



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

# SKIB-REDERT

nr. 4/73

## TOMBARRA

Nytt skudd på ScanDutch-stammen

Japanerne sterkt opptatt av bedre labour relations til sjøs

## ODIN

Kortbølgesendernes kvalitet en skamlett for en skipsfartsnasjon

Hva med den tykke, grønne boken

Der damene holder trådene

Systematisk opplæring må brukes riktig

Skipsavisen er miljøskapende

Telegrafistens arbeid

NB fra Maritim Personell

Firmanytt og Personalia

WIL-Nytt

Skipsidrett

Løst og Fast

Forsidebildet viser WIL's 3. mål i kampen mot VG. WIL var dermed klar for 1. divisjon fra neste år.



### *Fru Julie Wilhelmsen in memoriam*

*Familien Wilhelmsens «Grand Old Lady» avgikk ved døden lørdag 29. september. Hun ble 88 år gammel. Fru Wilhelmsen var enke etter kaptein W. Wilhelmsen som døde i 1955.*

*Fru Julie Wilhelmsen var en høvdingsskikkelse i den forstand dette uttrykk kan brukes om en dame, beundret og respektert av alle som kom i forbindelse med henne. Vi vet hun gjorde usedvanlig meget godt, men det er neppe noen som har oversikt over alt hva hun gjorde for andre mennesker. Hun hadde hele sitt liv en varm omtanke for alle generasjoner av sin familie. På samme måte som hun fulgte hver enkelts ve og vel i familien hadde hun også omtanke for firmaets funksjonærer. Det er unødvendig her å nevne hva hun gjorde for WIL. Hennes tilstedeværelse på WIL-festene ble alltid møtt med begeistring, og det ble satt stor pris på alle de byggelige taler hun holdt.*

*I de senere år har fru Wilhelmsen vært plaget av sykdom. Hun kunne derfor ikke nå den yngre generasjon av de ansatte, men hennes interesse for alle varte til det siste.*

*Fru Wilhelmsen var i besittelse av et ualmindelig godt lynne, og hun mistet aldri sitt gode humør. Hun var et usedvanlig godt menneske og et eksempel til etterfølgelse. Hun etterlater seg bare gode minner, og det er mange som skylder henne stor takk.*

K. A.

Fru Julie Wilhelmsens barn, fra Aasta Wahlstrøm, skipsreder Tom Wilhelmsen og fru Julie Reid, har anmodet Skib-Rederi om å bringe en takk til de ansatte ombord og iland for den vakre blomsterhilsen i anledning fru Wilhelmsens bortgang.

---

# **TOMBARRA**

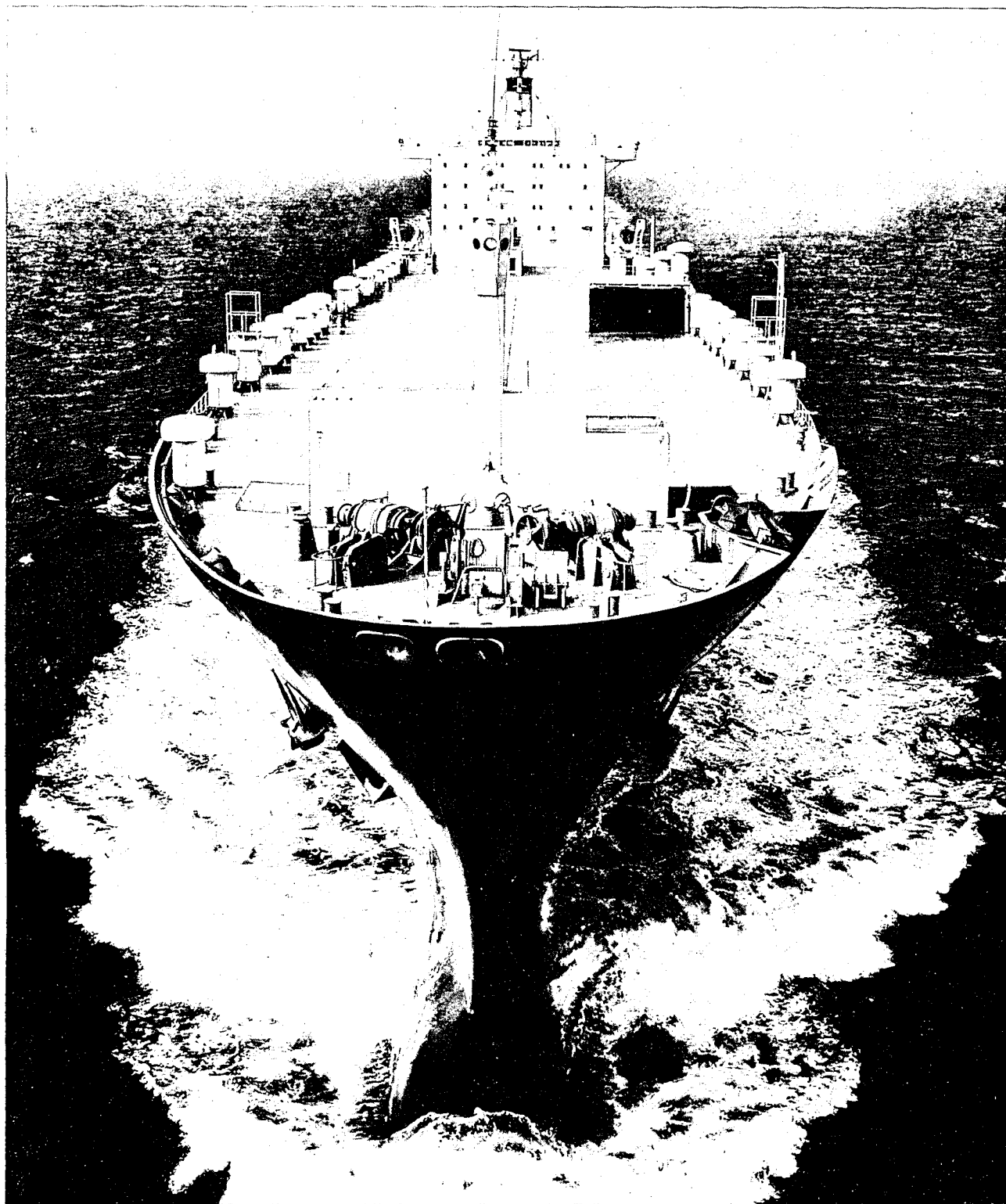


*Fru Wiveca Carlsson, gift med direktør Peter Carlsson i Rederiaktiebolaget Transatlantic, foretar den høytidelige dåp av M/S TOMBARRA.*

Med overleveringen av M/S TOMBARRA ble det krevende planlegnings- og byggeprogram for ScanAustral fullført. TOMBARRA var det femte og siste i serien på fem ro-ro skip, og det tredje som ble levert fra Eriksbergs Mekaniske Verkstad. De to øvrige er, som tidligere opplyst, bygget ved Chantiers de France Dunkerque.

Ro-ro skipene er bygget med henblikk på maksimal fleksibilitet og vil kunne ta praktisk talt all slags last — vanlig stykkgoods, tungløft og forskjellige typer enhetslast, på paller, flats og i containere. Total containerkapasitet er 1 320 standard 20 fots containere.

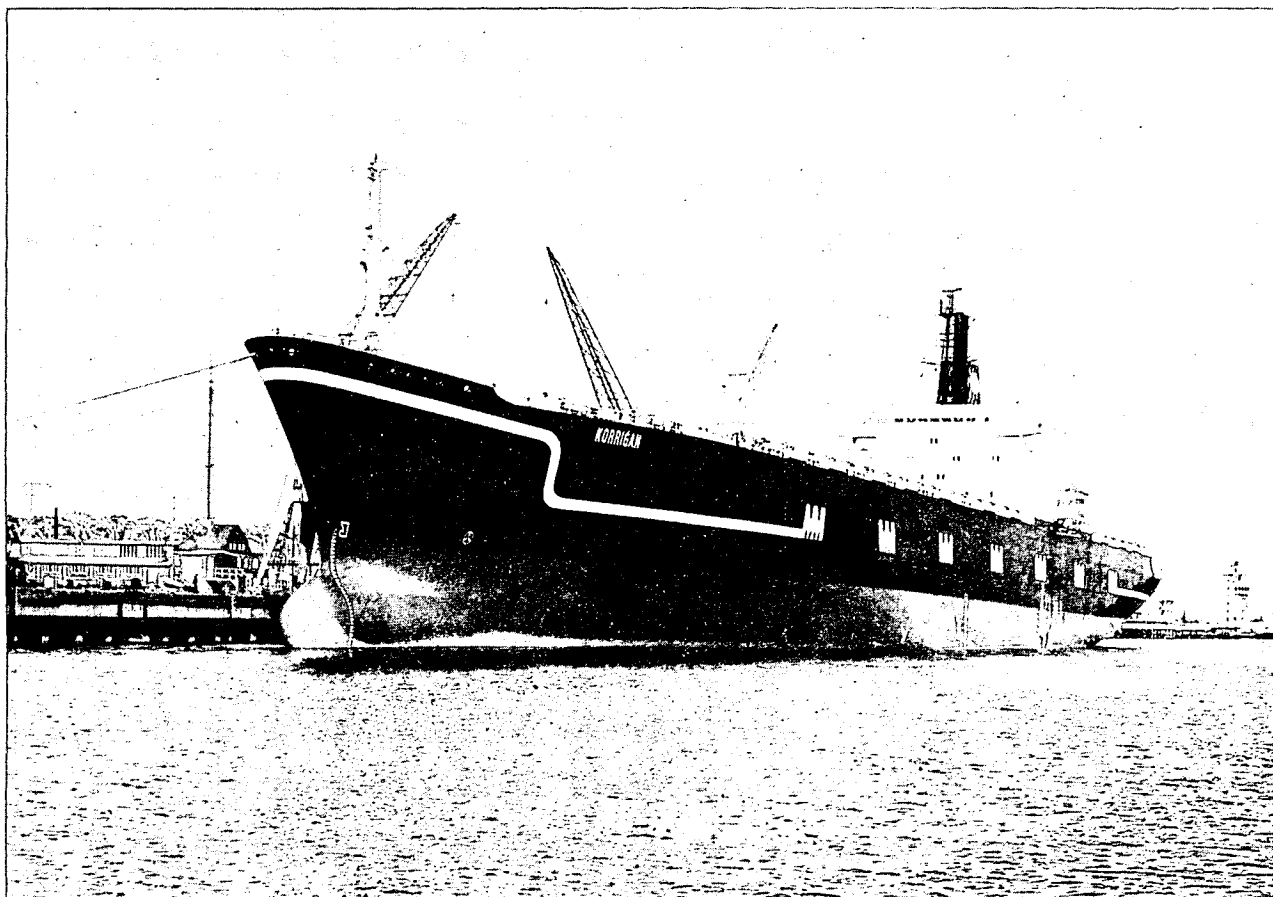
Tre av de fem ro-ro skipene i ScanAustral-flåten fører norsk flagg.



### ***MIS TOMBARRA***

Tonnasje:	21 500 dw.
Største lengde:	207,3 meter
Største bredde:	29,6 meter
Maskineri:	27 000 BHP — 3 x 18 PC 2 V Pielstick
Service speed:	22 Kn

# Nytt skudd på -stammen



er M/S KORRIGAN, som eies av den nye partner Cie. des Messageries Maritimes. Skipet er en gigant blant sine ScanDutch medsøstre, ca. 50 000 dwt med en kapasitet på 2 800 20 fots containere. Skipet er utstyrt med to maskiner, hver på 44 000 HK, hvilket gir det 950 fots skroget en service speed på 26 knop.

Men hva med navnet? Hvor kommer det fra og hva står det for? Dette kan best besvares ved å sitere M. Roger Carour, Chairman of the company:

Looking for a proper name — which according to the Messageries' traditions had to begin with the

letter K, which is rare in the French language — we were seeking poetry and imagination. In Celtic folklore we found the word «Korrigan» describing those facetious, cunning, magic-working and temperamental supernatural being which played an important role in the Celts' imagination. These gnomes were — like the sea — capable of fury, but also of extreme gentleness and gaiety, — and furthermore, they could make gold!»

Så nå vet vi det!



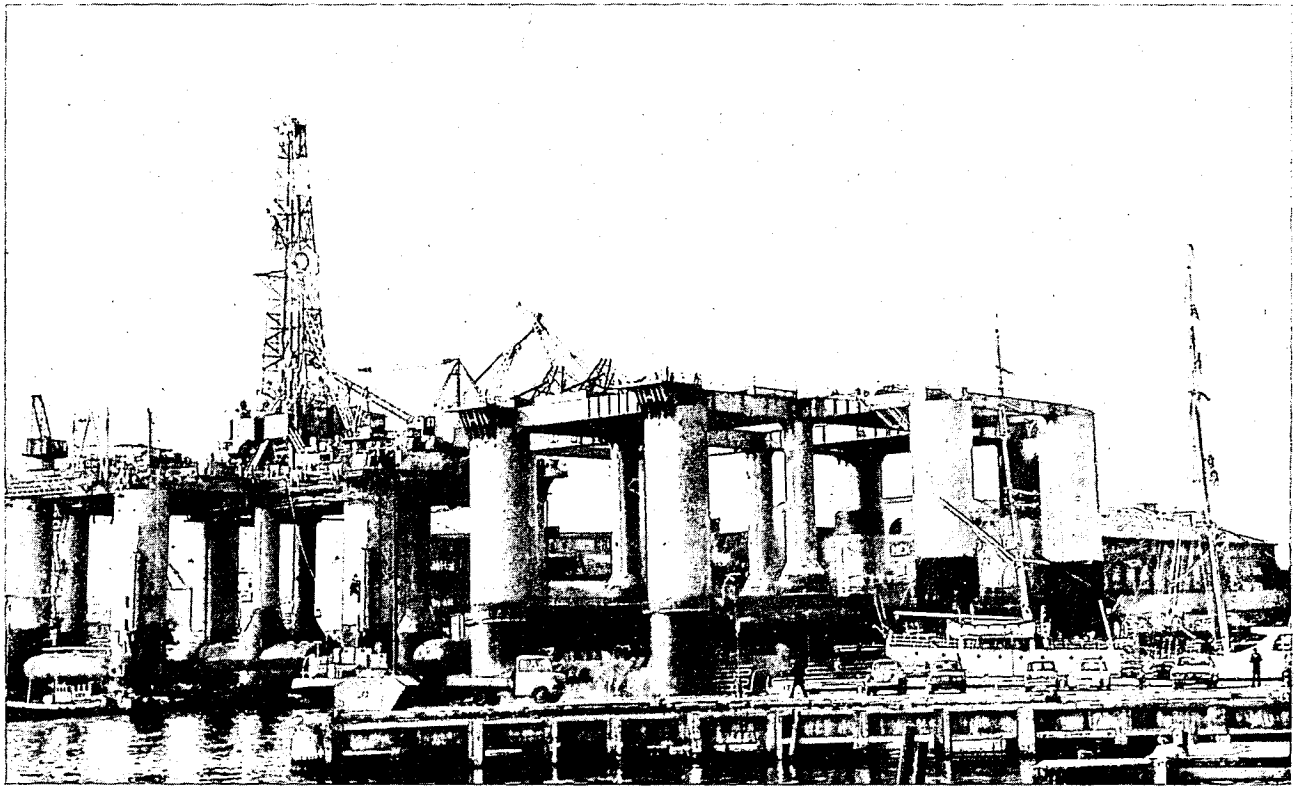
Dr. Tomochei Chida, flankert av skipsrederne Tom Wilhelmsen og Niels Werring jr.

