vant til å spille kamper i 2 x 30 minutter, mens bedriftskamper her hjemme varer i 2 x 20 minutter. Det var således ikke noe å si på at det røynt på kreftene i vårt skadereduserte lag, men de red stormen av. Det hadde vært for ergerlig å tape etter å ha ledet såvidt klart, men uavgjort gav ingen grunn til å henge med hodet.

Det ville ikke være riktig å fremheve noen enkelt spiller i denne matchen der samtlige fightet det de var gode for og hvor det nettopp var sterk innsats over hele linjen som preget laget. Målscorene var Carl Kjeldsen 6, Einar Bredesen 3, Oddvar Ljønes 3, Peter Neess 2 og Hans Chr. Bangsmoen.

Matchen var selvfølgelig høydepunktet under København-besøket, men det er allikevel nødvendig å nevne også litt om arrangementet forøvrig. Våre dan-

ske venner med ØKB's formann Ib Gade-Gerst i spisen hadde overgått seg selv med hensyn til å legge opp en alle tiders ramme om vårt besøk. Ingen som var tilstede ved søndagens lunsj i «Peter Liebs Hus» i Dyreparken vil kunne glemme den fine atmosfæren omkring det praktfulle bordet. Vennskap blir styrket og slike forbindelser har utvilsomt betydning også langt utover det rent idrettslige.

Før vi reiste tilbake til båten fikk vi i sannhet oppleve at det riktig går opp og ned her i verden — iallefall for dem som tar en tur med «Bakken»s Bjerg- og Dale-bane.

Takk Ib, takk Preben, takk Torben, hjertelig takk alle sammen!

Stein

## 2—1 TIL WIL OG STUTEN TIL ODEL OG EIE

Stemningen var høy på stadion i Ås lørdag 15. juni — og med god grunn. Med seieren 2-1 over Trans erobret WIL «Stuten» — det av våre svenske venner oppsatte vandretrofé — til odel og eie. Samtlige mål ble scoret før pause.

Og la det være sagt med én gang: Etter nederlagene de to siste årene og med forfall fra et par av våre beste forsvarsspillere måtte Trans finne seg i å stille opp med et forholdsvis klart favorittstempel denne gang. De tok da også oppgaven meget alvorlig og hentet sogar en spiller hjem fra militærtjeneste, for å fly ham frem og tilbake til Oslo på dagen. «Stuten»s fremtid skulle avgjøres.

Efter et par klare sjanser i åpningsminuttene gikk da også Trans etter få minutter opp i forskriftsmessig 1-0 ledelse. Men den svenske scoringen skulle bare føre til at hjemmelaget ble tent for alvor — og vi noterte WIL-sjanser på løpende bånd, efter tildels fint oppbygde angrep. Omsider ble det også nettkjenning — 1-1 ved Peter Neess og 2-1 ved Karl Kjeldsen ikke så lenge etterpå.

Annen omgang skulle ikke bli på langt nær så velspilt som første, og såvel spillere som tilskuere fikk satt nervene på en hård prøve. Selv om det ikke ble scoringer, hadde begge lag en lang rekke sjanser, og det var bent frem utrolig at det ikke ble flere mål til begge sider. Men selv Trans-formann Stig Anderson var den første til å innrømme at WIL hadde de fleste sjansene og at vår seier var fortjent.

Det som særpreget vårt lag i denne kampen, var en rent ut sagt fandenivoldsk innsatsvilje. Det ble kjempet om hver ball, og det var stadig en WIL-tå i veien når de blå-gule skulle slå en åpnende pasning eller skyte. Vi var «lengst i tærne» i denne kampen — og vant på det.

Det var bare blide ansikter under middagen på «Seaside» efter kampen — alle smilte om kapp med solen som har vært tilstede under samtlige av disse fotballarrangementene hittil (touch wood). En grøt av brennmaneter fratok oss badelysten, men dansen gikk livlig gjennom den praktfulle lyse og varme Drøbaknatten.

