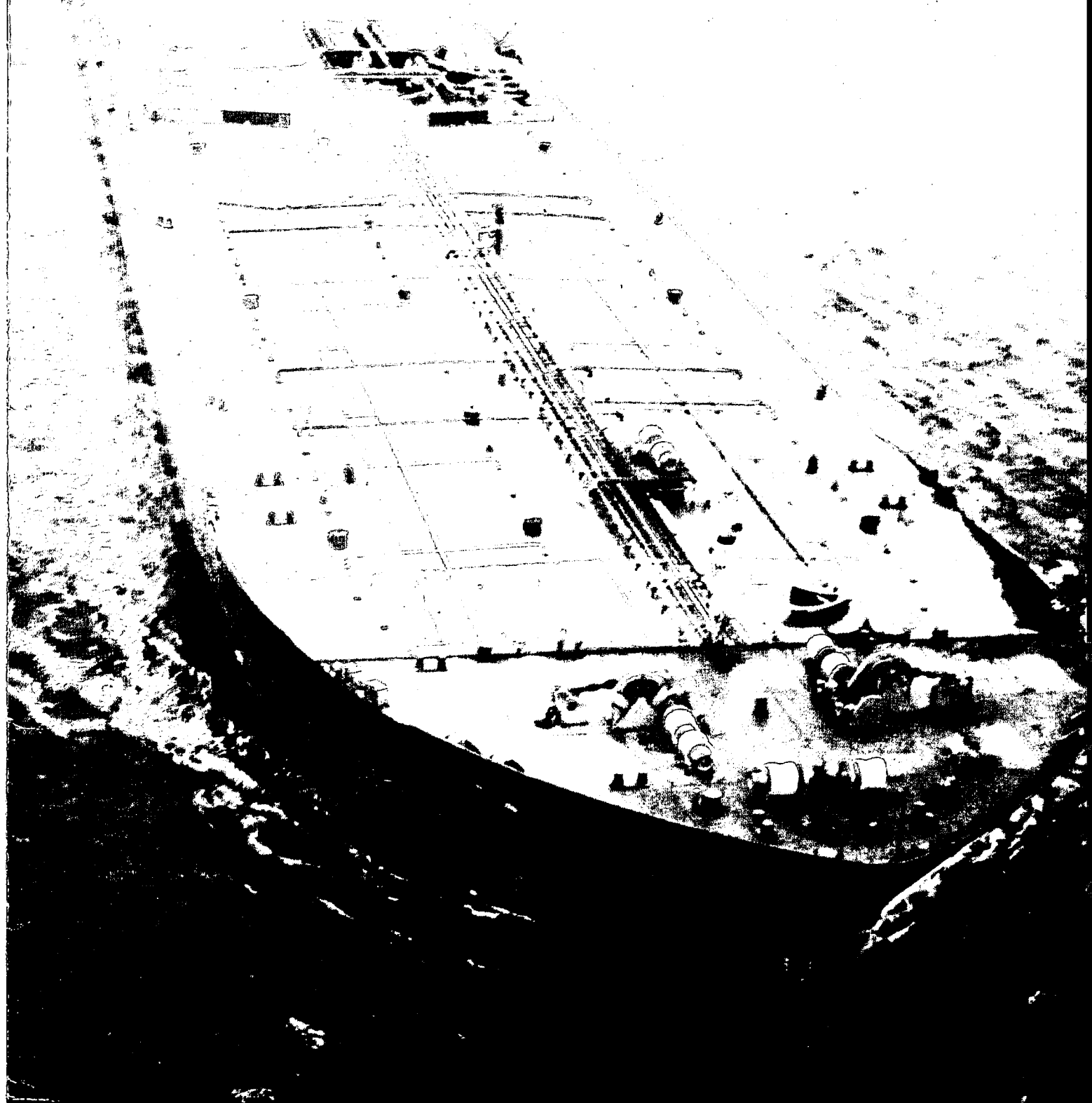




INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSEN

SKIB-REDERT

nr. 2/74



UNCTAD OG NORGE

UNCTAD og Norge

TIGRE — vårt største skip

Redningsaksjon av TAMERLANE

I en politisk brytningstid

Norske kokosnetter mot vår skipsfart

Sverre Holt

M/S TORRENS i Lyttelton

Dåp TACHIBANA

M/S TRAVIATA — laste-losse gearret
rengjøring av lastetanker — dekklast

Et skip i utvikling

Organisasjonsplan Maritim Seksjon

Vernearbeidet 1973

Claims vedr. containerskipninger

Opplæring til skipsmekaniker

Rederikonferanse

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalia

Skipsnytt

WIL-Nytt

Lost og Fast



Forsidebildet: Rederiets største skip
T/T TIGRE på 286.170 tdw.