## Japanerne sterkt opptatt av bedre labour relations til sjøs

Dr. Tomochei Chida, professor i skipsfartsøkonomi ved Hitotsubashi-universitetet i Tokyo, var på besøk i Norge i midten av oktober. Dr. Chida tilbragte en hel dag i RA 5 og fikk anledning til å drøfte problemer med representanter for firmaet.

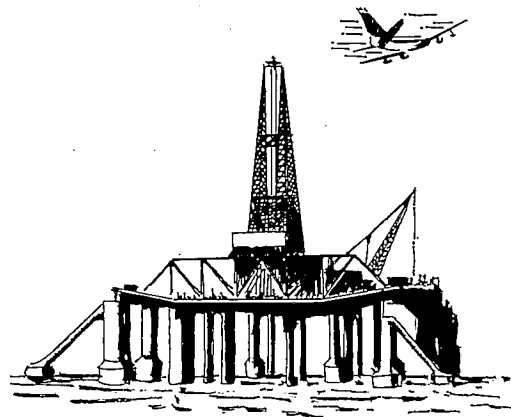
Den japanske skipsfartseksperter uttalte i et intervju med Norges Handels- og Sjøfartstidende at han etter besøket i Wilh. Wilhelmsen ikke fant det nødvendig å kontakte flere norske rederier. Wilh. Wilhelmsens mange aktiviteter, og de forskjellige trades firmaet er engasjert i, hadde gitt ham en nærmest fullstendig presentasjon av norske skipsfartsaktiviteter, mente han.

Dr. Chida hadde forøvrig møter med representanter for Norges Rederforbund, Skipsfartens Arbeidsgiverforening, Arbeidsdirektoratet og sjømannsorganisasjonene. Formålet med besøket i Norge var i første rekke å studere problemene i forbindelse med bemanning av handelsflåten, spesielt da forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstager.



## ODIN

Utsikten fra RA 5 ble i høyeste grad forstyrret i begynnelsen av oktober da det kom en ny borerigg til Oslo og fant sin plass ved siden av den som tidligere lå ved Nyland Vest. Klager til byens Skjønnhetsråd var imidlertid ikke aktuelle fra RA 5's side, da det dreiet seg om ODIN, som er bestilt av Oslo Drilling A/S & Co. (Hagb. Waage/Wilh. Wilhelmsen og de to kanadiske selskapene Home Oil og Bow Valley). ODIN, som skal utstyres i Oslo, vil bli liggende frem til februar 1974 da den skal være klar for overlevering.



STEIN KAGGE:

## Kortbølgesendernes kvalitet en skamlett for en skipsfartsnasjon

Nu må det bli klart at også sjøfolkene har krav på å høre nytt fra Norge.

Hører De ofte på NRK's sendinger til nordmenn i utlandet? De skulle gjerne gjøre det, men programmet er vanskelig å fange inn hvis De befinner Dem i en smule avstand fra norskekysten, er det så?

De befinner Dem i tilfelle i bås med det store flertall av norske sjøfolk, som savner denne fine kontakten med hjemlandet som utenlandsavdelingen i NRK tilbyr. Når vi sier «denne fine kontakten» tenker vi utelukkende på **programmenes** kvalitet, for **senderne** er beklageligvis av så slett kvalitet at det er såre vanskelig å lytte til NRK's kortbølgeprogram for dem disse programmene i første rekke er beregnet på — nemlig sjøfolkene.

### INTET POSITIVT BLIR GJORT

På grunn av likegyldighet ser jeg ingen løsning på dette problem, sier redaksjonssekretær Erling Thokle — daglig leder av kortbølgesendingen. Gang på gang er de elendige lytterforhold som tilbys nordmenn i utlandet og på verdenshavene blitt tatt opp i Stortinget under behandlingen av NRK's virksomhet, men intet er gjort, bortsett fra nedsettelse av en komité. Og for å omskrive et gammelt ordtak: For at samvittigheten kan slumre i fred, oppnevner departementet en komité.

Den komité som i denne forbindelse er oppnevnt av Kirke- og Undervisningsdepartementet, har fått i oppdrag å vurdere andre muligheter for å nå frem med radioprogrammer til nordmenn i utlandet enn ved et nytt senderanlegg i Norge. Dette tenkes blant annet gjort ved leie av sendetid over utenlandske stasjoner. **Men det er annen gang denne muligheten blir overveiet siden saken ble utredet — og forkastet! — for 15 år siden.**

### 100 MILLIONER

Den eneste løsning på problemet er, ifølge Thokle, at man går til anskaffelse av et helt nytt og tidsmessig anlegg til erstatning for de nærmest museale sendere NRK idag er utstyrt med til dette bruk. Riktignok vil omkostningene løpe opp i noe i overkant av 100 millioner kroner, men dette burde Norge se seg i stand til, hevder Thokle.

Man må være enig med ham i dette standpunkt. Vi kan bare tenke oss situasjonen om vi landkrabber en dag oppdaget at vi ikke fikk inn nyhetssendingene fra NRK — for eksempel i forbindelse med den nye konflikten i Midt-Østen — og så fikk høre at senderen på Marienlyst var for svak til at programmet kunne nå oss. Da skulle det bli protester!



Redaksjonssekretær Erling Thokle

### ENDA VERRE STILLET

Og den som er til sjøs, er naturlig nok enda verre stillet. Han kan ikke engang skaffe seg aviser til daglig — han har faktisk NRK-sendingene som sin eneste mulighet til nyheter. Han har heller ikke det samme underholdningstilbud som den som er iland og har derfor et atskillig sterkere behov for «Postkassa» — enn den vanlige lytter har for «Ønskekonserten»!

Men når det ikke dannes tilstrekkelig sterke pressgrupper, blir intet effektivt gjort. Televerket har ved flere anledninger gjort det klart at de ikke har midler til nye sendere — og NRK har ikke tatt med investeringer til kortbølgesendinger i sin langtidsplan, som går frem til 1985!

### BEVISST POLITIKK

— Det synes for meg å være en bevisst politikk at kortbølgesendingene ikke skal nå frem, sier Thokle, som fortsetter:

— Situasjonen er meget oversiktlig. Vi har visst om dette lenge, og det er opp til Stortinget å ta den endelige avgjørelse. Vi har hauger av korrespondanse som forteller om hvor dårlig vi blir «tatt inn», og sjømannsorganisasjonene har sendt brev på brev til oss. Men vi er ikke den riktige instans. Det er derimot de som skal bevilge pengene.

På et spørsmål fra Morgenbladet om hvorfor politikerne tilsynelatende er så likegyldige, svarer Thokle at spørsmålet om nye sendere er et partipolitisk sett lite interessant spørsmål, fordi ingen politiker regner med å score noen stor politisk gevinst på å gjøre seg til talsmann for nye kortbølgesendere.

### STERKERE PRESS MÅ TIL

For Skib-Rederi er det naturlig å sette et lite spørsmålstegn ved nettopp dette. Vil det ikke være mulig for dem som er avhengige av denne kontakten med hjemlandet, å øve et sterkere press på politikerne, slik at det blir forgang i denne saken? Vi vil ikke utelukke at man vil kunne finne en annen løsning på dekningen av de seilendes nyhetsbehov enn nye kortbølgesendere — men det burde i det minste settes opp en tidsramme for når dette spørsmål kan være ferdig utredet.

Slik det nu foregår, er kortbølgesendernes tekniske kvalitet en skamlett for en nasjon som har skipsfarten som en av sine viktigste næringer.

Noe må gjøres — og det raskt!



WW har fått et nytt regnskapssystem. Rundt i huset sitter folk med tykke grønne bøker og studerer det nye opplegget etter beste evne. Mange vondord falt i begynnelsen, og datastyringen skremte. Mannen bak systemet er Sjur Galtung — som er mer enn villig til å kommentere det nye systemet.

— *Nå har det nye regnskapssystemet vært i bruk i to måneder — fungerer det, eller er det fremdeles belemt med mange barnesykdommer?*

— Det er klart at når man gjennomfører en så dyptgripende omlegning som det nye regnskapssystemet fører med seg, må man være forberedt på vanskeligheter til å begynne med. Dette henger sammen med at det er nesten umulig på forhånd å klarlegge samtlige konsekvenser av omlegningen. I noen utstrekning må prosjektgruppen, som har stått for utformingen av det nye systemet, ta ansvaret for dette. Tildels skyldes det også at enkelte brukere av systemet har vanskeligheter med å tilpasse seg den nye situasjon før det gamle systemet er borte og det nye foreligger i konkret form. Det skal derfor ikke påstås at vi har vært helt frie for barnesykdommer, men jeg tror det er dekning for å si at overgangsproblemene har vært mindre — og tildels langt mindre — enn vi fryktet på forhånd.

Status idag er at systemet fungerer tilfredsstillende. En illustrasjon på dette er at vi nå er ajour i regnskapsføringen på et par dager nær, mens man i det gamle systemet mer eller mindre hadde avfunnet seg med å ligge fire—fem uker etter.

— *Kan du kort beskrive på hvilke områder det nye systemet innebærer fordeler i forhold til det vi hadde tidligere?*

— I tillegg til den fordel som den EDB-tekniske løsning byr oss, finner jeg det naturlig å peke på fem områder der det nye system representerer fremskritt i forhold til det gamle:

For det første har vi utarbeidet en *enbellig kontoplan* for skipsselskapenes og disponentfirmaets regnskapsførsel. Regnskapshåndboken gir omfattende veiledningsmateriale.

Dernest forlates *kontantprinsippet* i bokføringen. Dette gir oss et mer ajour regnskap og en bedre kontroll med våre betalingsmessige mellomværender med omverdenen.

Videre har vi gitt *administrasjonskostningene* en mer stringent behandling i kontoplanen med henblikk på analyse og budsjettering, og vi har inkorporert mesteparten av den bokføringen som tidligere fant sted i 8. etasje i det nye systemet. Derved er det alt vesentlige samlet i 4. etasje, og vi er kvitt en rekke avstemningsproblemer.

Endelig er det grunn til å understreke at systemet har en rekke *arbeidsbesparende egenskaper* når det gjelder selve dataregistreringen, valutaomregning samt beregning og bokføring av moms og investeringsavgift. Vi har også fått en entydig bilagsnummerering som muliggjør enkel fremfinning av bilag i Sentralarkivet.

— *Noen har følelsen av at systemet er til for systemets egen skyld og ikke er ment å lette fagavdelingene i deres arbeid — kommentar til det?*

— Jeg vil meget bestemt tilbakevise at systemet skulle være til for systemets egen skyld. Derimot er det riktig at det primært er Regnskapsavdelingens behov man har søkt å tilgodese ved systemopplegget. Prosjektet het da også opprinnelig «Det sentrale regnskapssystem». Vi har imidlertid hele tiden prøvd å ha fagavdelingens behov klart for oss, blant annet ble de alle trukket inn da den nye kontoplanen skulle fastlegges. Vi har hatt som en rettesnor at så langt det var forenlig ved et rasjonelt opplegg, skulle ingen bli verre stillet i det nye systemet enn de var tidligere. Jeg er imidlertid klar over at dette bilde kan fortone seg noe annerledes når man sitter i en fagavdeling og betrakter situasjonen isolert fra denne synsvinkel.

Jeg vil i denne forbindelse skyte inn at der hvor fagavdelingene har behov for en annen spesifikasjonsgrad enn den kontoplanen operere med, kan man komme rundt dette problemet ved å bruke posteringens tekstfelt på en hensiktsmessig måte.

— *Skal systemet fortsette å eksistere i sin nåværende form på lang sikt, eller er det meningen å utvikle det videre?*

— Dette spørsmål har sammenheng med det foregående. Når vi i første omgang primært tok sikte på å systematisere den sentrale regnskapsførsel, var ikke dette ut fra noe ønske om å neglisjere fagavdelingenes behov. Imidlertid tilsa erfaring fra systemarbeid hos WW at det var langt viktigere å komme frem til et begrenset system som virket og var vellykket, enn å prøve å utvile det «perfekte» system med en gang, med de farer dette ville innebære for fiasko. Filosofien er at når man har fått et kjernesystem i drift, og har følelsen av å ha full kontroll over dette, da vil tiden være inne til å gjennomføre en videreutvikling. Denne bør også skje gradvis.