Dagen etterpå ble det båt-tur med øl og reker på Jan Simonsens ombygde skøyte, som førte våre svenske gjester trygt til Fornebu. Turen med «Elvira» gikk selvsagt gjennom «Middagsbukten», hvor det var pakkfullt av super-båter. Eierne hadde trolig akkurat nok med kontanter til bensin tur-retur Langåra. Det må være den eneste grunn til at man legger seg til

her inne på en så praktfull dag! En sightseeing **gjen-nom** sundet var imidlertid artig nok, det var nesten som på St. Hans aften.

Takk for besøket til Stig, Walle et co. og velkommen igjen til Skramstad.

P. B.

## FOTBALL - A-LAGET

Det er så moro med statistikk og derfor vil jeg starte dette innlegget med noen ganske illustrerende tall. I bedriftseriens 2. divisjon har vi kapret 13 av 14 mulige poeng, scoret 18 og sluppet inn 3 mål. Over til shippingserien så har vi der erobret 5 av 8 mulige poeng og har en målforskjell på 12—4. Som den våkne leser allerede har oppfattet så går det bra, i bedriftserien sogar meget bra.

Vårt mål for 1973-sesongen er som kjent å rykke opp i bedriftseriens 1. divisjon. Pr. idag efter 7 kamper ser det unektelig lyst ut, ja så lyst at vi meget lett kan falle for fristelsen til å undervurdere våre gjenstående motstandere. Det er derfor å håpe at gutta er i stand til å skjerpe seg foran hver kamp, slik at vi ikke avgir unødige poeng. Laget seiler avgjort i medvind for tiden, samspillet går til tider meget bra og innsatsen er upåklagelig, noe som gir seg utslag i de gode resultater. Selv om enkelte av spillerne gjør seg fordelaktig bemerket, så vil det ikke være riktig å trekke frem noen spesiell. Alle deler av laget gjør en utmerket jobb.

Jeg vil også nevne at vi for første gang siden 1969 nylig slo Trans 2—1 i en vennskapskamp på Ås. Efter hva som ble sagt siden, vant vi visstnok også den derpå følgende fest.

Når disse linjer leses er undertegnede sluttet i firmaet. Jeg vil derfor benytte denne anledningen til å takke vår trener og UK Hans O. Nordby for meget godt samarbeide. Samtidig vil jeg også rette en takk til vår formann Stein Kagge. Hans velvilje og imøtekommenhet i alle ting er av meget stor betydning for oss som stiller med fotball i WIL.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke samtlige fotballspillere for den interesse de har vist og for mange hyggelige stunder både på og utenfor fotballbanen. Lykke til videre.

Thorleif Johnsen







# LØST O/S FAST



## TANK/BULKFLÅTENS DISPOSISJONER TANKSKIP

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

TIBERIUS har gjort to turer i løsfart til henholdsvis Petrofina og Taiyo Shosen, og ble derefter overlevert på et 5 års tidscerteparti til Swan Navigation i Yokohama 21/5.

TUAREG er solgt og ble overlevert til sine nye eiere i sjøen 27/6.

## OBO og O/O CARRIERS:

TURCOMAN losset olje i Lavera og Taranto 1—8/3 og ballastet derefter til Persiske Gulf hvor det tok en full last crude til Europoort. Skipet ballastet derfra til Mocamedes hvor det lastet malm 25—27/5. Skipet losset i Tobata og Muroran og ballastet derfra til Mena hvor det tok ombord full last olje til Okinawa. Skipet er nå på vei til Persiske Gulf hvor det skal lastes olje for vestlige opsjoner.

TARTAR lastet olje i Kharg Island og Ras Tanura 11. til 14. februar og losset hele lasten i Lavera 16/3. Skipet gikk så i ballast til Persiske Gulf hvor det lastet olje i Ras Tanura og Ras al Khafji for lossing i Chiba. Skipet hadde en ballastreise fra Japan til Ras Tanura hvor det igjen lastet olje i Ras Tanura 27/5. Lossing fant sted i Freeport, Bahamas og skipet ballastet derefter til Qua lboe hvor det tok en last olje for lossing i Rotterdam og Le Havre. Etter utlossing 1/8 er skipet nå via Teneriffe for skrubbing og maling på vei til Qua lboe igjen.