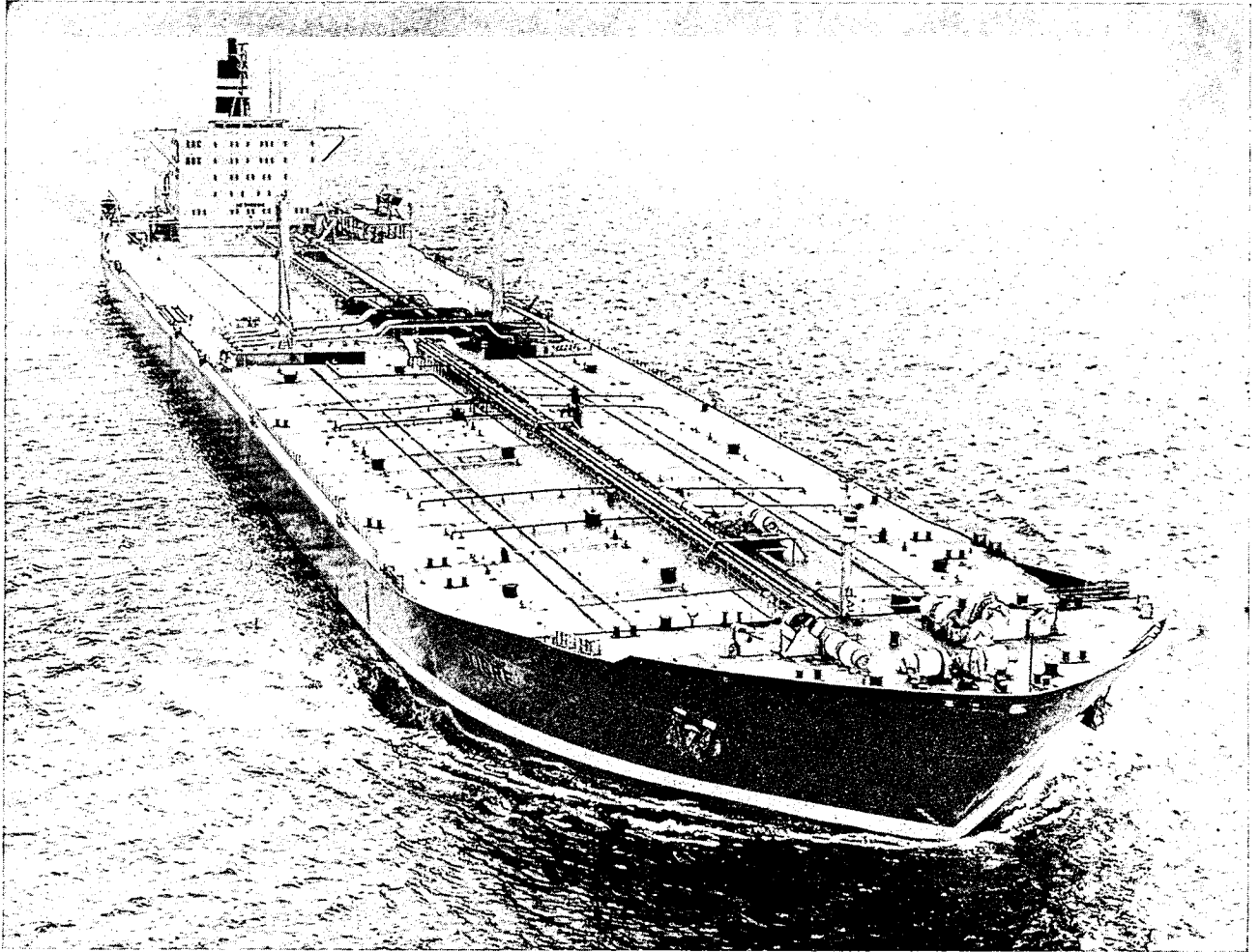
UNCTAD-konferansens godkjennelse av et nytt lastfordelingsprinsipp for linjefarten har ført til sterk skuffelse i norske skipsfartskretser. De nye reglene tar sikte på å sikre avsenderland 40 prosent av transporten, mottagerland 40 prosent, mens tredjeland (som Norge) vil være henvist til å konkurrere om bare 20 prosent av lasten.

Resultatet av UNCTAD-beslutningen blir at et politisk utspill som opprinnelig tok sikte på å skape grunnlag for utbygging av utviklingslands skipsfart, resulterte i en regel som i første rekke vil sikre sterke industrilands skipsfart. For det er bare disse land som vil være istand til å høste fordeler av regelen relativt hurtig. For u-landene vil det ta tid å utbygge en tilstrekkelig stor flåte.

UNCTAD-beslutningen har slått en ny bresje i det bolverk som var bygget opp for å sikre fri transport på verdenshavene, og det er ytterst betenkelig at flere rike EEC-land gikk inn for den nye regel. Det er et åpent spørsmål om dette ville vært tilfelle om Norge var kommet med som medlem av det europeiske fellesskap for to år siden.

Nu er imidlertid regelen vedtatt, og blikket må rettes fremover. Rent umiddelbart vil beslutningen ikke skape spesielle problemer for norsk skipsfart, men det er maktpåliggende å forberede seg på de vanskeligheter som nødvendigvis vil måtte oppstå før eller senere. Det er å håpe at norske myndigheter vil innta en positiv holdning til de skritt norsk skipsfart vil måtte finne nødvendige som følge av UNCTAD-vedtaket.

S. K.



Dimensjoner:

Største lengde: 1.141'—3" — 347.84 m
 Lpp: 1.085'—0" — 330.70 m
 Bredde: 170'—0" — 51.80 m
 Dybde i riss: 93'—2" — 28.40 m
 Dypgang: 72'—7³/₄" — 22.14 m

Dødvekt:

286.170 tons

Lastetankkubikk:

11.879.228 cuft (98 % full)
 inkl. sloptanker.

Tonnasje:

140.277 BRT
 108.861 NRT

Pumpekapasiteter:

Lastolje: 4 x 4.500 CBM/HR pumper
 2 x 940 —— ejektorer

Løftegear:

2 x 16 TS slangebommer
 1 x 7 TS storesbom
 1 x 2 TS storeskran

Dekksmaskineri:

Kombinerte anker-/førtøyningswinsjer 2 x 30 TS
 Fortøyningswinsjer 6 x 30 TS

Hovedmaskin:

Stal Laval turbin type AP-32/80
 34.472 BHP ved 80 RPM

Kjeler:

Hovedkjele: 130.000 kg/HR 64,6 kg/cm² 513°C
 Hjelpekjele: 50.000 kg/HR 33 kg/cm² metter

Hjelpemaskineri:

1 stk. 1.400 KM turbindrevet generator
 1 stk. 1.200 KW dieselgenerator
 1 stk. 800 KW dieselgenerator
 1 stk. 32 KW nødgenerator

Fart:

Kontraktsfart: 15.5 knop ved 34.472 BHP og
 dypgang 72'—7³/₄".