Det er særlig på to hovedområder vi for øyeblikket ser at videreutvikling vil være av interesse. For det første eksisterer det en del såkalte sideordnede regnskap som blir ført her i huset, men som ikke er innlemmet i det nye regnskapssystemet. Som eksempler kan nevnes Wilag og Open Bulk. Hvis det nye systemet fortsetter å vise seg like vellykket som det nå tegner til å bli, vil det helt opplagt bli aktuelt å lage tilsvarende systemer for disse regnskapene.

Videre er vi klar over at mange fagavdelinger har behov for datamessig styringsunderlag blant annet i form av statistikker, som det kan være naturlig og rasjonelt å ivareta i sammenheng med regnskapsregistreringen. Dette vil helt opplagt komme, men igjen: Man må lære å krype før man prøver å gå.

Prosjektgruppen som sto for utviklingen av det nye regnskapssystemet, er imidlertid nå nedlagt slik at all videre utvikling vil bli et ansvar for Regnskapsavdelingen, EDB-avdelingen og de berørte fagavdelinger.

## Der damene holder trådene



Ved et travelt sentralbord ser vi bak fra v. Mari Tuverud, Helen Syverød og Irene Aasen.

Adgang Forbudt. Bak døren med dette forbudsskiltet sitter alltid tre elskverdige damer og passer en av WW's mest pulserende kontakter med omverdenen — WW's sentralbord med 44 eksterne linjer og 400 linjer internt i huset. Her er det stadig like livlig, lamper lyser, telefonene summer. Wilhelmsen, — et øyeblikk — De får direktør Strand, De får skipsreder Wilhelmsen — alltid like elskverdige, time etter time. Damene må hele tiden vite hvem som er å treffe, når vedkommende kan ventes tilbake, de tar imot beskjeder, skaffer summetoner, bestiller rikstelefoner, kontakter skipene over radiotelefon, like rolige og rutinerte dag ut og dag inn.

I huset er det få som kjenner dem som annet enn stemmer, de sitter i sitt avlukke og er nesten anonyme, men alle de seks som på skift betjener sentralbordet, har vært i firmaet lenge. Irene Aasen har lengst tjenestetid hos Wilhelmsen, helt fra 1954, mens Åse Bersvendsen, Grete Eklund, Alfild Emanuelsen, Helen Syverød og Mari Tuverud begynte i firmaet i årene frem til 1969. De hadde alle lang yrkeserfaring og solid utdannelse bak seg før de kom til Wilhelmsen. Det er derfor ikke å undres over at Wilhelmsens sen-

tralbord betjenes like godt på engelsk, tysk, fransk og spansk. Dessuten har sentralbordet en fast vikar, Solveig Sund, som stepper inn hvis en av de andre skulle være fraværende.

— Blir det ikke ensomt og stuselig her inne bak forbudsskiltet. Dere ser vel nesten aldri noen av de andre her i huset, fru Aasen?

— Nei, tvert imot — her skjer det alltid noe. I det ene øyeblikk er det Tokyo som kaller, i det neste er det London. Kontinentet har vi så å si hele dagen, og når Rogaland Radio melder våre seilende kolleger, er det alltid ekstra hyggelig. Selvfølgelig blir det sjelden anledning til å se andre her i huset, men vi er jo allikevel heldig stillet som har forbindelse med så mange av dem på tråden.

— Skjer det noen gang noe morsomt, tabber som dere kan le av etterpå eller lignende?

— Ja, det skjer en del morsomme ting, men vi har jo taushetsplikt, så vi må holde moroa for oss selv. Jeg må nok innrømme at det av og til hender ting som minner om tabber, men det ler vi ikke av — forhåpentligvis lærer vi noe.

— Jeg har lagt merke til at mange ikke presenterer seg når de kon-

takter sentralbordet, kjenner dere virkelig alle stemmene her i huset?

— Dessverre, vi gjør nok ikke det, men som regel finner vi vedkommende igjen.

— Summetonen her i Oslo er alltid vanskelig å få, men når vi ber tynt, kan dere skaffe en i en fart. Har dere summetoner på lur, eller er det spesielle triks som benyttes?

— Ja, summetonen er til sine tider mer enn vanskelig, den kan ikke trikkes frem, men muligheten for å fange den er allikevel større hos oss, så vi hjelper så gjerne hvis vi kan.

— Er folk alltid like hyggelige som dere, eller merker dere mandagsstemninger og utålmodighet. Vet dere hvem som må behandles med silkehansker og hvem som tåler en spøk?

— Mandagsstemning, nei i et så friskt miljø er det vel ingen som tillater seg denslags — de er like hyggelige fra spøkefuglen til den mest alvorlige. Utålmodighet — det er vel helst utenfra, og det har nok også sine årsaker som kan forklares, da må vi sørge for å være ekstra hyggelige. Vi forsøker jo å leve opp til firmaets motto FOR SPEED AND SERVICE.

AHo

## Systematisk opplæring må brukes riktig, aspiranten må selv vise initiativ

Fra M/S TARAGO's skipsavis «Tritons Tingel Tangel» har «SKIB-REDERI» sakset et innlegg med overskriften «Aspiranten, hva med ham?»

Vi synes innlegget berører et så viktig tema når det gjelder den fremtidige rekruttering til handelsflåten at vi svært gjerne vil bruke anledningen til å redegjøre for en del punkter og klare opp i noen misforståelser og tildels fordommer som vi tror fremdeles finnes omkring akkurat dette med systematisk opplæring. Men først noen ord om hvorfor aspirantopplæring er så aktuell.

Efter at rasjonaliseringen i den norske handelsflåten tok til for noen år siden med sterk nedskjæring av tallet på underordnede mannskaper, førte dette naturlig nok til at kravet til kvalitet ble skjerpet for de gjenværende. I tillegg kom konkurransen fra industrien i land. Særlig det siste gjorde sitt til at ønsket om å kunne tilby ungdom en opplæring og utdannelse helt til topps, gjorde seg gjeldende. For å løse disse sammenfallende syn, kom tanken om aspirantopplæring, basert på en grunnutdannelse opp, enten et spesielt sjøguttkurs eller fra visse linjer på yrkesskolen.

### GRAV OG SPØR!

Hvordan en skulle få selve opplæringen ombord, — for det er jo der det tross alt må foregå, — mest mulig effektiv, var det vanskeligste punktet. Det ble derfor besluttet at det skulle opprettes en spesiell opplæringsavtale med hver aspirant, og de fikk også hver sin registreringsbok. Denne boken er absolutt den viktigste delen i hele opplæringsprogrammet, er den fylt ut helt og fullstendig, ja da skal aspiranten være ferdig med den delen av opplæringen. Vi er helt klar over de praktiske vanskelighetene, og vi hører ofte at det blir for mye vasking og maling. Og maskinrommet er vaktfritt, vi er jo inne i automasjonens tidsalder. Det er derfor forsåvidt ikke lenger den tidligere typen av motormenn eller matroser vi trenger i fremtiden, derimot folk som kan operere alle disse nye tingene, og til en viss grad vedlikeholde dem. For å nå dette målet er en av forutsetningene at aspiranten selv viser en aktiv interesse for opplæringen, ved å lese de yrkeslærebøker han får, ved å grave og spørre. Uten denne innsatsen faller en god del av opplæringen i fisk.

En annen forutsetning er også at de overordnede følger med aspiranten, lærer, veileder, kort sagt at det blir et slags tilnærmet svenn/læregutt-forhold mellom skipets ledelse og aspiranten. Dette er meget viktig fordi gode opplæringsforhold gir seg store utslag i trivsel, og med økt kunnskap følger større interesse. Yrket blir hyggeligere, og ledelsen får dyktigere underordnede. Vi mener ikke at en bestemt styrmann eller maskinist skal ta seg av opplæringen, men at alle deltar, og særlig også at arbeidslederen, reparatøren eller kokken blir koplet sterkere inn i opplæringen. Det ville naturligvis også være nyttig om aspirantene kunne bli skiftet fra skip til skip, fra gammel til ny båt, fra stykkgodsskip til tankskip,

med administrativt er dette vanskelig å få til, det blir dyrt og dessuten faller det ofte ikke sammen med aspirantens ønsker som vi også må ta hensyn til.

Med så mange forskjellige typer skip rederiet har, med så mange ulike systemer ombord, og så mye forskjellig automatikk, lar det seg ikke gjøre at en aspirant blir fullært sjømann i opplæringstiden. Den vil fortsette lang tid etter, det vil kalle å opparbeide erfaring. Det aller viktigste er tross alt at aspiranten forstår grunnlaget, at han forstår prinsippet i det som foregår, at han senere selv kan være i stand til å sette seg inn i ting som avviker fra det han kjenner. Vi mener at akkurat dette med at skip har bommer eller kraner skulle være av underordnet betydning. Det vil tross alt ikke være så svært mange båter igjen med bommer om noen år. Heller ikke vil dette med vaktfritt maskinrom eller ikke få noen praktisk betydning, det vil ikke ble mange skip med vakt i maskinrommet igjen heller om noen tid. Før et skip blir godkjent for opplæring er det visse krav som må oppfylles, særlig når det gjelder hjelpemidler og skipet blir ikke godkjent før disse tingene er i orden. Oppgave over hva som finnes ombord av hjelpemidler får vi her på kontoret fra de forskjellige inspektører. Noe av det viktigste er likevel at departementssjefene har sertifikat. Dessuten må kokken ha sertifikat som skipskokk.

### SKIPSLEDELSEN MÅ ENGASJERE SEG

Det er skipsledelsen som må engasjere seg i opplæringen ombord. Det er ingen annen måte å gjøre dette på. Det er de som har kunnskapene, det er de som har erfaringene, og ikke minst, det er de som skal ha de utlærte aspirantene under seg som medarbeidere siden. Det er derfor opp til ledelsen selv, om de vil ha dyktige og kunnskapsrike underordnede.

Vi som sitter og administrerer dette, må være helt sikre på at når vi får et registreringskort utfyllt tilbake, så må vi vite at vedkommende virkelig kan dette, og at det ikke bare er gjort slik som eksemplet i artikkelen: «Men så en dag setter vedkommende departementssjef seg ned og krysser ut i boka. Det han tror aspiranten kan.» Dette kan vi ikke godta, og må ikke, fordi det jo er fremtidige offiserer, matroser, motormenn, arbeidsledere, reparatører og kokker det er snakk om. Hele handelsflåten er avhengig av dyktige sjøfolk for å kunne drives godt.

Hvis systematisk opplæring brukes riktig er den en bedre metode enn gamle dagers mer eller mindre tilfeldige opplæring med opprykk etter så og så mange år. Det bør vi vel være enige om. Dessuten må vi være klar over at rekrutteringen til handelsflåten hovedsakelig vil skje på denne måten i fremtiden, dette gjelder også lederne.

At en «landkrabbe», når han mønstrer på en båt, ser for seg en reise til eksotiske strøk med palmer og hulajenter er en misforståelse som har sin rot i tider lenge før aspirantens tid og bør nok helst søkes i sjømannssanger av typen Jungmann Jansson og fortellinger i Skip O'Hoi.

# Skipsavisen er miljøskapende

Skipsavisen vil kunne bety meget når det gjelder å skape et godt miljø ombord, hvis den er godt laget og kommer ut noenlunde regelmessig. Redaksjonen av Skib-Rederi er ofte svært imponert over flere av de skipsavisene vi får tilsendt — og meget av stoffet er også av almen interesse, slik at vi benytter anledningen til å sakse til selve rederiorganet.

PR-avdelingen håper at alle de aviser som ser dagens lys ombord på skip i WW-flåten, blir sendt direkte enten til avdelingen eller til Skib-Rederi's redaksjon, slik at vi kan danne oss et inntrykk av virksomheten. Vi bistår gjerne med råd og veiledning — og er samtidig takknemlig for den kritikk skipsavis-redaktører og andre ombord måtte rette til Skib-Rederi. **Det kan bli en kilde til forbedring for såvel skipsavisene som Skib-Rederi at vi får en skikkelig meningsutveksling — det er sannsynlig at begge parter har litt av hvert å tilføre hverandre.**

WW-flåtens skipsaviser hevdet seg som tidligere opplyst meget godt i fjorårets konkurranse om «Rasmus»-statuetten til beste skipsavis. Det ble 2. plass, 3. plass og 10. plass — og seieren var faktisk innen rekkevidde, idet juryen var splittet i spørsmålet om hvem som fortjente topp-plassering.

Så godt hevdet ikke Skib-Rederi seg i konkurransen om beste rederiavis — og det ligger jo en utfordring i dette også.

Ingenting er så bra at det ikke kan forbedres — og noen generelle tips kan vi komme med til dem som stiller med eller står på spranget til å starte en skipsavis.

1. Skipsavisen bør ha et sterkt «lokalt preg» — den bør gi inntrykk av å være skrevet av mannskapet for mannskapet. Selvfølgelig er det fullt tillatt å sakse både her og der — slikt bare muntre opp når stoffet er velvalgt. Men dette bør være unntagelsen, og ikke regelen.

2. En skipsavis bør i likhet med enhver annen avis ha en «lederartikkel», der redaksjonskomiteen tar opp til behandling et eller annet sentralt spørsmål, gjerne inviterer til debatt. Den kan være skrevet av et av redaksjonskomiteens medlemmer, av kapteinen eller av chiefen — det viktigste er at den gir stoff til ettertanke. Selvfølgelig er ikke en slik lederartikkel absolutt nødvendig — men den er iallfall et pluss — for ikke å si et **must** — om man ønsker å kjempe om «Rasmus».

3. Man skal være varsom med å spøke med kolleger i skipsavisens spalter, spøk som sårer, er ingen spøk. Og ofte kan det være slik at selv en person som virker svært så tøff på overflaten, kan ta seg nær av en fleip. Selv om det som blir skrevet om ham, slett ikke er vondt ment. På den annen side er en skipsavis avhengig nettopp av «lokalkoloritt» — her er det en balansegang som ikke er så helt enkel.

Ett er imidlertid sikkert — de som starter med en skipsavis, angrer neppe på det, selv om de fra tid til annen blir nokså alene om ansvaret ombord på en rekke båter. Det er ikke så rent lite utviklende å arbeide med en slik avis.