TEHERAN — en malmlast fra Tubarao ble losset i Dunkirk 3—8/3. Skipet gikk så til Banias for å ta en oljelast til Rio 18/3—11/4. En ny malmlast ble tatt i Tubarao 14—21/4 for lossing Dunkirk 7—14/5. Derefter gikk skipet til Lisbon hvor det den 25/5 ble overlevert sine nye eiere..

## BULK CARRIERS

TANABATA fortsetter på sitt idscerteparti til Kaiser. Etter utlossing av malm i Eleusis 7—10/2 gikk skipet til Norfolk og Mobil for lasting av kull med lossehavn Fukuyama. Skipet dokket så i Nagasaki i tiden 12—24/4. En ny malmlast ble derefter tatt i Gladstone 3—9/5 og losset i Nagoya, hvorpå skipet gikk tilbake til Dampier for enda en malmlast som ble losset i Gijon 7/7. Derefter gikk skipet i ballast til Seven Islands hvor det lastet malm for Baltimore. I Norfolk tok skipet en last kull til Japan, hvor ankomst er beregnet første dager av september. Skipet vil etter lossing i Japan ventelig gå til Australia for lasting av malm for Europa.

TAKARA — Dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser. Skipet lastet malm i Dampier 5—7/2, og denne ble losset i Mobile 14—19/3. I Baltimore lastet skipet kull for lossing i Nagoya 28—30/4. Derefter gikk skipet til Nagasaki for dokking i tiden 2—14/5. Etter lossing av en malmlast fra Dampier i Mobile/Burnside 5/7, gikk skipet til Baltimore hvor det ankom 9/7 for å laste kull for Japan. Skipet ventes utlosset i Japan ca. 14. august og vil da gå til Dampier hvor det ventes ca. 28/29. august. Det er indikert fra befrakterne at malmlasten som skipet tar i Dampier ventelig vil bli losset i Europa (Antwerpen) og at skipet så vil ballaste til Hampton Roads for lasting av kull for Japan.

TROLL FOREST fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Lossing av korn fant sted i Yokohama 26/2—3/3. Derefter tok skipet en last med biler fra Honmoku for lossing i Houston 4—7/4. En ny kornlast ble ført fra New Orleans til Japan hvor skipet var ferdig utlosset 26/5. I Nagoya ble det så lastet biler, og disse ble losset Los Angeles/Canada. I New Westminster ble skipet reletet til Weyerhaeuser for en t/c trip til Middelhavet med papir og trelast. Etter lossing 28/7 gikk det i ballast til New Orleans hvor det ventes å seile til Japan med korn ca. 16. august. Skipet ventes å laste biler i Japan, men lossehavn er ikke deklart.

TROLL PARK som er birtisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited, og fortsetter i sin trade med papirprodukter fra havner på Canadas og USA's østkyst for lossing UK/Kontinentet, og med biler som returlast.

ARCTIC TROLL som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til de samme befraktere som TROLL PARK, og er beskjeftiget i samme trade som dette skipet.

TROLL RIVER som er britisk eiet, ble tilbakelevert til Open Bulk under sitt tidscerteparti mellom O.B. og Weyerhaeuser 6/4, og gikk inn på sitt nye tidscerteparti med MOSK som befraktere. Under dette t/c tok skipet en kornlast i New Orleans for lossing i Kashima og Mizushima. Etter lossing av biler fra Hiroshima i Houston 6/8 gikk skipet til New Orleans hvor det ankom 8/8. Her skal skipet laste korn for Japan, og det er først ventet å seile derfra ca. 22. august.

TROLL LAKE er også britisk eiet og fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Etter lossing av korn i Japan 3/4 gikk skipet til Hiroshima for lasting av biler. Disse ble losset i Newark 2—5/5. En ny korn-