Klasse:

Det norske Veritas +1A1 Tanker for oil
 med tilleggsbetegnelser «EO» og «INERT»

Tigre – vårt største skip

Den 28. februar 1974 overtok vi T/T TIGRE fra Stord Verft A/S. Skipet ble kontrahert hos Akergruppen og er bygget delvis ved Tangen Verft i Kragerø, Bergens Mek. Verksteder A/S i Bergen og sammensatt og ferdigbygget på Stord. Skipets gudmor var overhoffmesterinne fru Else Werring.

NYTT VED TIGRE

Tilstandskontroll:

Efter at en rekke rederier på forskningsbasis har eksperimentert med til dels meget kompliserte og ambjøse overvåknings- og tilstandskontrollsystemer på fremdriftsmaskineri i en del norske skip, har vi funnet det riktig å konsentrere oss mer om en del begrensede, men viktigere maskinelement som i praksis har vist seg særlig betydningsfulle med tanke på sikker drift av skip.

I kontakt med Det norske Veritas og med A/S Statronic i Arendal har vi kommet frem til et meget enkelt, men nyttig, tilstandskontrollanlegg.

Anlegget består av en liten prosessregner som er tilknyttet et begrenset antall følere i fartøyets konvensjonelle overvåkningsanlegg.

Følgende registreres, lagres og behandles:

- 1) Temperatur i turbin-, gear- og propellerhylselagre.
- 2) En del enklere virkningsgradsberegninger i kjele-anlegget.
- 3) Brennstoff-forbruk, surstoff i eksosgassene, sjøvannstemperatur og lufttemperatur til kjelene etc.
- 4) Registrering av overhettet dampstemperatur til hovedturbinene.

Videre består tilstandskontrollen av et instrument som måler propellerhyseslitasje. Dette gjøres ved at følere bores inn i hvitmetallet og slites ned sammen med dette.

Systemet i sin helhet tillater operatøren en utstrakt kjennskap til nåverdier, den mest ugunstige tilstand som har forekommet i en periode samt hvor lenge denne ugunstige tilstanden har vedvart.

I tillegg til at anlegget er et hendig, teknisk hjelpemiddel ombord, åpner det også muligheter for en utvidelse av klasseperiodene for en rekke viktige maskinkomponenter.

På basis av tilfredsstillende målingsresultater vil det f. eks. være mulig å forlenge klassing av propelleraksel helt opp til 8 år.

Som tidligere nevnt har vi valgt å satse noe forsiktig på en utvikling som peker mot en større grad av instrumentovervåkning og vil, etter som erfaringene tilsier det, gradvis øke omfanget utover det som er blitt satset på i denne omgang.

NAV-betegnelse for broinstrumentering

TIGRE er det første skip som blir utstyrt med navigasjonshjelpemidler og brosystemer i henhold til Veritas' registerbetegnelse NAV-A.

I nært samarbeid med DnV, verksted og leverandører er skipets brostyr blitt tilpasset klassens regler.

Reglene som omfatter brostyr unntatt ekstern kommunikasjon, radiopøiler og konvensjonelle instrumenter (magnetkompass, sekstant, kronometer) tar sikte på å øke driftssikkerheten og overvåke riktig funksjon av de hjelpemidler som står til navigatørens rådighet.

Betegnelsen NAV indikerer at klassens grunnleggende krav til pålitelighet, typegodkjenning, overvåkning, arrangement, kraftforsyning og avprøving er oppfylt, bokstaven A at skipet er utstyrt med anti-kollisjonssystem.

Det NAV brosystem som nå er installert på TIGRE er i tråd med de kommende IMCO rekommendasjoner og har passet godt inn i rederiets standardbro-utrustning.

TELEXER UTVEKSLET MELLOM STORD VERFT OG HOTEL NORGE LØRDAG 9. FEBRUAR 1974

Skipetsreder Tom Wilhelmsen, adm. direktør L. T. Løddesøl, direktør M. Kvande og direktør S. Kjelland-Mørdre og frue nådde aldri frem til Tigres sjøsetting. De chartret et fly for å gjøre reisen så kort som mulig, men etter mange vidervedigheter med bil til Hallhjem ferje som var innstillet og båt fra Stord som ikke kunne legges ut på grunn av været, måtte de høye herrer gjøre vendereis og tilbragte dåpsdagen på Hotel Norge i Bergen. Nedenstående telexer ble utvekslet mellom Hotel Norge og Stord Verft.

Stord:

*If you have time to spare,
go by air.
Sorry you are not here,
vi har det godt og begreder dere,
kan dere egentlig vente mere.
Blir dere trette av begredelse-floden,
gå ut og forsøk munn-til-munn metoden.*

Hotel Norge, Bergen:

*Vi holdt frem som vi stevnet
som Haakon på Fitjar ba,
men snøføyken løvnet
oss tilbake å dra.
Med bilen på glattis vi derefter dro
og lunsjen ble inntatt på Hallhjems pølsebod.
Vi misunner dere,
men vil gratulere
med dåpen av TIGRE
måtte fraktene bli digre.*

«For Speed and Service»