## SKIPSAVISER I WW-FLÅTEN

M/T TABRIZ — TAVIZ

M/S TAKAMINE — VENTILEN

M/T TAMANO — VEPSEN

M/S TANABATA — TABU

M/S TARAGO — TRITON's TINGEL TANGEL

M/S TARN — TARN'S GALLEY TELEGRAPH

M/T TIBERIUS — TIBERIUS NJUS

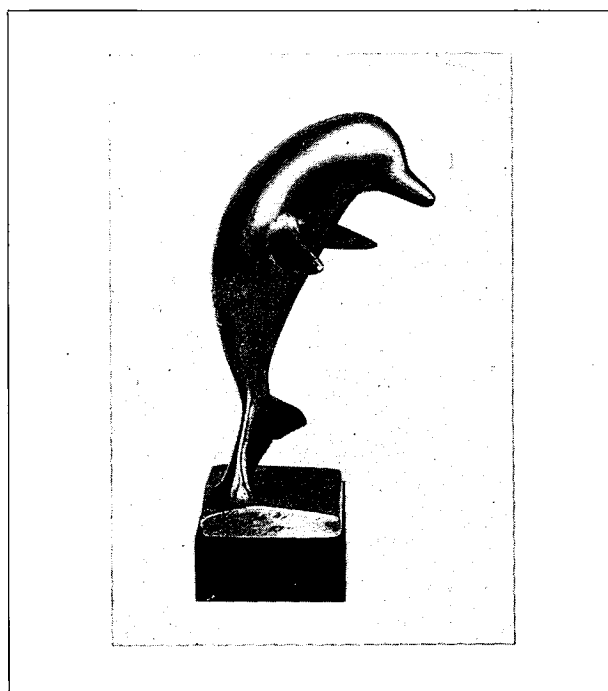
M/S TOULOUSE — DOUBLE BLUE

M/S TRICOLOR — RO/RO

M/S TROLL FOREST — TROLLUNGANS TIDENDE

Av oversikten fremgår at det blir gitt ut skipsaviser på 3 tankskip, 3 bulkskip, 2 ro/ro skip og 2 linjeskip.

Reglene for «Rasmus-statuetten» — konkurransen om årets beste skipsavis — går ut på at hver avis må utkomme med minst 4 numre hvert år, hvert nummer på minst 6 sider. Frist for innsendelse til Statens Velferdsråd for Handelsflåten, Bygdø allé 21, Oslo 2, innen 15. januar 1974.



PIERRE BARRIQUE:

## Vær varsom med å klø dem på nesene

En noe banal slagertekst fra noen år tilbake, hadde som refreng:

«Din munn sier Nei, Nei,  
men dine øyne svarer Ja...»

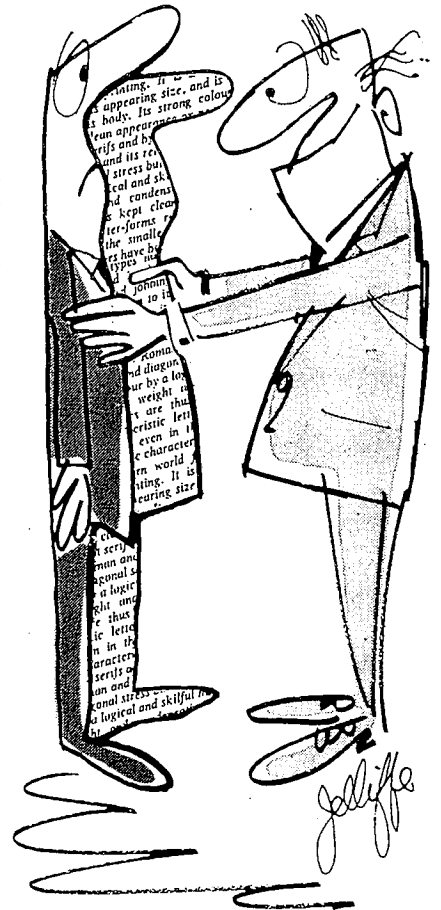
Det er vel ikke så rent få av oss som har vært oppe i nettopp den situasjonen, som burde kunne gi en indirekte bekreftelse på en teori lansert av den amerikanske juristen Gerard I. Nierenberg. Teorien går ut på at så langt fra bare benytter ord når vi skal meddele oss til andre. 40 prosent er fakter, ansiktsuttrykk og holdning, sier Nierenberg. For å utdype sin teori nærmere har han skrevet en bok med tittelen «Hvordan lese en person som en åpen bok» som nok får en anselig leserkrets. Både over- og underordnede har litt av hvert å lære her, skulle vi tro.

I nærmere hundre illustrasjoner blir det vist hvordan man avslører seg ved fakter som ikke står i overensstemmelse med det man sier.

For eksempel, skriver Nierenberg, så går det ikke an at en sjef slenger ut en bemerkning som «Fra nu av skal vi alle arbeide sammen!» når han hele tiden sitter med bena lett henslengt på skrivebordet. (Red. tillater seg å trekke dette utsagn i tvil, da bena på bordet for mange — blant annet red. — er den beste utgangsstilling for tankevirksomhet. Han vil imidlertid fra nu av ta bena ned før han gir uttrykk for at «Nå er det jaggu på tide å sette igang!»)

Nierenberg nevner også andre tegn som avslører et menneskes holdning til dem han er sammen med. «Den som er åpen og ærlig overfor deg, vil ikke nøle med å ta av seg jakken og løse på slippet,» skriver han. Forfatteren maner videre til skepsis overfor den som legger bena over kors i samtale, klør seg på nesene eller kanskje trekker seg en smula unna — det viser avstandstagen.

Nierenbergs bok kommer som resultat av video-opptak av «titusenvis» av diskusjoner og møter. Etter samtale avslutning fikk de medvirkende se opptakene, hvorefter de ble spurt om hvordan de virkelig følte og hva de virkelig mente.



## Indian Ocean . . .

There are two Indian Oceans: One between November and April and one between May and October. The two are so different that the Indian Ocean frequently becomes the cause of heated quarrels in foc'sles and messrooms, when those who know it contradict one another with the violence of conviction. In the Arabian Sea, for instance, winds are mainly south-west from June to August, reaching gale force on eight to ten days a month.

From November to April, light to moderate north-easterly winds prevail. Between Suvadiva, south of the Maldivelands and the west coast of Sumatra, light to moderate winds between west and north-west cradle the sailor on a sea of turquoise be-

tween November and April, whereas from May to October, he is buffeted and maddened by squalls and calms from the south. This goes for the whole of the Indian Ocean in varying degrees, and the contrasts are so strong as to be hard to believe. There are months in which one might as well be sailing the North Atlantic, snarling and grey, with low ragged clouds, and there are months of such unearthly beauty that is has taken Conrad a lifetime to describe it. The young sailor entering the Indian Ocean in the good period will realise that he has never known there were so many brilliant stars in the sky. The whole night-dome, of dark blue velvet, seems to have turned into one co-

lossal Milky Way, and the Milky Way itself is a dazzling furrow ploughed through the universe. The sea has an oily quality that is not encountered anywhere else on earth. It breathes slowly like a sleeper with a long cradling swell, and the ship's wake mirrors the Milky Way. Strange, luminous shapes glide silently underneath the glassy surface, squids rise like fiery rockets from the depths, and occasionally, in very still nights, the young sailor will feel as if touched by a magic wand and turn into Sindbad, when in the darkness a whale roars or a dolphin splashes.

The Indian Ocean in the calm season is a sea of dreams. To stand on the bridge at night and watch

the world makes the sailor feel young and immortal. His future is brilliant, his past fortunate, his sweetheart the greatest stroke of luck any man ever had, and they say that women show their breasts in Bali. He will think of leading the life of a planter; he will look forward to all his boyhood books of

adventure coming true; above all, he will be happy to be himself.

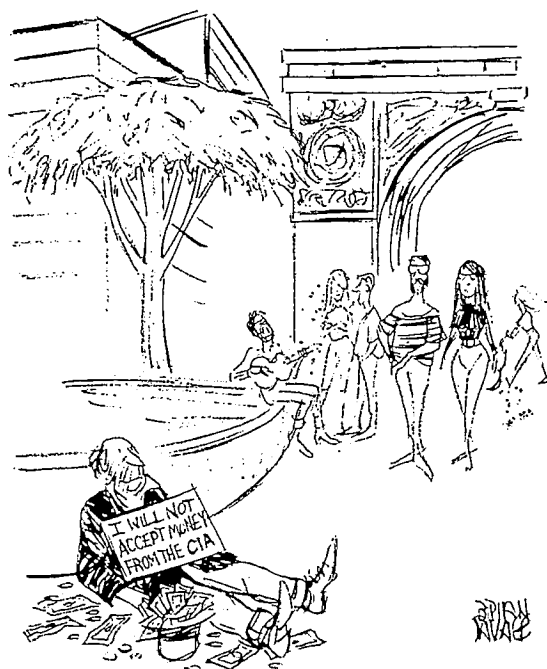
Then, when the land of promise is first discerned by a strange nutty smell, he will head for those waiting for him with a completely guileless mind. The magic will last until he either sails home in the gale season, or sights the white miracle of

Aden. Until then, the rug he brought will be Persian, theb rass idol gold, the Javanese rice-picker sculptured in teak a work of art and the ear-ring of conscience will be jade. Seldom will a man have brought home morke junk, and a better nation of the richness of life.

## Hvem arbeider i Norge?

Innbyggere i Norge .....	3 905 160
Over 67 år .....	394 422
Igjen til å arbeide .....	3 510 738
Under 20 år .....	1 252 649
Igjen til å arbeide .....	2 258 089
På ferie .....	200 000
Igjen til å arbeide .....	2 058 089
Offentlig adm. og forsvar .....	63 800
Igjen til å arbeide .....	1 994 289
Annen offentlig virksomhet .....	90 200
Igjen til å arbeide .....	1 904 089
På militærtjeneste .....	27 550
Igjen til å arbeide .....	1 876 539
På sykehus .....	56 162
Igjen til å arbeide .....	1 820 407
Sykmeldte .....	500 000
Igjen til å arbeide .....	1 320 407
Ikke arbeidende kvinner .....	780 000
Igjen til å arbeide .....	540 404
Arbeidsuvillige .....	530 183
Igjen til å arbeide .....	10 221
I fengsel .....	10 219
Igjen til å arbeide .....	2

Du og jeg — og jeg orker ikke mer!



"Now, today's graduate simply wouldn't understand that kind of school spirit."

# Telegrafistens arbeid

I forrige nummer av SKIB-REDERI (3/73) hadde radiooffiser Stig Emhjelle på M/S TROJA et innlegg under ovenstående tittel, der han tok opp to saker:

1. Radioforbindelse med europeiske kyststasjoner fra skip i Stillehavet.
2. De månedlige mannskapslister og hjemmeadresser for avmønstrede mannskaper.

Vi har bedt henholdsvis Elektroutvalget og Forhyringsavdelingen om å kommentere innlegget:

## SAK NR. 1: RADIOFORBINDELSE

Kommunikasjon mellom skip i Stillehavet og Rogaland Radio vanskeliggjøres som bekjent av de jonsfæriske forhold. Vi er nå imidlertid nær bunnen av 11-års kurven med solflekaktivitet slik at forholdene naturlig vil bedre seg noe i årene som kommer.

Transittforsendelse via skip i Atlanterhavet er teoretisk mulig, men forbundet med en del praktiske problemer.

- a) De foreslåtte skip til skip frekvenser finnes for skip med SSB radiostasjoner (S1, S3, S5), for eldre stasjoner er slik frekvenstilldeling ikke mulig.
- b) Selv for de skip som har eller kan få disse frekvenser vil en slik QSP tjeneste realistisk sett være lite å stole på, da denne er basert på gratis, frivillig innsats fra telegrafister på andre skip.

Når det gjelder formidling av viktige telegrammer, er det forøvrig ingen betingelse at man bare skal benytte Rogaland Radio, nærliggende kystradiostasjoner vil som regel kunne løse det aktuelle kommunikasjonsproblem.

## SAK NR. 2: MANNSKAPSLISTENE/SKJEMA PERSONLIG DATA

Det er riktig som radiooffiser Emhjelle skriver at rederiet til enhver tid må være underrettet om hvem som er ombord i skipene. Forslaget med å sløy-

fe mannskapslisten og isteden bruke skjema PERSONLIGE DATA kan nok være rasjonelt sett fra skipets side. Problemet er imidlertid at forhyringsavdelingen daglig får forespørsler både internt og eksternt om hvem som var ombord i den og den båt flere år tilbake. Forhyringsavdelingen kan med en gang gå inn i mannskapslistene og finne de nødvendige opplysninger da vi har komplette mannskapslister helt tilbake til 1945. Skulle vi imidlertid ha brukt et PERSONLIGE DATA-skjema for hver mønstring ville det snart ha blitt så mye papir å ta vare på at vi ville få store vanskeligheter med å finne tilbake etter noen år.

Radiooffiseren kan imidlertid rasjonalisere en god del arbeid med mannskapslisten ved bruk av spritduplikator som alle skipene nu er utstyrt med. Har det vært bare noen få forandringer kan man bruke korreksjonstape og man slipper å skrive helt ny liste. I følge generalinstruksen skal mannskapslisten sendes rederiet i 3 eksemplarer ved hver utgående reises begynnelse og derefter månedlig i 3 eksemplarer. Nu er det imidlertid meningen at vi vil korrigere dette da det ikke er nødvendig å sende rederiet mannskapslister når det ikke har vært noen forandringer fra forrige liste. Man kan istedet bare underrette rederiet om at det ikke har vært noen forandringer.

Til slutt vil vi få takke radiooffiserer Emhjelle for hans innlegg og vi ser gjerne at flere av våre seilende tar opp saker som man muligens kan gjøre forandringer med.