Forts. side 13

## OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
<b>Linjebåter:</b>											
<b>TAGAYTAY</b>	H. Blinndheim	J. Martinussen	Alf Vorren	J. Liknes	A. Heggem	F. Antonesen	Odd Jacobsen	K. Kristiansen	A. Flåten	K. Melland	T. Hanssen
<b>TAGUS</b>	O. Abrahamsen	Ernst Bentsen	Alf Borch	O. Jacobsen	Roy Hagen	Dag Larsen	Svein Hafskjold	Jens Leknes	Haugsand	Meisingseth	F. Y. Keung
<b>TAIKO</b>	G. Waage	Sven Ulseth	Helge Olsen	Oskar Dahl	Jon Sollie	S. Johansen	Hans Garnes	Per Bjerkvik	Ole Bagh		Lajos Pupos
<b>TAIMYR</b>	Ole Hoff	Atle Nyheim	Kjell Greåker	Knut Solvoll	A. Guttormsen	G. Stensen	P. Strandklev	Einar Larsen	J. Pedersen		Per A. Hansen
<b>TAIPING</b>	F. A. Johansen	Tor Furrevik	L. Kongshaug	Egil Aukan	A. Skaseth	Jon Giske	Karsten Frostad	Aksel Sinding	G. Rebbestad	Terje Karlsen	T. Torgersen
<b>TALABOT</b>	Rolf Pilskog	K. Fagerbakk	Jan P. Seter	T. Hultmann	R. Gjuv	Bjørn Falao	Bjørn Nilsen	Nils Antonsen	H. Hansen		Alf Vassbotten
<b>TAMERLANE</b>	H. F. Tonholm	T. H. Karlsen	E. Mathisen	B. Grøntoft	G. Oddvar Olsen	Magne Dale	G. Tallaksen	Einar Karlsen	B. Andreassen	F. Mayer	E. Gundersen
<b>TARAGA</b>	A. B. Daviknes	Rolf O. Hansen	E. Hegland-Hansen	G. Halvorstad	F. Johannessen	Jan P. Gaare	Frank Eriksen	Kjell Gjøsdal	F. Christoffersen	A. Wold	H. Hermansen
<b>TARANTEL</b>	S. Aksnes	Hans Dyrllie	Nils Kvernnes	Otto Wikeroey	H. Johnsen	Magna Berg	Odd Ottersen	Hans Strand	K. Furuheim	M. Berseth	A. Walderhaug
<b>TARN</b>	Just Jahren	L. Mannes	Kjell Åsvik	Olav Svendsen	R. Jørgensen	Karl Nilsen	Arvid Hole	Per Hilstad	Harry Bakken		S. Henriksen
<b>TARONGA</b>	Kr. Kristiansen	Svein Overaa	G. Talge	G. Håkonsen	Harald Dybå	Oline Nielsen	Odd Einar Aas	Alf Fredriksen	S. Terjesen	Chu Kvok Wai	H. Fritzvold
<b>TATRA</b>	Ingolf Fjelle	H. Moltubakk	J. Lindhovd	A. Wrengstad	Egil Berg	Turid Aanerud	S. Mikkelson	Kr. Kristiansen	E. Gjellestad	Ariid Stue	N. Skrovseth
<b>TEMERAIRE</b>	O. Hornvtvedt	Leif Amundsen	B. Bjørnlund	A. Wrengstad	Tore Carlsen	J. Skillestad	G. Slinning	V. S. Svendsen	Kåre Melby	S. Randby	M. Petricevic
<b>TEXAS</b>	Sigurd Gustad	J. Jakobsen	S. Korslund	Ole J. Hay	V. Langerud	Jan Larsen	Harald Valen	Jan Knutsen	S. Lorentzen	Ø. Saunes	M. Petricevic
<b>THEBEN</b>	Vidar Foynes	Lauritz Gamlen	N. Johnsen	E. Stop	Asbjørn Hansen	Å. Sørensen	Hans Nilsen	Odd Olsen	Odd Olsen		A. Røren
<b>THEMIS</b>	A. M. Kristiansen	Aage Grubben	Odd B. Falk	A. Nordgaard	Stein Opsahl	Brit Simonsen	Svein Simonsen	Johs. Ødegaard	L. Aanesen	E. Bergersen	F. Magnussen