Redningsaksjon av Tamerlane

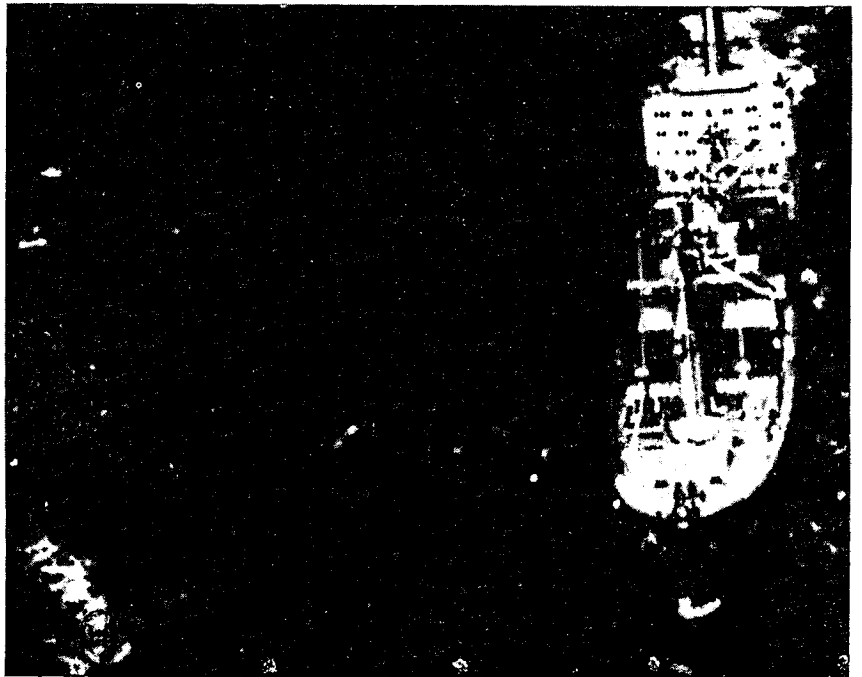
Ca. kl. 23.30 om natten 21. februar, så og hørte 2. styrmann Hilton på M/S TAMERLANE, som hadde vakt på den tiden, en eksplosjon ombord i et skip ca. 30 nautiske mil borte. Litt etter fulgte nok en eksplosjon og skipet var omspent av flammer. Det brant helt ned til vannlinjen og sank i løpet av et par timer. (Vi fikk senere høre at skipet bare var 1½ år gammelt og at kapteinen hadde vært ombord i mindre enn to uker, idet han overtok skipet i California.)

Ting hendte så hurtig at de ikke engang hadde tid til å sende ut SOS, så midt i tragedien må man kunne si at det var fantastisk heldig at TAMERLANE var så nær havaristen at ulykken ble oppdaget i det øyeblikk den inntraff.

Vi kom frem til havaristen ved midnattstid og fant hele skipet omspent av flammer. Skipet viste seg å være den 140 000-tons italienske tanker GIOVANNA LOLLIGHETTI, på vei fra Los Angeles til Singapore i ballast. Kaptein fortalte oss senere at nr. 1 tank eksploderte først, tett etterfulgt av minst en tank til.

Vi gjennomførte området hele natten for å finne overlevende og plukket opp 29 mann fra to livbåter og en flåte. (Skipet hadde to flåter, men bare en ble funnet.) I grålysningen oppdaget vår utkikk tre besetningsmedlemmer til i sjøen og vi sendte vår motorbåt ut til dem og reddet dem. Vår livbåt fortsatte å eftersøke området på kryss og tvers etter flere overlevende. Heldigvis opprant fredagen med klart og mildt vær — med temperatur rundt 15° — og relativt rolig sjø, selv om det var nokså tunge døninger.

I løpet av morgenen kom et U.S. Air Force redningsfly til stedet og sirklet hele dagen området på utkikk etter overlevende. Når man oppdaget et menneske i sjøen, slapp flyet ned et markeringsbluss for å lede vår båt til åstedet. Alt i alt tok vår båt opp syv døde. Av de 32 som ble reddet, var bare to alvorlig skadet — en sterkt forbrent. Bare en mann var savnet av besetningen på 40.



Flyfotoet er tatt fra redningsaksjonen. På det øverste bilde ser vi TAMERLANE nærme seg livbåten som skimtes til venstre. Nederst et nærbilde av livbåten. Tilsammen ble 32 overlevende og 7 døde tatt opp av TAMERLANE. Bare en mann var savnet av en besetning på 40.



Ut på morgenen kom U.S. Coast Guards «high endurance» kutter MELLON til stede og sendte en sanitetsoffiser over til TAMERLANE for å undersøke de reddede — de friske, de syke og de døde — siden vårt skip ikke hadde lege ombord. Senere kom det russiske lasteskip NOVIKOV PRIBOY fra Fesco Linjen til åstedet og sendte over en lege. Skipet var blitt tilkalt av våre radiosendinger på sin vei fra Seattle til Yokohama.

I løpet av natten 22. februar overførte Coast Guard-kutteren alle de overlevende og de syv døde, som fremdeles var utstyrt med sine oransje redningsvester til MELLON for videre transport til Honolulu, 700 miles borte. A.F.-flyet hadde forlatt oss tidligere og det russiske skipet fortsatte reisen etter å ha fått sin lege tilbake igjen.

Etter en stund kom et annet Coast Guard skip, (et værskip) for å fortsette letingen etter den savnede italienske sjømannen.

Kl. 9.30 ga kaptein Tonholm tre støt i fløyten fra vårt 12-passasjer norske lasteskip TAMERLANE —, et adjø på sjøens sprog — og vi fortsatte vår reise til Panama etter en godt utført, men trist jobb.

En av de overlevende som ble plukket opp etter å ha kjempet tappert for å holde seg i livet hele natten igjennom fortalte oss at vi hadde vært i nærheten av ham flere ganger, men vi kunne ikke høre hans rop om hjelp, og han hadde nesten gitt opp håpet om å bli reddet. Vi undret oss på, siden skipet var så moderne, hvorfor redningsvestene deres ikke var utstyrt med fløyte.