---

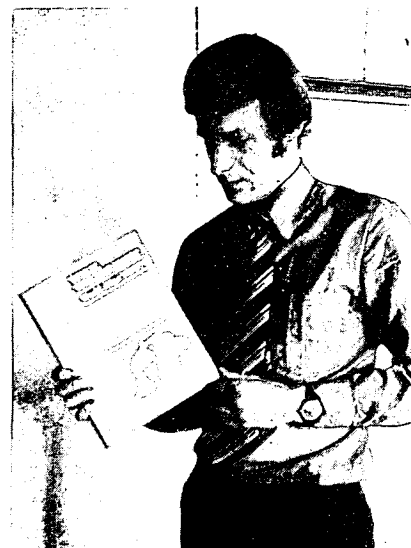
## JULEGAVETIPS FRA PR-AVDELINGEN

WW har fått et nytt atlas som firmaets ansatte vil ha anledning til å kjøpe for kr. 45,— ved henvendelse til PR-avdelingen.

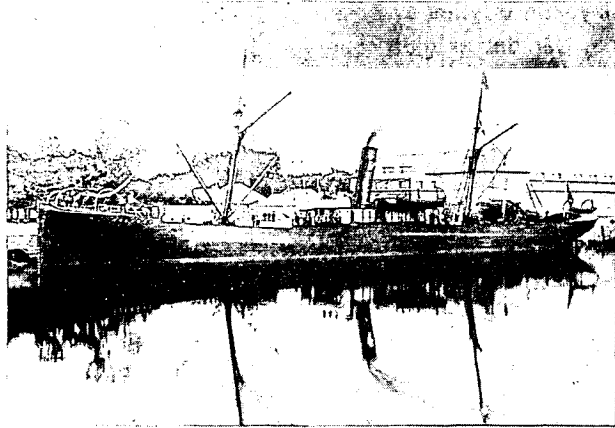
Andre forslag til julegaver som PR-avdelingen kan være behjelpelig med, er byggesett av containerskipet TOYAMA og byggesett av M/S TRINIDAD. Sistnevnte vil fortsatt kunne selges for kr. 20,—, mens prisen på TOYAMA vil ligge på kr. 35,—. Årsaken til dette er i første rekke den alminnelige prisstigning og oppskrivningen av yen. Prisen vil allikevel ligge godt under vanlig butikkpris.

Kortstokker selges fremdeles for kr. 10,— pr. sett.

For skipenes vedkommende, når disse befinner seg andre steder enn i Oslo, vil vi sette pris på å få en samlet bestilling av hensyn til forsendelsene.



# Skipsnavn



TALABOT I — rederiets første dampskip — innkjøpt i 1887.

SKIB-REDERI vil i dette nummer starte en serie hvor vi tar for oss WW-skipenes navn og opprinnelse. Det skulle være nok av navn å ta av fra vårt første skip MATHILDE og frem til i dag, men vi kommer i de følgende numre til å trekke frem skipsnavn med særpreget eller med spesielle opplysninger tilknyttet det.

Vi synes det er naturlig å starte med TALABOT som også var opprinnelsen til «T-tradisjonen» for WW-flåten.

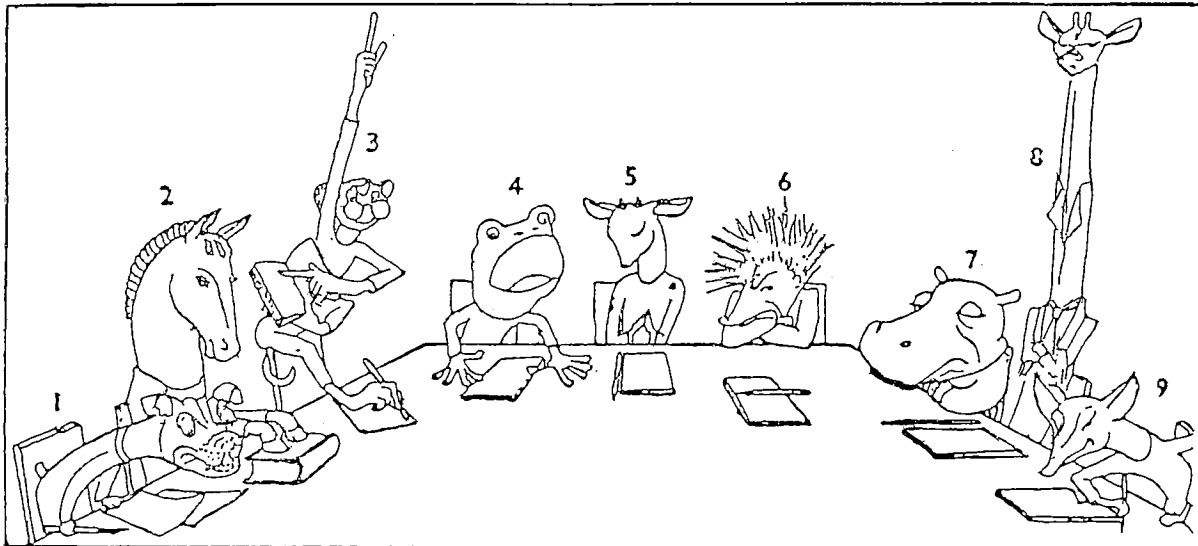
## TALABOT

TALABOT var navnet på den franske ingeniør (1799—1885) som bygget den første jernbanen i Frankrike og som i 1847 laget planer for en kanal mellom Alexandria og Suez.

TALABOT I (1887—1905) var rederiets første dampskip. Det ble innkjøpt av Halfdan Wilhelmsen etter mye om og men, og dermed var overgangen fra seil til damp et faktum for rederiet. I tegningsinnbydelsen for skipet sto det at tiden nå var inne for kjøp av tonnasje, og rederiet var også meget heldig med sin start med damp. Dette var «en kombinasjon av fremsyn og hell», og med dette «hell» i tankene var det at rederiet besluttet å opprettholde T-navn som navnetradisjon for WW-flåten.

Siden har det fulgt 3 andre skip med navnet TALABOT. TALABOT II (1935—42), TALABOT III (1946—67) og TALABOT IV (1968—).

## MØTEDELTAGERE



I læreboken heter det at man skal være en god møtedeltager. Man plikter å bidra med noe positivt under møtet. I motsatt fall er det bedre å ikke delta i møtet. Det er imidlertid like mange sorter møtedeltagere som det er mennesketyper. Dette kommer slående frem i ovenstående humoristiske, men tankevekkende tegning. Hvilken rolle ønsker du å spille i møter, og hvilken rolle bør du ikke spille? Dette er spørsmål som alle kan ha nytte av å stille seg.

Her sitter vi:

1. den stridbare, 2. den ærlige og positive deltager, 3. den allvitende, 4. den langtekkelige, 5. den sjenerete, 6. den skeptiske og avvisende, 7. den uinteresserte og tykkhudete, 8. utilfreds med møtelederen, men desto med tilfreds med seg selv og 9. den revelumske spørsmålsstiller.





## fra Maritim Personellavdeling

Fra SAS Seamen's Travel Service har vi mottatt nedenstående redegjørelse som vi regner med har interesse. Forhyringsavdelingen vil som vanlig være behjelpelig når dette er nødvendig:

### FAMILIERABATT VED BESØKSREISER TIL SKIP I UTENRIKSFART

Fra 1. januar får ble den populært kalte «Havfruerabatten» introdusert. Den kom etter mange års forhandlinger og resultatet ble en innlemming i den gjeldende rekvisisjonsordning for personell i Handelsflåten.

Reglene for rabatten er tidligere gjort kjent i form av brever, omtalt i presse og radio, foredragsvirksomhet i lokale «Havfrueforeninger» og annonsering i dagspressen. Man kan likevel ikke forvente at man på denne måten skal nå alle, og vi ville derfor gjerne komme med en generell orientering.

1. Rabatten gjelder for ektefelle med barn mellom 12 og fylte 21 år.
2. Rabatten er mellom Norge og øvrige land i Europa 40 %.  
Rabatten er mellom Norge og øvrige land i verden 25 %.

Gjelder på turist/økonomiklasse.

Frivekt fra Norge	20 kg
Frivekt til Norge	40 kg
Frivekt Inter Skandinavia	40 kg

For å oppnå rabatten, må man fylle ut et søknadsskjema — anmodning om familierabatt — som fåes på alle sjømanns-/arbeidskontorer i Norge og ved konsullater i utlandet, samt på alle SAS-kontorer ute og

hjemme. Skjemaet er delt i to. Den øverste del skal nøyaktig utfylles av søkeren og underskrives av denne. Når det er gjort, går man til sjømanns-/arbeidskontor eller konsulat som skal godkjenne søknaden på skjemaets nedre del. Når dette er klart, kan man henvende seg til et SAS-kontor eller nærmeste reisebyrå som bestiller plass og vil sørge for billettutstedelse med den aktuelle rabatt. Betalingen skjer samtidig til SAS eller reisebyrået.

Alle reiser til og fra Norge skal foretas i forbindelse med flyvning på en internasjonal strekning. Vi skal belyse dette litt nærmere.

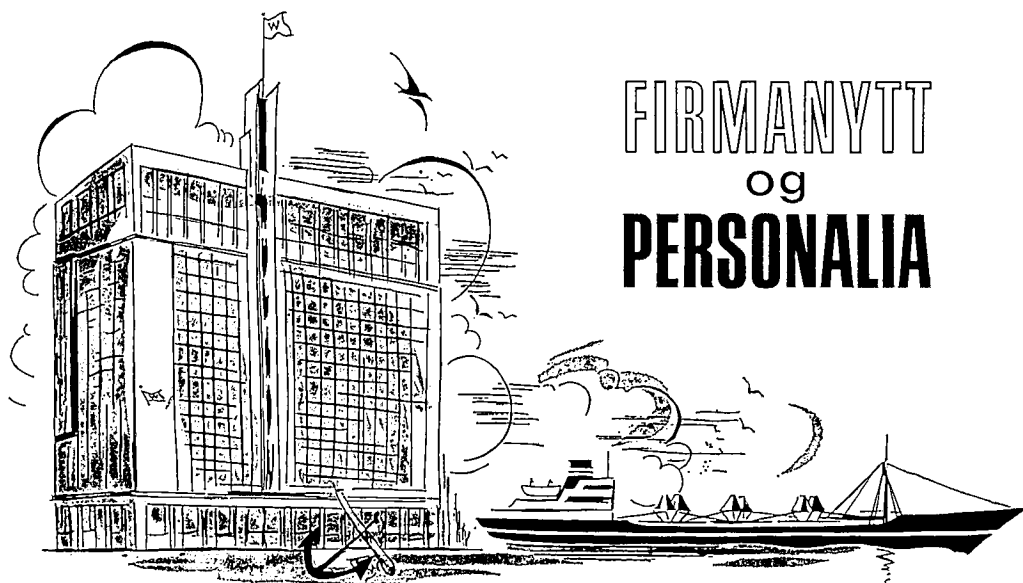
Rabatten gjelder ikke for rene innenlandsreiser. Man kan altså ikke få rabatt for å reise med fly fra f. eks. Bodø til tSavanger, seile med båten i utenriksfart, gå i land i Stavanger og fly hjem til Bodø.

Reiser man med fly fra f. eks. Trondheim til Oslo for å gå ombord og være med i utenriksfart og det ikke er kjent om båten kommer tilbake til norsk eller utenlandsk havn, betales normal pris til Oslo, men får eventuelt rabatt for hele hjemreisen med fly, hvis den foretas fra utlandet.

Foretas reisen fra Tromsø til Kristiansand, går ombord der, er med til Amsterdam og reiser hjem derfra, ydes det rabatt for flystrekningen Tromsø—Kristiansand og Amsterdam—Tromsø.

SAS — Seamen's Travel Service — har i mer enn 10 år spesialisert seg på reiseopplegg for personell til Handelsflåten. Vi stopper ikke der, men yder selvfølgelig den samme service til den seilendes pårørende. SAS — Seamen's Travel Service — finnes ved alle SAS-kontorer i Norge og utlandet samt i alle de viktigste havnebyer verden over. Vi står med glede til tjeneste.





# FIRMANYTT og PERSONALIA

## FRATREDEN MED PENSJON

Maskinsjef Arne Frank Wik fratrådte etter oppnådd aldersgrense pr. 1. oktober. Wik begynte i rederiet som motormann ombord i M/S TAIWAN i 1936, og har med avbrudd fra 1939 til 1947 vært ansatt på en rekke av rederiets skip. Han ble forfremmet til maskinsjef i 1950.

Arbeidsleder Leif Titlestad fratrådte med pensjon pr. 1. oktober. Titlestad begynte i rederiet som matros ombord i M/S TENERIFFA og har fra 1954 tjenestegjort som båtmann/arbeidsleder. Fra 1958 til siste avmønstring har arbeidsleder Titlestad vært ansatt ombord i M/S TAI PING med en samlet tjenestetid på vel 15 år på samme skip.

Vi vil få takke for utmerket samarbeide, og ønsker våre nye pensjonister et langt og godt otium.



## VI GRATULERER

### 25 års tjeneste:

Kaptein Kåre Myklebust 30. august.  
Sigmund Vidsjå, 1. september.  
Niels Eyde, 13. september.

### 40 års tjeneste:

Finn G. Thorvaldson, 1. september.  
Kaptein Frithjof Leyre Olsen, 14. september.  
Maskinsjef Rolf Nielsen, 14. september.

### 50 års fødselsdag:

Sverre Børve, 26. august.  
Kjell Tryggestad, 26. september.

Fra rederiet er følgende blitt tildelt Norges Rederfor-  
munds gullmedalje i 1973:

Overstyrmann Per Otto Johansen, 48 år — Stuert Odd  
Eugen Karlsen, 44 år — Maskinsjef Sverre Mikkelsen,  
53 år — Radio-offiser Johan Storsletten, 50 år —  
Maskinsjef Thor Angel Thoresen, 53 år.



## ARNT KRISTIAN AAMODT IN MEMORIAM

Dødens vilkårlighet slår mot oss i all sin gru ved meldingen om Arnt Kristian Aamodts død.