<b>TIBER</b>	D. Holtan Niilsen	J. Sonstebj	W. Halvorsen	P. Studenko	Chu Quan Fah	J. Storsletten	W. B. Sørensen	Karsten Nilsen	A. Slettebakk	R. Slåtsbråten	Kåre Sævi
<b>TIJUCA</b>	K. Helmsen	K. Brandser	Alf S. Dale	K. Mehlum	W. B. Sørensen	Nils Torsvik	Kristian Larsen	Karl B. Olsen	B. Engen		Odd E. Jensen
<b>TIRRANNA</b>	Willy Lund	A. Lervik	Johan Ostnes	R. Todal	Egil Skau	Torunn Feste	Borger Vilnes	Ø. Schroder	L. Myklebost	Jan Hansen	D. Julitebo
<b>TOLEDO</b>	R. Brattvang	Kåre B. Olsen	Th. Bryde	W. Reyes	Eise Lovang	Ellen Heum	H. Martinsen	S. Vikene	T. Myklebost		K. Hegsbro
<b>TORO</b>	Ph. Lembourn	Per Johansen	Vidar Jacobsen	A. Halvorsen	R. Jacobsen	Kåre E. Røed	Magne Aines	Arvid Risan	L. Lillevik	Rolf Olsen	John Karlsen
<b>TORRENS</b>	T. Mikalsen	O. Sparre Knudsen	Per Brekke	Pål Myhre	John Nilsen	Solveig Ihle	T. Akerbæk	Jon Netland	Leif Skåne	Leif Skåne	E. Madland
<b>TOULOUSE</b>	Kr. Kristoffersen	B. Mortensen	Ole Knurvik	A. Kleiven	L. Mellibråten	Y. Heitman	Kåre Hole	Falkvor Lund	Johs. Moen	I. Hansen	A. Ellassen
<b>TOYAMA</b>	Nils Iversen	Leif Haugen	T. O. Bjerkeng	Olav Skolen	O. Fredriksen	E. Bergum	P. Hasund	Åge Gronvold	Aril Opsahl	N. Royset	Jon Kleppe
<b>TRAVIATA</b>	R. Verpelde	Johs. Johansen	Bjørn Brattås	Åge Hansen	A. Gundersen	Trond Rian	Ø. Gornnes	Helge Berg	L. Lyngvær		F. Kleveland
<b>TRIANON</b>	J. Jakobsen	R. Isaksen	E. Bakkejord	Chr. Hervig	P. Pettersen	Inger Olsen	K. Godaker	L. Glærum	B. Strøm		Neils Hegge
<b>TRICOLOR</b>	A. Skipnes	Nic. Berg	Carl O. Grønli	Ole Chr. Næss	Rolf Jørgensen	Unni Hagen	K. Øvreild	Arne Remme	Terje Smordal	S. Solheim	S. Simensen
<b>TRINIDAD</b>	Thor Johnsen	H. Kjønsvik	Paul Harstad	H. Nyberg	G. Blaallid	Jan Myhrstad	Ove Løkkebø	R. Andersen	Mikal Bakke		Rolf Sibnes
<b>TROJA</b>	Fritz Johansen	T. Ottesen	A. Schel	Ole J. Olsen	A. Hellefjord	S. Emhjellen	Per Østrom	S. Myrland	Terje Smordal		T. Gjerde
<b>TUGELA</b>	Fritz Johansen	H. Williamson	Rolf Sandvik	Ole J. Olsen	Kr. Øverland	Erling J. Bach	Svein Urheim	Olav Marvoll	Olav Løe	J. Griphage	Lau Stu Tin
<b>TULANE</b>	Jonny Bye	J. Henriksen	K. Eldheim	J. Hansen	K. E. Pettersen	Eva Andersen	Leif Svendsen	Karsten Aaen	Harald Rogne	O. Gjetsund	O. Strømman
<b>TURANDOT</b>	O. Thomassen	Håkon Vik	Frøde Monsen	N. Svendsen	A. Ruud	T. Svendsen	Thor Thoresen	O. Hammervold	T. Rosenberg	J. Klavenes	Johan Nilsen
<b>TYR</b>	Rolf Andersen	Tore Larsen	K. Gulliksen	J. Eidheim	Arne Bjelde	G. M. Johansen	Ole J. Olsen	O. Hammervold	O. Hammervold		P. A. Ødegård