Noen dager senere fikk vårt skip hyggelig ros i form av et radiotelegram fra Rear Admiral W. L. Morrison, sjef for 146 Coast Guard distrikt, Redningstjenesten, Honolulu. Her er et utdrag av telegrammet:

«Det er med stor beundring og respekt jeg var vitne til det som skjedde ved GIOVANNI LOLLIGHETTI'S forlis. Den hurtige reaksjon og profesjonelle måte assistansen ble gitt til havaristen på representerte havets beste tradisjoner og medvirket til at 32 liv ble reddet. Selv om Deres reise ble forsinket, kan De holde hodet høyt og være enda stoltere over Deres medvirkning til en meget vellykket redningsaksjon. Med ønsker om god seilas for resten av Deres reise.»

Fra kapteinen på det sunkne italienske skip mottok rederiet en takk rettet til kaptein og besetning på TAMERLANE.

Dear Sirs,

I am the master of the sunken ship «GIOVANNI LOLLIGHETTI». At the time of disaster my crew and myself were bravely assisted by your good M/V «TAMERLANE» — as you surely know — and where we found berth and full help from capt. Tonholm and from any other people on board of your vessel.

Moreover ship spent nearly one day to search at sea someones of us falled in.

Our vicissitude is finished and we rest at home, but we have not forgotten the assistance received.

During the stay at Honolulu — waiting to return in Italy — we signed some post-cards addressed to Crew of your M/V «TAMERLANE», I added little poor souvenirs and now I send the whole to you begging to forward it to the brave capt. Tonholm and his Crew.

Excuse me for the disturb — I trust in your kindness and cooperation. I take opportunity to extend you, Sirs, as Shiponers' of M/V «TAMERLANE» the gratitude of my crew and mine for the complete assistance received, saiving all of us from indubitable lost at sea.

Yours truly

*Angelo MERLO, as ex master
via MANSUETO 62/16 -
16150 Genova-Rivarolo - ITAL*

I en politisk brytningstid

Den prisoppgave Norges Rederforbund tok initiativet til i år, var beregnet på å klarlegge behovet for en bedret informasjon fra rederienes side, samt å redegjøre for de tanker man måtte ha om nytten av å opptrappe informasjonsvirksomheten. Det var anledning for medlemmene av Rederforbundets mange studiegrupper til å delta, enkeltvis eller som gruppe. Førstepremien ble delt mellom to besvarelser, den ene innlevert av Wilh. Wilhelmssens PR-sjef og Skib-Rederis redaktør Stein Kagge:

Rederienes informasjonsvirksomhet gjøres fra tid til annen til gjenstand for kritikk — såvel i pressen som innen det enkelte rederi. Fra forskjellig hold blir det hevdet at skipsfartsnæringen har stått på stedet hvil, mens næringslivet forøvrig har gjort tilfredsstillende forsøk på å følge opp såvel samfunnets som den enkelte medarbeiders krav til bedre informasjon.

Det vil i denne forbindelse falle utenfor rammen å ta direkte stilling til en slik kritikk. Men det bør understrekes at det i løpet av de senere år har funnet sted en utvikling i positiv retning også for rederienes informasjonsvirksomhet, sett under ett. Dannelsen av en Informasjonsgruppe i Rederforbundets regi for et par år siden har bragt resultater, blant annet i form av et større antall og kvalitativt bedre rederiaviser. Og selv man tror juryen for Farmand-prisen er det også stadig flere rederier som satser på å høyne informasjonsverdien av sine årsberetninger.

At meget gjøres for å bedre rederienes informasjonsvirksomhet kan det imidlertid ikke herske tvil om. Men med den utvikling som finner sted på dette område og med de stadig stigende krav fra samfunn og medarbeidere om tilfredsstillende informasjon vil idag selv en viss fremgang måtte registreres som relativ tilbakegang.

Så stilles spørsmålet: «Hvordan kan rederienes informasjonsvirksomhet overfor medarbeiderne ombord og i land og overfor lokalsamfunnet effektiviseres?»

For det første må det enkelte rederi, gjerne i samarbeide med andre rederier, ta skritt for å finne ut hva de ønsker å oppnå ved å informere og hvilke grupper de ønsker å rette sin informasjon mot. **Målsetting** og **målretting** av informasjonsvirksomheten hører naturlig nok sammen.

EKSPERTISE NØDVENDIG

Dernest må rederiet finne ut hvem som skal lede informasjonsvirksomheten, avgjøre informasjonens karakter og systematisere den avgjøre informasjonsvirksomhet. Ingen bør være i tvil om at den som har dette ansvaret, bør være ekspert på sitt felt. Aller helst skulle han — eller hun — konsentrere seg helt og holdent om informasjonsvirksomheten. Informasjonssjefen må også være direkte underlagt rederiets toppledelse for å kunne arbeide hurtig og effektivt. Selvstendighet er en viktig egenskap hos denne medarbeider.

For mindre rederier vil det naturlig nok være vanskelig å ha en informasjonseksperter som heltidsansatt. Hvis man ikke kan ansette en ekspert, bør rederiet ta kontakt med et PR-firma eller frittstående konsulent, for å søke råd og veiledning. Den medarbeider som har ansvaret for denne kontakten, bør imidlertid være plassert så høyt oppe i firmaets organisasjon at han eller hun er i stand til å holde seg løpende orientert om alt som skjer på toppplanet.

Ett er sikkert — uten en **ekspert** til å planlegge informasjonsvirksomheten og sette den i system, vil denne del av firmaets virksomhet få et tilfeldighetens preg og bli lite effektiv.

DE ANSATTE VIKTIGSTE MÅLGRUPPE

Den viktigste målgruppe for et rederis informasjonsvirksomhet må være dets egne ansatte — til sjøs og på rederikontoret. Her må det satses på en effektiv to-veis kommunikasjon. Informasjonssjefen skal ikke bare ha til oppgave å bringe informasjon fra firmaets ledelse og nedover i kadrene. Han skal også sørge for å klarlegge og gi ledelsen orientering om hvordan informasjonene når frem — og han skal satse på å holde ledelsen a jour med stemninger og holdninger hos de ansatte.