Få andre ville man ha tiltrodd flere glederike år enn nettopp Arnt. Han var 24 år gammel, virket så sterk og hadde så meget å gi. Det hans venner best vil huske ham for, er guttesmilet og den tørvittige replikken. Han var alltid i godt humør.

Selv kom jeg først i kontakt med Arnt gjennom miljøet i Wilhelmsens Idrettslag. På banen og i garderoben var han blant dem som bygget opp et virkelig fint miljø. Han var den første til å unnskyldte en medspillers feil og den første til å rekke en motspiller en forsonende hånd.

På samme måte skapte han også en god atmosfære på sin arbeidsplass og en fin stemning i vennekretsen.

Det er mange som vil huske Arnt Kristian Aamodt. Vi lyser fred over hans minne.

Stein Kagge.



Red.: NILS WETLESEN

# W.I.L. NYTT

## **Formannen har ordet:**

Når et lag rykker ned en divisjon, er refrenget gjerne det samme — «neste år spiller vi oss opp igjen!» Og slik bør det selvfølgelig være, den som er pessimist, har iallfall ingen sjanser.

Men samtidig er det helt på det rene at det er adskillig lettere å klamre seg fast til en plass i bedriftsfotballens 1. divisjon enn å spille seg opp i den samme divisjon. For med den jevnhet som preger bedriftsfotballen idag, skal praktisk talt alt lykkes for at det skal bli opprykning.

Når WIL's fotballgutter klarte å innfri sine løfter, skyldes det i første rekke en helhertet innsats av hele laget. Og jeg har lyst til å understreke nettopp dette: I høstens kamper — og jeg så de fleste av dem — var det et lag som kjempet. en sammensveiset enhet som ville og skulle vinne. Det var til sine tider noen nervefresende kamper, og såvel Finn og jeg selv på sidelinjen bet negler helt inn til albuene når det røyntet på som verst.

Men når det er understreket at det var en solid laginnsats som lå til grunnlag for såvel opprykk som avdelingsmesterskap, så er det samtidig grunn til å gi særlig anerkjennelse til den som tømret laget sammen, holdt spiriten oppe og fikk gutta til å gi alt i de avgjørende matchene — Hans Olav Nordby. Det er umulig for en utenforstående å forstå hva han har betydd for laget.

### **OVER TIL VINTEREN**

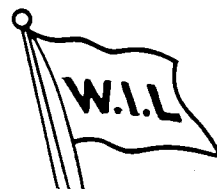
Selv om vår sjåføravdeling er av den oppfatning at sneløse vintere er de beste, overveier iallfall skigjengen å emigrere hvis vi skal få flere vintre på linje med dem vi har opplevet de senere årene. For

to år siden var det ille, ifjor var det enda verre. Med barmarkstrening helt til midten av januar var det ikke rart om entusiasmen kjølnet noe av.

Men vi regner med at snefattige vintre er forbi og satser på sesongen som nærmer seg, hva enten det er WIL's eget renn, Fearnleyrennet eller Birkebeiner'n som er siktemålet. Sistnevnte gruppe innen WIL er naturlig nok for lengst i full gang med treningen, men vi har som vanlig også et tilbud til dem som ligger på et noe lavere ambisjonsnivå.

WIL dekker det aller meste av utlegg til såvel barmarkstrening som kurser i skiteknikk — i Skiforeningens regi. Vi håper å gjøre en sterk innsats ikke minst i Fearnleyrennet — og skioppmann Jan Simonsetn står til rådighet med opplysninger om de forskjellige muligheter som foreligger.

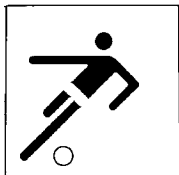
Vel møtt i sporet!



### **WIL's ÅRSFEST**

Idrettslagets tradisjonelle årsfest vil bli arrangert på Grand fredag 25. januar.

Opplegget vil bli det samme som ifjor.



## A-laget hadde go'foten i år



### AVD.MESTER I 2. DIVISJON

Bak fra venstre: Hans Chr. Bangsmoen, Bjarne Mathisen, Helge Selmer, Jan Kvarme, Per Thronsen og Hans Olav Nordby (kaptein). Foran: Harald Hansen, Peter Neess, Niels Tornes, Karl Kjeldsen, Bjørn Kristiansen og Erik Bratlie. Tormod Lunden, Thorleif Johnsen, Morten Müller, Arnt Aamodt og Walter Magnor ble også avdelingsmestere.

Da vår entusiastiske fotballoppmann og ytre høyre Thorleif Johnsen i sommer gikk rundt som et eneste stort smil og slo om seg med statistikk og resultater som en LYN-oppmann ville fått tårer i øynene av, da lurte nok samtidig bak smilet et lite spøkelse og usikkerhetsmoment — WIL's høstform! Kunne laget greie å holde sin 2. plass i 2. div. avd. B. fra vår sesongen og sikre WIL ny 1. divisjonskontrakt? Det var jo det store målet i år. Tidligere høststatistikk gikk imot oss, WIL hadde de senere år langt fra vist seg som noe «høstlag», men så godt forberedt som laget var i år, både mentalt og fysisk gikk samtlige spillere også høsten forventningsfullt i møte. Optimismen skyldtes at «Stall Johnsen» tidlig innregistrerte 17 spillere som samlet gikk helhjertet inn for oppgaven, og da vi ved nyttårstider startet forberedelse med løpskaus, øl og appell om å skape fotballmiljø med stor vekt på trening, var tilslutningen stor. Fra løpskaus, øl og prat på kantinen gikk vi over til hardere kost, til styrketrening og balltriks på KG hver tirsdag og 15/15-trening i snø på Korsvoll hver torsdag. Svette, åndenød og høy puls tok de fleste med godt humør og etterhvert skapt den enestående lagånd og kampvilje som skulle bli et kjennemerke for laget gjennom det meste av sesongen. Ikke en gang B-laget med iskald krigføring og drepende åpningstempe (etter strikkmotormetoden) greide å knekke A-laget i lagenes årlige høstmøte. Men før denne kampen hadde A-laget allerede vist sin høststyrke ved å gå fra seier til seier i bedriftsserien. I en meget viktig kamp for opprykking til 1. div. vant WIL en klar 3—1 seier over VG og det gledelige var at det ikke bare skjedde fordi laget kunne kjempe, men like meget fordi det ble spilt fotball.

Da WIL stod for sin siste bedriftskamp mot Aspelin var 1. div.-kontrakt allerede sikret, nå var målet å bli avdelingsmestere, noe som ville være et faktum med seier i siste kampen. En håndfull ivrige suppor-

ters med fru centerforward Neess og WIL-bossene Kåge og Tønnesen i spissen, hadde fulgt og tiljublet laget i flere avgjørende kamper og opplevd store fotballøyeblikk. Men da Aspelin nå i den siste kampen tok ledelsen 1-0 tidlig i 2. omgang falt stemningen noe og isteden var jubelen stor blant en god del Philipsspillere som var møtt frem. Philips ville nemlig bli avd.mestere dersom Aspelin vant kampen. Men nok engang kom WIL's lagånd og fighting spirit til å avgjøre. I løpet av et kvarter mot slutten snudde WIL stemningen og kampen til 2-1 seier og sikret seg dermed avdelingsmesterskapet. Da midtstopper Helge Selmer ved hjelp av stor kraftanstrengelse og en lang tå utmanøvrerte keeper og scoret seiersmålet 5 min. før full tid viste gutta for første gang spontan glede på ekte fotballvis, en glede som gikk sterkt utover en fortumlet matchvinner. Den artet seg som det rene overfall da samtlige spillere og WIL-formannen kastet seg over målscoreren og ble liggende foran motstanderens mål som en Vigelandsk monolitt. Selmer virket noe uklar og fortumlet etter dette, og ifølge eget utsagn kom han først til hektene igjen etter en solid biff og øl som WIL-formannen i gledesrusen spanderte ved en enkel «bankett» på byen etter kampen.

Nå forløp ikke sesongen bare i seiersrus. I shippingserien fikk vi i høst et par nesestyvere som kanskje kom noe uventet. Men heller ikke stjernelag som Leeds eller Ajax vinner hver eneste kamp! Det måtte komme en reaksjon etter den sterke konsentrasjonen om bedriftsserien og etter at avdelingsmesterskapet var sikret, dessuten kom tapene i en periode da vi spilte 6 kamper på 12 dager! I denne tiden følte forøvrig oppmannen at fotball absolutt ikke var «in» blant spiller og/eller koner, men da nederlagene ble omtalt blant rederier ute på byen og det begynte å gå på æren løs, stod laget igjen samlet og alle kraftreserver ble hentet frem. Dette resulterte i to vik-



WIL i angrepsposisjon i kampen mot Löwener & Mohn. Til venstre er Peter Neess igjennom og ordner 1-0, og til høyre en cornersituasjon som nesten hadde gitt scoring.

ige seire over Fred. Olsen. Siste shippingkamp er avvirket, og WIL satte et verdig punktum for sesongen ved å vinne en klar og fortjent 2-0 seier over Belstove som ble nr. 2 i serien etter Veritas som igjen ble en suveren shippingmester. WIL havnet på en god bronseplass.

Når årets sesong og fotballfest på mange måter ble så positiv, mener jeg forklaringen kan gis med et par nøkkelord: trening og miljø. Jeg vil derfor takke alle fotballgutta for innsatsen og hyggelig og godt samarbeide. Videre en ekstra honnør til Thorleif Johnsen som i sin oppmannsgjerning gjennom vinter og vår hadde en egen evne til å inspirere og samle laget til enhver tid. Da han sluttet i firmaet i sommer, mistet WIL virkelig en ildsjel, men han hadde da allerede vært med på å legge grunnlaget for en vellykket sesong.

Til slutt er mitt håp at laget ikke altfor lenge kommer til å leve på årets prestasjoner, vi spilte i 2. divisjon og hadde vel også den nødvendige turen. Neste år blir det 1. divisjon og et hardere klima. Vi må igjen forberede oss for å bevise at vi er et 1. divisjonslag!

Høstoppmann  
HON

For sikkerhets skyld gjengir vi slutt Tabellen for 2. div. avd. B:

Nr.	W.I.L.	11	9	2	0	27	8	20 p
» 2.	Philips	11	8	3	0	27	6	19 p
» 3.	Aspelin	11	7	1	3	22	10	15 p
» 4.	Nodest	11	5	4	2	11	12	14 p
» 5.	Verdens Gang	11	5	2	4	30	17	12 p
» 6.	Oslo Lysv.	11	5	2	4	11	8	12 p
» 7.	Dagbladet	11	3	3	5	15	14	9 p
» 8.	Løwener Mohn	11	2	5	4	10	16	9 p
» 9.	Tollerne	11	3	3	5	8	24	9 p
» 10.	Phifa	11	1	4	6	10	23	6 p
» 11.	Ullern Bil	11	1	2	8	9	24	4 p
» 12.	Lehmkuhl	11	1	1	9	7	26	3 p

Følgende spillere har vært benyttet på A-laget:

	Kamper	
	i år	Totalt
Hans O. Nordby	28	365
Karl Kjeldsen	27	267
Per Thronsen	26	42
Peter Neess	24	84
Bjørn Kristiansen	2	140
Jan Kvarme	22	108
Bjarne Mathisen	22	60
Nils Tornes	22	25
Helge Selmer	21	56
Arnt Aamodt	19	31
Morten Müller	15	30
Hans Chr. Bangsmoen	13	24
Erik Bratlie	13	13
Tormod Lunden	13	51
Thorleif Johnsen	12	100
Walter Magnor	12	20
Harald Hansen	9	23
Erik Laumann	4	35
Lars Eiding	3	62
Tormod Aasgaard	3	159
Tor H. Andersen	3	3
Tor Stavik	1	277
Vidar Bekkavik	1	10

## Trening i KG-hallen

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

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

Treningstidene for håndball herrer og damer vil alternere frem til jul.

Grunntrening ved Kjell Sverre Johansen.  
Håndballtrening ved Helge Selmer.

## **B-gjengen gleder sine motstandere**

Statistikk kan være så kjedelig og jeg regner med at A-laget kommer til å kjede sitt publikum med en god del tall så jeg vil nøye meg med å si det enkelt og greit: — B-laget har i sesongens løp spilt 20 kamper og fullført samtlige! Vi har sett det som vårt oppdrag her i livet å glede andre, og med få unntak har vi levet opp til dette. Mang en motstander har sett lysere på livet etter et møte med B-laget.

Våre gutter har heller ikke mistet humøret — tvert imot, våre selvmåls-eksperter sørger for at det ikke er lenge mellom hvert latterbrøl på banen. Selv når en uinnvidd på kontoret foreslo at vi skulle forandre navnet vårt til «sportsklubben 0—11» klarte vi å ta det hele med verdig ro.

Også i år hadde vi besøk av et skipslag — denne gang var det TROJA som vi hadde gleden av å møte i kamp på Ås stadion med etterfølgende fest på Sea-Side og Skramstad. Et hyggelig møte med våre seilende.

Denne sesongen debuterte vi i Shippingseriens 2. divisjon — uten å nå helt til topps! Spilleprogrammet i år var tildels nokså krevende — tre kamper på fire dager på det hardeste — men hva er nå det for B-lag gutter!

Resultatene i år kunne tyde på at det er på tide med et «oppmannsskift» — dermed vil jeg takke samtlige spillere for god innsats og ikke minst for deres humør — noe som er en nødvendighet for en B-lag spiller.