<b>TØNSBERG</b>	A. Rovik	G. Oskarsen	H. Johansen	S. Bjølgerud	Bengt Arnesen	Reidar Nygård	Arvid Jensen	Jon Håberg	Ariid Knudsen		T. Hippe
<b>Bulkbåter:</b>											
<b>TAKAMINE</b>	Finn Østlie	Ole Hagen	Svein Holbu	J. Lindstøl	A. Gulbrandsen	Anton Pedersen	G. Haeselich	A. Vindheim	H. Jonassen		Horst Florian
<b>TAKARA</b>	B. Havnor	H. Thomassen	W. Christiansen	E. Kvamsvåg	Rolf Bævre	Aina Kvalsvik	R. Olsen Kihle	Kjell Kvalsvik	Egil Andersen		E. Stokstad
<b>TAKASAGO</b>	A. Nesbjørg	T. Presterud	J. Kristensen	Tor Johnsen	Chr. Røed	Leif Bakken	Ole Halaas	B. Grebstad	P. Skotvedt		Bjørn Nepje
<b>TANABATA</b>	E. Pettersen	S. Augensen	T. Markussen	H. Bjørneseth	B. Bay Olsen	E. Markussen	Arne F. Wiik	E. Røeggen	Ariid Husøy		Ole Rodset
<b>TROLL FOREST</b>	C. Melby	Christoffersen	Knut Dromsnes	Engelandsbakken	H. Berg	H. Bratland	J. Petterud	O. Årseth	Flinn Kemi		Sigurd Tveit
<b>OBO-båter:</b>											
<b>TURCOMAN</b>	Per Halten	Harry Dahl	O. Elksund	K. Tjøstolvsen	Thor Holmen	Eli Bjåstad	Olaf Schrader	H. Hareide	Tor Baade	Otto Farstad	B. Borresen
<b>Tankbåter:</b>											
<b>TABRIZ</b>	H. Abrahamsen	J. Steinsvåg	T. Olafsen	Roar Hansen	Terje Fluto	Bjørn Walton	Kjell Jansen	Kåre Mathisen	H. Krydsby	R. Pettersen	Svein Ihlen
<b>TAMANO</b>	A. Mikalsen	T. Gjæstad	Gunnar Steen	Tor Bønn	W. Mellbye	Rolf Dyrllie	Leif Hansen	Arne Waagen	Th. Kristensen	I. Holten	A. Schaufel
<b>TARTAR</b>	Ove Stag	Sigmund Strand	Kåre Winge	K. Ramberg	Kjell Olsen	Norvald Veel	O. Mathisen	Olav Flaaten	H. Midthaug	Emil Stang	Jan Veseth
<b>TAURUS</b>	K. Samuelsen	Svein Jensen	Lars Bjørcke	O. Paulsen	J. Horwath	P. Svinsås	Alf Myrreng	T. Rokling	O. Einstulen	J. Bjonnes	E. Svinsås
<b>TEMPLAR</b>	E. Christensen	Jan Sorensen	T. Haugstulen	Fritz Strand	Chow Wai	R. Sorensen	Bård Strandsvid	Erling Olsen	Ole Sorensen	T. Grevskott	Chr. Hepworth
<b>TIBERIUS</b>	K. Antonsen	K. Pedersen	Lars Stokke	Kjell Smevig	T. Abrahamsen	Kåre Johnsen	K. Vikene	K. Vikene	H. Vennesland	P. Tyrholm	Stubberud
<b>Nybygg:</b>											
<b>RORO 664</b>	K. Myklebust	Bjørholm	Bjermeland	P. Akseth	G. Johansen	Ole Simonsen	O. B. Hansen	A. Varøy	A. Opsahl	Blankholm	A. Nålund
<b>MIT.S. 1036</b>	D. Varholm						T. Borve				
<b>Supply skip:</b>											
<b>TENDER TROUT</b>	E. Johannsen	T. Salvesen					K. Vigre	S. Kverne			
<b>TENDER TUNA</b>	N. D. Arnesen	Bang Olsen					Følgerø	Stor-Re			
<b>TENDER TURBOT</b>	B. Haaland	Bjerkell					Øystrom	Pedersen			
<b>TENDER TARPON</b>	O. Karlsen	Frøystadvåg					O. Øveraas	T. Jensen			