Et viktig middel til en effektiv to-veis kommunikasjon er rederiavisen. Enkelte rederier legger opp til praktfulle tidsskrifter i flerfarve og kunsttrykkpapir — andre foretrekker en avis med stensilpreg. Det ingen bør være i tvil om, er at det er **innholdet** som teller. Og skremmer den eksklusive avisen medarbeiderne fra å skrive, fordi de i misforstått beskjedenhet mener at deres meninger er for enkle til et så flott utstyr — ja, så er stensil-avisen bedre egnet som informasjonsmedium. Det er iallfall fornuftig å ikke gå for hardt ut begynnelsen. Rederiavisen vil, når forholdene legges til rette, kunne utvikles til et forum for meningsyttringer og debatt.

Rederiavisen bør utgis med jevne mellomrom, med minimum fire numre i året, blant annet for å muliggjøre nettopp meningsutveksling. Avisen suppleres men informasjonssirkulærer som kan sendes ut på kort varsel når det er ønsket å orientere om disposisjoner som er truffet. Det bør nemlig være et prinsipp i enhver bedrifts informasjonsvirksomhet at de ansatte underrettes om tiltak truffet av firmaets ledelse før de leser om disse i avisen.

Informasjonsmøter er også en mulighet til å gi effektiv informasjon og samtidig åpne adgang til to-veis kommunikasjon. For et rederi vil det jo være håpløst å nå samtlige seilende på denne måten — men de som det er naturlig å få med ved slike anledninger, må selvfølgelig inviteres på linje med kontorpersonalet.

OGSÅ DEN SEILENDE MÅ FØLE SEG HJEMME

Enkelte rederier er kommet i gang med konferanser og andre former for møter der seilende personell møter kolleger fra landsiden, for å lytte til de samme foredrag og utveksle oppfatninger. Et stikkord i denne forbindelse er **hjemmehørenhet** — rederiets medarbeidere på sjøsiden må få en følelse av å høre hjemme i rederiet på linje med funksjonærene. Selv om den seilende ikke har noen fast kontorpult, vil en slik målsetning kunne oppfylles, spesielt med hensyn til de fast ansatte sjøfolk.

Mulighetene til alternering mellom stillinger til sjøs og i land bør utnyttes fullt ut med henblikk på å bedre to-veis kommunikasjonen.

Stadig færre mennesker ser seg tilfreds med å være brikker i et spill. Vi ønsker å influere på vår egen arbeidssituasjon, vi mener å ha krav på å bli hørt — gjøre vår innflydelse gjeldende. Den enkelte medarbeider vil ikke bare se seg henvist til å stå som passiv mottager av informasjon — hun eller han vil også ha muligheten til å nå frem til ledelsen med forslag og anmodning. Riktige kanalisert vil en holdning kunne bli en viktig **energiresurs** for bedriften — og det er en vesentlig informasjonsoppgave å sørge for at så skjer.

Med hensyn til rederienes informasjonsvirksomhet overfor lokalsamfunnet må jeg innrømme at jeg svever i en viss forvirring med hensyn til hvordan begrepet **lokalsamfunn** skal defineres. For et lite rederi er det kan hende ikke så vanskelig, og i Aust-Agder har rederiene inngått et nært samarbeide nettopp med henblikk på å utnytte flere mindre bedrifters muligheter til kontakt med lokalsamfunnet. Man står i nær kontakt med lokalpressen og spiller bevisst på denne — skolene i distriktet gjøres til gjenstand for systematisk oppsøkningsvirksomhet. Utviklingen i Aust-Agder kan på mange måter tjene som forbillende for andre enkeltrederier som er i omtrent samme situasjon.

For de større rederiene eksisterer det ikke noe **lokalsamfunn** på tilsvarende måte — her er hele landet lokalsamfunn. Sjøfolk rekrutteres fra nord til syd, fra øst til vest — og man hverken kan eller ønsker å konsentrere informasjons- eller rekrutteringsvirksomhet om spesielle distrikter.

ÅPENT FORHOLD TIL MASSEMEDIA

Hva enten man regner Aust-Agder, andre områder eller det ganske land som «lokalsamfunn», bør imidlertid grunnprinsippene være de samme. Det bør sattes på et åpent og godt forhold til massemedia, til politikere, til skolevesenet og til publikum generelt.

For å ta massemedia først, så er det ikke bare rederibedriftene som har hatt tendens til å orientere

presse og radio/TV bare om såkalt «positive forhold», mens man er gått inn for å tåkelegge negative sider ved virksomheten. Dette er en holdning som er meget lett forståelig, men ikke desto mindre høyst forkastelig. For et godt forhold til massemedia er i høyeste grad avhengig av gjensidig tillit. Hvis representanter for et rederi nekter å uttale seg til pressen om for eksempel en brann ombord, risikerer man å bli møtt med en kald skulder den dag det er noe positivt å berette. Og hva verre er: Hvis man nekter å uttale seg om en brann eller en annen ulykke som måtte ha forekommet, mister man også anledningen til å få gitt det riktige bilde av hva som er skjedd. Inntreffer det et uhell, vil det beste gjerne være å komme media i forkjøpet ved **selv** å sende ut en pressemelding. Slikt skaper tillit, og det muliggjør et samarbeide om såvel den ene konkrete sak som om fremtidige forhold. Hvis uttrykket «ærlighet varer lengst» har noen som helst gyldighet — og det må vi vel tro — så er det nettopp i en slik sammenheng!

Det er ofte grunn til å forundre seg over hvor lite selv personer som burde være vel orientert, vet om en så viktig næring som norsk skipsfart. En av grunnene er selvfølgelig dette at det skjer så meget i nettopp denne bransjen — utviklingen går så hurtig at det er vanskelig selv for folk i bransjen å følge med.