Følgende spillere har deltatt i år:

Alan Light	20 kamper
Vidar Bekkavik	19 »
Per Bryn	18 »
Kristian Helgesen	17 »
Svein Ellingsen	16 »
Tore Moen	15 »
Per Arne Andersen	15 »
Torgeir Rosander	13 »
Knut Persson	13 »
Tor Bergersen	6 »
Per N. Johansen	6 »
Hans C. Bangsmoen	6 »
Rolf Hansen	5 »
Per E. Bakke	5 »
Asbjørn Marcusson	4 »
Nils Tornes	4 »
Rolf Gjøsdaal	3 »
Jan Bratli	3 »
Kjell Edmann	3 »
Jon-Erik Lund	3 »
Tore Holtan	3 »
Finn Tønnesen	3 »
Lasse Samuelsen	2 »
Åge Tiltnes	2 »
Arne J. Larsen	2 »
Jan Rydgren-Knutsen	1 kamp
Aksel Håkonsen	1 »
Bjørn Falao	1 »
Per Thronsen	1 »
Thorleif Johnsen	1 »
Walter Magnor	1 »

Alan Light

## **Wilhelmsens eldste fotballag**

Fra arkivet har vi hentet frem et gammelt bilde av 11 alvorlige menn — Wilhelmsens antatt eldste fotballag — knipset før en kamp mot Union Co. i 1923. Et aldri så lite 50-års jubileum! Og selv om dette WW-laget sikkert ikke kunne kjempe jevnt med dagtidens fotballidoler i Lyn, Odd og Mercantile, så er det artig å registrere at det allerede for 50 år siden fantes bedriftslag i fotball som satset med stor interesse.

Klimaet i bedriftsfotballen er nok blitt adskillig hardere siden den gang. Dagens WIL-lag går igjennom grundig forberedelse før sesongen og med både to og tre kamper i uken til langt ut i oktober. Det sattes både tid og krefter, og tabellsituasjonen betraktes med en alvorlig mine. Vi innbiller oss at smilet på fotballbanen var mer fremtredende for 50 år siden, men det å stille opp for fotografen var alvorlig nok — men så visste de elleve ikke at de skulle bli avbildet i SKIB-REDERI i 1973.



Wilhelmsens fotballag anno 1923: Bak fra venstre: Halvorsen, Mokal, Dahl, Klemmetsen, Samuelsen og Finborud. I midten: Kalleberg og Fagelund. Sittende foran: Thorvaldsen, Ramstad og Paulsen.



## WIL-TRANS



De to lagene før kampen. Bak fra venstre: Ann-Marie Lindgren, Anne-Marie Simonsson, Inga Lundin, Christina Larsson, Gunilla Affelin, Inger Carlsson, Inga Sandberg, Inger Eismark, Gunnel Johansson, Brith Moberg, Kristi Bratseth og Kristin Funderud. Knestående: Ingri Berg, Grethe Nordsveen, Trude Rydgren-Knudsen, Aud Karlsen, Kirsten Haune Astrid Wirstad og Anne Mesna.

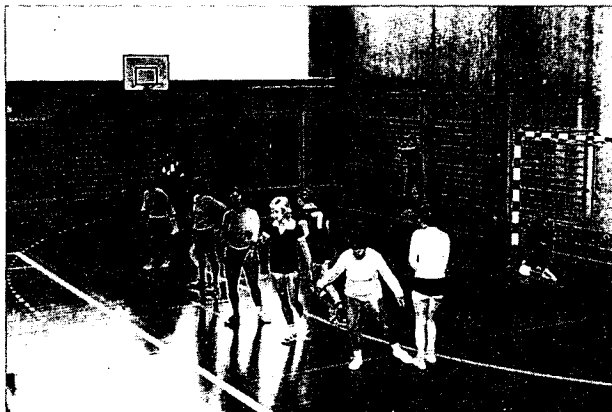
Det var som alltid stor spenning foran årets oppgjør mellom damelagene til Trans og WIL som gikk for seg 1. september i Sofiemyrhallen på Kolbotn. Med fjorårets klare nederlag i friskt minne entret WIL-jentene banen med nervene lagt igjen i garderoben og med skudd i blikket. Selvtilliten var også blitt styrket ved seier i en treningskamp to dager før. Og la det være sagt med en gang, som det heter i Sportsrevyen, det ble en stor dag for de norske farver.

Vi åpnet ballet etter noen få minutter med en ypperlig vingscoring av Ingri Berg, hvorefter svenskenes Lill-Stina utlignet på et kjempeskudd fra langt hold. Kampen hadde fått en fin start med et stort oppdrevet tempo. Det var så stillingskrig i begge forsvar før WIL-maskinen langsomt begynte å virke. Hurtige skiftninger i vårt så berømte trekant-system, hvor ballen gikk raskt fra spiller til spiller, bragte oss foran med et perfekt froskeskudd, igjen fra Ingri. Like etter gikk Kirsten Haune igjennom et paralyisert svensk forsvar og scoret. 3-1 til WIL og jubel fra de medbragte fans.

Jentene var nå virkelig i siget samtidig som det ble spilt godt i forsvar, og Anne Mesna hadde noen fine parader i mål. Ballen ble holdt godt i laget og Trans slapp nesten ikke til. Og da vi ytterligere la på med et mål før pause, Ingris tredje scoring, hadde oppmannens smil forlengst hengt seg opp. 1. omgang skulle også bli det beste dette laget har gjennomført.

Åpningen i 2. omgang bar preg av at tempoet hele tiden hadde vært stort. Transflickornas Gunilla ble pakket godt inn hver gang hun nærmet seg tremeteren, men svenskene hadde likevel mange gode skuddforsøk. Anne spilte imidlertid helt på høyden i en periode som kunne vært avgjørende for utfallet av kampen.

Innsatsen lyste nå hele tiden av våre jenter, og alle smilte om kapp da Aud Karlsen la på til 5-1 med et knallhardt skudd i krysset. Trans reduserte på et overraskende langskudd, og kampen var en stund preget av usikre pasninger og skjerpede blikk. Litt tur skal man jo også ha, og det hadde vi da Anne



Kirsten Haune har gått igjennom det svenske forsvaret og scoret — 3-1 til WIL.



Stemningen steg og applausen runget fra de medbragte supportere.

# SKIPSIDRETT



Efter å ha speidet etter et WW-navn i den internasjonale fotballserien til sjøs — eller, for å gi det korrekte navn, «The Seven Sea's football serie» — var det med glede at jeg, i sportsoversikt Nr. 5, kunne konstatere at TARN plutselig stod på 16. plass med 9 poeng etter 5 kamper og med solid målforskjell.

Selv om sportsoversikt nr. 6. som nettopp er utgitt viser at TARN er falt tilbake på 22. plass er det allikevel gode sjanser for at TARN kan hevde seg bra i fotball i år, men mye vil være avhengig av eventuelle tilleggspoeng. Vi får håpe at TARN får sjansen til å spille ferdig serien, tross for et lite «fotballvennlig» fartsområde.

I den norske serie i fotball har vi TROLL FOREST på 16. plass og THEBEN på 35. plass med henholdsvis 6 og 4 poeng. THEBEN har også gjort seg bemerket i Idrettsuken i Houston/New Orleans. Rapporten forteller at det ble i løpet av idrettsuken spilt 16 fotballkamper og THEBEN ble den båt som vant med 4 seire. Vi gratulerer disse tre skip og håper at andre WW navn er å se i neste nummer av Velferdens sportsoversikt.

Når det gjelder WW serien ber jeg samtlige oppmenn om å sende inn sine resultater over spilte kamper slik at jeg kan sette opp en foreløpig tabell. Som kjent er det de første 20 kamper som teller selv om det er svært få skip som klarer å gjennomføre så mange kamper nå til dags.

I fri-idretten — individuelt — er det kun den vanlige trioen som er på plass. Man sikter her naturligvis til TARONGA's Ingri Berg, TAKARA's Randi Tiedemann og TARANTEL's Hans Dyrлие som alle har meget fine plasseringer. Det er ikke mange millimeter eller tiendels sekunder som skal til før disse står på lederplassen.

## WW-plasseringer pr. 5. sept.

Norsk serie i fotball: 250 deltagende lag.

Nr. 16	M/S TROLL FOREST	4 kamper	6 poeng
Nr. 35	M/S THEBEN	4 kamper	4 poeng

Seven Sea's fotball series: 787 deltagende lag.

Nr. 22	M/S TARN	5 kamper	9 poeng
--------	----------	----------	---------

Norsk mesterskap i Friidrett: 261 deltagende lag.

Nr. 44	M/S TROYA	596 gj.sn.poeng pr. påmønstr.
--------	-----------	-------------------------------

100 m løp. Menn II.

Nr. 5	Hans Dyrлие, M/S TARANTEL	12,1 sek.
-------	---------------------------	-----------

Lengdehopp:

Nr. 3	Hans Dyrлие, M/S TARANTEL	5,69 m
-------	---------------------------	--------

Høydehopp: Kvinner I.

Nr. 3	Ingri Berg, M/S TARONGA	1,30 m
-------	-------------------------	--------

Lengdehopp:

Nr. 1	Ingri Berg, M/S TARONGA	4,51 m
-------	-------------------------	--------

4-kamp:

Nr. 4	Ingri Berg, M/S TARONGA	2 134 poeng
-------	-------------------------	-------------

Lengde u/t:

Nr. 3	Randi Tiedemann, B/C TAKARA	2,29 m
-------	-----------------------------	--------

3 x 60 m stafett: Kv./vet.

Nr. 21	M/S TROJA	31,6 sek.
--------	-----------	-----------

4 x 100 m stafett, Menn.

Nr. 18	M/S TROJA	56,1 sek.
--------	-----------	-----------

Nr. 24	M/S TAIKO	57,1 sek.
--------	-----------	-----------

Svømmeknappkonkurransen:

Nr. 8	M/T TIBERIUS	44 knapper	91,66 %
Nr. 16	B/C TAKAMINE	27 knapper	81,81 %
Nr. 26	B/C TAKARA	23 knapper	65,71 %

100 m bryst, indiv. Menn I.

Nr. 4	Terje Torgersen, M/S TAI PING	1.28,7 min.
-------	-------------------------------	-------------

4 x 25 m stafett, svømming.

Nr. 8	M/S TAI PING	1.31.4 min.
-------	--------------	-------------

Idrettsmerkekonkurransen:

Nr. 26	B/C TAKARA	4 merker	11,42 %
Nr. 28	OBO/C TURCOMAN	3 merker	9,09 %
Nr. 38	M/S TYR	1 merke	3,84 %

reddet et straffespark og Kirsten like etter lurte inn vårt 6. mål.

Vår håndplukkede tribunejeng bidro også med sitt, og stemningen i hallen var både høy og opprevet i sluttminuttene. Men Trans rakk å redusere til 3—6 med en løs trilleball da keeper Anne var på krabbetur i feltet. Med 6—3 til WIL ebbet kampen ut. En seier som bragte oss en foran i kampen om Hornet.

Resultatet var et typisk eksempel på team-work på banen, men dog skal nevnes telegrafist Ingri Bergs inntreden på laget. Hun må være et funn for enhver trener, og hun inspirerte også alle på laget til å spille opp mot sitt aller beste.

Og siden bar det med feststemte jenter til Skramstad hvor håndballgruppen var verter — med middag på Sea-side, kaffe og forfriskninger, dans og nattmat. Og ros til gutta som stilte! 18 selskapspyntede damer kan ta motet fra enhver, underlegne som vi var i antall. Men trikset med å bytte jakker, forandre litt på sveisen og jogge noen ekstra runder virket, og ingen krok var full.

De ivrigste festdeltagere hilste TOMBARRA inn kl. 7 om morgenen søndag, og da var det straks frokost. Og turen med «Elvira» med Simon til rors var absolutt vellykket. Det var også middagen på Caravellen som avslutning på håndballbesøket fra Trans.

HeS





# LØST OF FAST

## TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER TANKSKIP

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

## OBO og O/O CARRIERS:

TURCOMAN lastet olje i Ras Tanura 24/8 og losset i Sao Sebastiao 17/9. Skipet ballastet derfra til Ras Tanura igjen hvor det tok ombord en oljelast som er destinert for Lavera hvor lossing ventelig vil finne sted ca. 11/11.

TARTAR lastet olje i Qua Iboe 21/8 for lossing Rotterdam. Derefter ballaset skip til Persian Gulf hvor det tok ombord en ny oljelast som skal losses i Freeport, Bahamas ca. 7/11.

## BULK CARRIERS

TANABATA fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter lossing av kull i Japan 18—23/9 gikk skipet til Hay Point, Australia, hvor det lastet malm 8—9/9 for Port Talbot, UK, hvor det ventes ca. 16/11.

TAKARA fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter å ha losset malm fra Australia i Antwerpen 2—5/10, gikk skipet i ballast til Hampton Road for lasting av kull for Japan. Skipet er ventet lasteklart i Hampton Roads ca. 15—19/10.

TROLL FOREST er fortsatt på et tidscerteparti til Sanko. Skipet losset korn i Kobe og Kagoshima 14—25/9 og lastet derefter biler i Nagoya 26—27/9. Bilene skal losses i San Juan, Puerto Rico ca. 21/10 og Jacksonville ca. 25/10. Skipet vil derefter ventelig laste korn i US Gulf for Japan.

TROLL PARK er britisk eiet og fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited. Skipet er beskjeftiget i transport av papirprodukter fra havner på Canadas og USA's østkyst med lossing UK/Kontinentet. Returlast til USA er biler.

ARCTIC TROLL er også britisk eiet og går på tidscerteparti til de samme befraktere som TROLL PARK og i samme trade.

TROLL RIVER som er britisk eiet fortsetter på sitt tidscerteparti til MOSK. Skipet avgikk New Orleans 15/8 med en kornlast til Japan. Lossing fant sted i Mizushima og Kobe 14—27/9 og lastet derefter biler i Hiroshima og Yokosuka 28/9—2/10. Lossing finner sted i Boston og Jacksonville primo november. Skipet vil derefter ventelig laste korn i US Gulf for Japan.

TROLL LAKE er også britisk eiet og går på et tidscerteparti til Sanko. Etter lossing av korn i Yokohama og Nagoya 7—17/9, ble det lastet stål og biler

i Fukuyama, Yawata og Nagoya i tiden 23—29/9. Skipet er nå på vei til Antwerpen hvor det ventes å ankomme ca. 4/11.