MIDDAG OMBORD

En gruppe som bør holdes orientert om utviklingen på den maritime sektor, er politikerne. Det mindre rederi i lokalsamfunnet bør betrakte distriktets stortingsrepresentanter som én av sine viktigste målgrupper — det større rederi ser kanskje Stortingets samferdselskomité eller utenrikskomitéen som velegnede mål for sin informasjonsvirksomhet. En middag ombord, et møte med representanter for såvel firmaledelsen som seilende personell, vil kunne åpne politikernes øyne for skipsfartens problemer mer effektivt enn et utall av trykksaker.

Andre grupper som det vil falle naturlig å invitere til slike sammenkomster ombord, kan være representanter for undervisningssektoren, utenriksdepartementet og utenriksstaten forøvrig, pressefolk av forskjellige politiske avskygninger (det er ofte mer utbytterikt å møte pressefolk av andre politiske oppfatninger enn dem man er enig med) og rederiets kunder. Selvfølgelig bør det legges opp et interessant og systematisk program — det er ikke lenger tilstrekkelig for folk flest å inviteres til god mat og drikke! — men det bør også være anledning til en spørretime på et bredest mulig grunnlag.

En slik «arbeidsmiddag» ombord vil også åpne mulighet for verdifull kontakt i fremtiden — med politikere, med presse og med de andre grupper man ønsker et samarbeide med.

Og dermed er vi over på dette med fordeler: «Hvilke fordeler vil det enkelte rederi og rederinæringen ha av en slik effektivisering?»

Hensikten med informasjonsvirksomheten er — for å generalisere — å skape størst mulig forståelse for firmaet og for næringen. Gi de ansatte en mer meningsfylt tilværelse ved å klargjøre deres betydning for firmaet og firmaets betydning for samfunnet. Åpne

DIPLOM TIL SKIB-REDERI

Hva som ble sagt ved denne muntre anledning, skal være usagt i denne forbindelse, men bildet ble knipset på «Najaden» 5. juni, da «Skib-Rederi» fikk diplom i Neptun-konkurransen om årets beste rederi-avis. Helt til topps gikk Ugland-rederiene, mens Juryen ikke ville forsøke å skille mellom diplomvinnerne.

Helt til venstre ser vi Skib-Rederis redaktør Stein Kagge motta diplommet på vegne av redaksjonskomiteen. Videre direktør Odd-Leif Skundberg, Norges Rederforbund, skipsreder Bjarne Sælensminde, formann i Rederforbundets Opplysningsutvalg, samt de to jurymedlemmene Jenny Nilsen, «forkvinne» i Havfrueforbundet, og Ole S. Gilbo, redaksjonssekretær i Aftenposten.



ikke-ansattes øyne for såvel dette som den stadig aksellererende utvikling og de problemer som dermed må løses.

MOT EN DRAMATISK PERIODE

Aller viktigst er det imidlertid at rederinæringen skaper forståelse for skipsfartens betydning i den politiske brytningstid vi befinner oss i et innledende stadium av. Den siste fjerdepart av det 20. århundre vil trolig bli en ytterst dramatisk periode for det private næringsliv i Norge. Ved stortingsvalget 1973 ble venstrefløyen i vår nasjonalforsamling solid styrket, og den har et strategisk sett meget solid utgangspunkt for videre fremstøt. Arbeiderpartiets krav om «deprivatisering av bankvesenet» og «samfunnsmessig kontroll med oljen» bekrefter da også at sosialdemokratene er villig til å strekke seg stadig lenger mot venstre for å unngå en enda sterkere polarisering på den sosialistiske fløy. Men for de ekstreme venstrekrefter i vårt land er fremstøtene hittil bare en første fase i kampen for å gi staten full kontroll med det private næringsliv, skipsfarten innbefattet.

Som hjørnesten i norsk økonomi vil nemlig skipsfarten stå som et hovedangrepsmål for dem som ønsker å bryte ned vår nuværende samfunnsform. Den ne falanks er allerede i full gang med å planlegge strategien for de videre fremstøt.

De «ville streiker» som vi fra tid til annen opplever også i Norge, er ledd i nettopp dette opplegget, iverksatt for å høste erfaringer. Kvinner og menn med spesiell opplæring i undergravningsvirksomhet blir «plantet» i vedkommende bedrift, får tillitsverv ved å vise seg aktiv og pågående — og benytter så en dag en liten tue til å velte et stort lass.

Hittil har vi unngått tilsvarende aksjoner i handelsflåten, men det ville være uhyre naivt å tro at skipsfartsnæringen vil bli spart når marxist-leninistene mener at tiden er inne, når de er sikre på å lykkes. Men næringen er et så viktig angrepsmål at de revolusjonære først vil samle erfaringer på annet hold. Og med skipet som et så til de grader lukket samfunn vil det være uhyre sårbart, hvis

For der et et hvis. Det er én betingelse som må være oppfylt om slike aksjoner skal lykkes, og det er at misnøyen ombord er **sterk nok**.

Misnøyen i skipssamfunnet vil bli forsøkt bygget opp både innenfra og utenfra. Allerede idag har vi sett forsøk på å få skipsfartsnæringen stemplet som en adskillig mer tvilsom forretning for bedriften Norge enn den tradisjonelle oppfatning går ut på.

NORSK SKIPSFART «IMPERIALISTISK»

For det første blir det hevdet i NRK og radikale aviser at skipsfarten er av mindre valutamessig betydning enn næringens folk gir uttrykk for. For det annet blir det hevdet at norsk skipsfart er et utslag av «imperialisme», at vi gjennom denne næring er med på en utbytting av utviklingslandene.

Denne nedraking av skipsfarten er trolig bare i en innledende fase. Svertingen vil fortsatte i massemedia og vil bli forsøkt overført til skolevesenet. For kan man få våre sjøfolk til å føle seg mindre stolte over sin innsats, vil dette også kunne skape grobunn for misnøye ombord. Misnøye i det enkelte skipssamfunn, som plantede provokatører vil puste til ved hver minste anledning. (Barn av befal i Forsvaret er allerede utsatt for vanskeligheter som følge av den hatkampanje venstre-radikale har rettet mot offiserene.)