TAKASAGO fortsetter på sitt tidscerteparti til Daiichi. Etter en tids malmtrade Australia/Japan, lastet skipet malm i Dampier 12—18/9 for Dunkirk, Terneuzen og Antwerpen. Skipet er nå ventet til Dunkirk ca. 21/10. Etter utlossing i Europa skal skipet ta en kullast i Hampton Roads for Japan.

TAKAMINE fortsetter på sitt tidscerteparti til Shinwa. Skipet går i malmtrade mellom Australia og Japan.

## SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

EGTON som ble sluttet inn på tidscerteparti for en India-rundtur 20/2, ble tilbakelevert i Oslo 14/8.

WAN POA er tatt inn på et tidscerteparti for en reise fra Japan til Persiske Gulf. Levering ventes å finne sted ca. 18/10 på Taiwan.

## KURSVIRKSOMHET JULI/AUGUST/SEPTEMBER 1973

### Rederikonferanse:

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

### Teknisk kurs B&W (København)

Maskinsjefer .....	2
Sum .....	2

### Autronica-kurs (Trondheim):

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

### Norcontrol, Horten Skipsautomasjon, Maskin:

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

### Norcontrol, Horten Skipsautomasjon, Navigatører:

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

### Turbinkurs (Oskarshamn):

Maskinsjefer .....	2
Sum .....	2

### Turbinkurs, Stal-Laval:

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

### HVM-kurs Sulzer (Sveits):

Maskinsjefer .....	2
Sum .....	2

### Port-Revel (Grenoble):

Kapteiner .....	3
Overstyrmenn .....	5
Sum .....	8

**TOTAL: 30 kursdeltagere**

## 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>	Leif Øksenvåg	J. Martinussen	Alf Vorren	I. Liknes	A. Heggem	F. Antonesen	Karsten Frostad	S. Liverud	K. Melland	S. I. Pettersen	T. Hanssen
<b>TAGUS</b>	O. Abrahamson	Alf Bentsen	Kåre Omsted	O. Jacobsen	Roy Hansen	Dag Larsen	S. Hafskjold	Stein Nordby	Eugen Lunde	F. Y. Keung	F. Y. Keung
<b>TAIKO</b>	G. Waage	S. Aarvik	Torbjørn Pettersen	Oskar Dahl	K. Andersen	S. Johansen	A. Wathne	Per Bjerkvik	Jan Inge Bru	Lajos Pupos	Lajos Pupos
<b>TAIMYR</b>	Ole Hoff	Atle Nyheim	Arne Evensen	Per H. Wettre	K. Pedersen	G. Stensen	Jostein Vokso	Einar Larsen	J. Pedersen	Per A. Hansen	Per A. Hansen
<b>TAIPING</b>	F. A. Johansen	Kåre Sandvik	L. Kongshaug	Tron Buas	K. Mathisen	Lill-Ann Johansen	Sverre Gurrik	Harald Hansen	Per Nicolaisen	John Mittet	L. Østerbrod
<b>TALABOT</b>	Rolf Piiskog	Odd R. Elde	Håkon Nyberg	T. Hultmann	R. Gjuv	Kåre Rydjord	Bjørn Nilsen	Nils Antonsen	Per Osvik	Alf Svebotten	Alf Svebotten
<b>TAMERLANE</b>	H. F. Tonholm	Sv. S. Jensen	Tore Kristiansen	H. Hilton	H. Oddvar Olsen	Magne Dale	G. Tallaksen	J. Corneliusen	B. Andreassen	F. Mayer	Ø. Berntzen
<b>TARAGO</b>	A. Skjipnes	Rolf Hansen	E. Hegland Hansen	G. Halvorstad	Fredriksen	Jan P. Gaare	K. Øverlid	H. Jørgensen	F. Christoffersen	G. L. Jensen	H. Hermansen
<b>TARANTEL</b>	H. R. Horseng	Hans Dyrli	Nils Kvernes	B. Torseth	H. Johnsen	Magne Berg	Alf Endresen	Hans Strand	M. Berseth	O. Johansen	A. Walderhaug
<b>TARN</b>	Just Jahren	A. Kvinnslund	Kjell Asvik	Tom Lystad	J. Engsand	Kåre Bjerkan	Arvid Hole	Per Hilstad	E. Kvarnes		R. Kolseth
<b>TARONGA</b>	Kr. Kristiansen	Kjell Dahl	G. Talgo	H. Martinson	Harald Dybå	Ingri Berg	Odd Einar Aas	Amund Berg	T. Kvalnes		H. Fritzvold
<b>TATRA</b>	Olav Sætre	Paul R. Lie	O. Lindholm	A. Wrengsted	Bjørn Jøraas	Ingger K. Olsen	Helge Gamlem	Otto Rødseth	E. Gjellestad	Chu Kuok Wai	Odd E. Jensen
<b>TEMERAIRE</b>	Thorleif Hansen	Leif Amundsen	Tor Kr. Fritzen	L. Langnes	Jon Broten	Jon Broten	O. Vassbakk	Kåre Melby	Kåre Melby	N. Fjogstad	N. Fjogstad
<b>THEBEN</b>	Vidar Foynes	Lauritz Gamlem	Erling Støp	Lars Hvam	Asbjørn Hansen	Å. Sørensen	Mikkelsen	Pål Gulbrandsen	Ø. Saunes	A. Røren	A. Røren
<b>THEMIS</b>	A. M. Kristiansen	Åge Grubben	G. Johannessen	S. Skjæveland	S. Opahl	Brit Simonsen	Svein Simonsen	Johs. Ødegaard	A. Honningsvåg	A. Torvik	L. Eriksen
<b>TIBER</b>	D. Holtan Nilsen	Sparre Knudsen	W. Halvorsen	P. Studenko	Chu Quan Fah	Odd A. Roald	Knut Sollid	Karsten Nilsen	A. Stettebakk	E. Bergersen	Kåre Saua
<b>TIJUCA</b>	Knut Helmsen	Tancred Eriksen	Per Podhorny	Per Podhorny	Per Stangeland	Nils Torsvik	Kristian Larsen	T. Halse	Ø. Bolstad	R. Slåtsbråten	Jan Svebakken
<b>TIRRANNA</b>	Johan Pedersen	A. Lervik	Ulf Snerthing	H. Helgesen	Egil Skau	Torunn Feste	Birger Vilnes	Leif Sletta	T. Myklebost	D. Jullebo	D. Jullebo
<b>TOLEDO</b>	R. Brattvang	Kåre B. Olsen	Sven Erik Dahl	W. Reyes	Sven Erik Dahl	Ellen Heum	H. Marthinsen	S. Vikene	L. Lillevik	Jan M. Hansen	K. Hagsbro
<b>TOMBARRA</b>	K. Myklebust	Jon Bjørheim	Trygve Bjermeland	Petter Akseth	Petter Akseth	Ole Simonsen	O. B. Hansen	Asmund Varøy	Arild Opsahl	P. Blankholm	Arnt Njålsund
<b>TORO</b>	R. Kristoffersen	Per Johansen	Arnstein Schet	M. Kjelby	M. Kjelby	S. Kristoffersen	Magne Alnes	Arvid Risan	Arne Nilsen		Jan E. Snare
<b>TORRENS</b>	T. Mikalsen	Bjørn Larsen	Henry Berg	Henry Berg	Henry Berg	Odd Karlsen	T. Akerbæk	Odd Bendiksen	Leif Skåne		E. Madland
<b>TOULOUSE</b>	Kr. Kristoffersen	B. Mortensen	Ole Knurvik	R. Lillebo	R. Lillebo	Finn Solem	R. Christoffersen	Falkvor Lund	Johs. Moen		A. Eliassen
<b>TOYAMA</b>	Nils Iversen	Leif Haugen	Hans Hagestad	A. Giltmark	A. Giltmark	L. Mellebråten	Petter Hasund	William Strand	H. Jorde	J. Grønning	E. Thorsen
<b>TRAVIATA</b>	Alf Tepstad	Johs. Johansen	Bjørn Brattås	H. Elverud	H. Elverud	R. Nordtveit	Ø. Gomnes	Trond Trønsden	Trond Karlsen	N. Røyset	Kjell Skog
<b>TRIANON</b>	J. Jakobsen	Kolbjørn Voss	Knut Sinnes	O. Bjørhusdal	O. Bjørhusdal	S. Pettersen	K. Godaker	Svein Miland	Roll S. Randby		Niels Hegge
<b>TRICOLOR</b>	B. Kolderup	Elias Kvalheim	Carl O. Grønli	Tore Hagen	Tore Hagen	Olav Salen	Johan Valen	Oddmund Kvam	Svann Liland	S. Solheim	O. Sande
<b>TRINIDAD</b>	Thor Johnsen	H. Kjønsvik	Paul Harstad	J. Rindahl	J. Rindahl	S. Pedersen	Thorvaldsen	E. Pettersen	E. Pettersen		Rolf Strnes
<b>TROJA</b>	F. Johansen	T. Ottesen	K. Gjøsdaal	Bjørn Olsen	Bjørn Olsen	Sig. Kure	Håkon Løkstad	Birger Haug	E. Johansen		Odd Tangen
<b>TUGELA</b>	R. Ambjørnsen	H. Williamsen	Rolf Sandvik	Kr. Øverland	Kr. Øverland	Erving J. Bach	Johan Loe	Olav Marvoll	Olav Loe	F. Baar-Dahl	R. Neergaard
<b>TULANE</b>	J. Bye	Olav Klock	J. Bergland	A. Andersen	A. Andersen	Eva Andersen	Leif Svendsen	Harald Jacobsen	Harald Rogne	H. Pedersen	O. Strommen
<b>TURANDOT</b>	O. R. Vik	Håkon Vik	Svein Tollefsen	John Melå	John Melå	Tom E. Svendsen	Thor Thoresen	K. Riheim	T. Rosenberg	A. Johnsen	Johan Nilsen
<b>TYR</b>	Rolf Andersen	Georg Larsen	Kjell Hjelle	J. Eidheim	J. Eidheim	Arne Bjelde	Ole J. Olsen	Jørgen Nilsen	O. Hammervold		Bjørn Servold
<b>TØNSBERG</b>	A. Revik	G. Oskarsen	H. Johansen	I. Hansen	I. Hansen	Rolf Røed	Tore Andersen	Arne Klokke	Arild Knudsen		A. Schauffel
<b>Bulkbåter:</b>											
<b>TAKAMINE</b>	Finn Østli	Ole Hagen	Svein Holbu	H. Schnitler	K. Skotheim	Rune Stavaas	G. Haeselich	G. Andersen	H. Jonassen		S. Rotelgen
<b>TAKARA</b>	Bjørn Havnor	G. Aronsen	Asbjørn Eriksen	K. Grindskar	K. Eidem	Aina Kvalsvik	Johan Hagen	Kjell Kvalsvik	T. Pettersen		E. Stokstad
<b>TAKASAGO</b>	A. Nesbjørg	T. Ringsøy	H. Haugen	Tor Johnsen	Chr. Røed	Leif Bakken	Ole Halaas	B. Grøbstad	S. Dahl		Bjørn Neple
<b>TANABATA</b>	E. Pettersen	S. Augensen	T. Markusen	H. Bjørneseth	B. Bay Olsen	E. Markussen	Alf Lithun	E. Røeggen	P. Syvertsen		Ulf Østvik
<b>TROLL FOREST</b>	Carl Melbye	Karl Haddal	Knut Dromsnes	Engelandsbakken	H. Berg	H. Bratland	Brandshaug	G. Himberg	Finn Kemi		Sigurd Tveit
<b>OBO-båter:</b>											
<b>TURCOMAN</b>	Per Halten	S. Strand	O. Eiksund	K. Tjølsten	Thor Holmen	Eli Bjåstad	N. Leirvik	Egil Bårdsnes	Ove Ring	T. Fagernes	B. Børresen
<b>Tankbåter:</b>											
<b>TABRIZ</b>	H. Abrahamson	J. Solheim	T. Olafsen	R. Reppe	Terje Fluto	Bjerg Walton	Konrad Mikalsen	A. Iversen	Ø. Løland	Nils E. Nilsen	Jens Brab Dahl
<b>TAMANO</b>	Arne Rostad	Torgeir Gjestad	Gunnar Steen	Roar Hansen	W. Mellbye	W. Andersen	Leif Hansen	Arne Waagen	O. Einstulen	E. Sundve	J. Sarginson
<b>TARTAR</b>	Peder Vallidal	Erik Kvastad	Kåre Winge	Kåre L. Joen	Kjell Mydland	Sven Stene	Kjell Jansen	Olav Flaaten	O. Ingebrigtson	Andrew Larsen	M. McDonald
<b>TAURUS</b>	Kai Samuelsen	A. Pedersen	Ole J. Hauge	S. Svendsen	E. Engelbretsen	Audhils Moen	E. Jenderå	Eriling Nilsen	Rolf Ness	M. Sverio	Ove Sætre
<b>TEMPLAR</b>	E. Christensen	Rolf Nilsen	I. Haugstulen	Ole Loe	S. Saugel	Kåre Moen	Slyngstad	Eriling Olsen	Ø. Orstad	S. Johansen	Chr. Hepworth
<b>TIBERIUS</b>	K. Antonsen	J. Thomassen	R. Østgård	B. Notland	H. Remme	Else Haga	J. Andersen	R. Johannessen	Jens Hoyer	P. Tyrholm	T. Stubberud
<b>Nybygg:</b>											
<b>ULSTEINVIK 126</b>	D. Varholm	Nils Linge				J. Myrstad	John O. Giske	Bjørn Hoff			N. Jørgensen
<b>MITS.B. 1036</b>							Trygve Børve				
<b>Supply skip:</b>											
<b>TENDER TROUT</b>	O. Karlsen	Bang Olsen					P. Folgerø	Stor re			
<b>TENDER TUNA</b>	E. Johannessen	T. Salvesen					K. Vigre	S. Kverne			
<b>TENDER TURBOT</b>	T. Hansen	Presterud					B. Rørstad	Haugland			
<b>TENDER TARPON</b>	B. Haaland	H. Bjerkeli					Oscar Øverås	A. Pedersen			