Gjennom en systematisk intern og eksternt informasjonsvirksomhet vil skipsfarten kunne beskytte seg mot de angrep som vil komme. Med medarbeidere som føler seg hjemme i rederiet, som føler at de har en meningsfull tilværelse, vil de venstre-radikale mislykkes i sine forsøk på å skape uro i handelsflåten. Med et apparat som er i stand til umiddelbart å påvise uriktighetene i de anklager som rettes mot skipsfarten i blant annet massemedia, vil påstandene ha en svekket gjennomslagskraft. Med politikere som innser at ingen kan drive skipsfart bedre en norske redere, vil den kunne bevare sin forholdsvis frie stilling.

Norges Rederforbund vil nødvendigvis måtte bære en stor del av ansvaret for å styrke og utvikle denne beredskap. Rederforbundet vil imidlertid ikke ha mulighet til å makte oppgaven uten bevisst innsats fra de enkelte rederier og deres medarbeidere.

Det er i første rekke på dette plan grunnlaget må legges for den effektive to-veis kommunikasjon som vil kunne bidra til å legge forholdene enda bedre til rette for rederiene og deres medarbeidere i årene fremover.

Norske kokosnøtter mot vår skipsfart

Hvis noen skulle komme på den tanke at nå fikk norske bønder slutte å avle kokosnøtter, er det sannsynlig at hverken massemedia, politikere eller andre friske mennesker ville kolportere videre denslags hjerne-spinn. Vårt jordbruk drives så absolutt på hjemmebane. Vi vet alle hva som dyrkes og gror langs veier og jernbaneskinner, skriver direktør Olaf M a l t e r u d, Norges Rederforbund, i siste nummer av bladet «Sjømann».

For vår største eksportnæring, skipsfarten, er situasjonen akkurat den motsatte. Ute av øye, ute av sinn, heter et gammelt ord. For flertallet av dem som ikke har noen tilknytning til næringen, gjelder nok dette dessverre for vår utenriksflåte på de syv hav. Den har sine arbeidsoppgaver langt borte fra hjemlandets kyster — og ikke engang til jul eller 17. mai kommer den seilende for å kaste glans over våre høytider. De få skip som tilfeldigvis skulle komme hjem med en last eller for å dokke, er stort sett å betrakte som «avvikere».

Den norske utenriksflåtens fjernhet for folk flest har ofte representert et informasjonsproblem. I de senere år er dette blitt merkbart større. Det skyldes ikke bare den sterke vekst og utvikling av flåten og den stadig skiftende internasjonale skipsfartspolitik som skaper nye problemstillinger for næringen. I sterk grad skyldes det også de mange misvisende eller direkte gale påstander om skipsfarten som ofte helt uventet kastes frem av enkelte skrivende og taleføre landsmenn. Årsaken til dette siste er nok at skipsfarten i visse kretser benyttes som skyteskive i den politiske agitasjon, selvom hensikten kan være godt kamuflert.

Så fremsettes det da sånne påstander som kan sammenlignes med kokosnøtten i det norske jordbruk. Sjøfolk og andre med innsikt i næringen ryster på hodet og smiler. En og annen klasker nok neven i bordet og vil gå igang med å tilbakevise tøvet, men oppdager sannsynligvis at det ikke alltid lar seg gjøre å skyte spurver med kanoner. Reaksjonen hos tante på Lambertseter, søskenbarnet på Gjøvik og bestefar på Røros behøver imidlertid nødvendigvis ikke å være den samme. Heller ikke alle med tilknytning til norsk skipsfart har alltid tilstrekkelig erfaring eller innsikt i næringen til å kunne vurdere sannhetsverdien av all kritikk som fremsettes. Ingen røk uten ild, er da gjerne kommentaren.

Dermed har vi informasjonsproblemet i et nøtteskall. For det første skal man forsøke å holde offentligheten løpende orientert om det som skjer innen næringen — og det er ingen enkel sak, uansett bransje. I tillegg til de problemer som industri, handel eller jordbruk må ha med informasjonsvirksomheten, har skipsfarten dette med at skipene, og således arbeidsplassene, bare er noe fjernt langt der ute hvor man tror at sjømannsvisene blir til. Men i

langt sterkere grad enn våre øvrige næringsveier har også skipsfarten alle de åpenbare ukorrekte opplysninger som kastes inn på banen. Andre bestemmer hvor ballen er, hva søkelyset skal settes på.

Skal man gi seg i kast med å snappe opp alle disse ballene til fortrenghet for andre oppgaver? Er det virkelig nødvendig å gripe fatt i påstander som enhver burde kunne gjennomskue? Men hvilken gjennomslagskraft har et tørt dementi, en nøktern påvisning av kjennsgjerninger som bare et fåtall forbinder med den saftige overskriften eller de farverige uttalelser?

Det forekommer også at klart selvmotsigende uttalelser fremsettes fra samme hold. For kort tid tilbake ble det sagt at norsk skipsfart var en direkte belastning for vår økonomi. Men ikke før er dette forsøkt gjendrevet, kommer en ny påstand fra hold som også står langt fra skipsfarten: Nettopp fordi skipsfarten har betydd så meget for Norges velstand, bør vi unne våre brødre i de fattige land den samme glede ved frivillig å redusere vårt tilbud av transporttjenester til avskiperne i disse land — slik at de lettere kan skaffe seg egne handelsflåter. Norsk skipsfart er altså både en belastning og en velsignelse, men store syndere er vi allikevel i begge situasjoner.

Hva kan man så gjøre? I tillegg til det informasjonsarbeidet som drives av næringens organisasjoner og de enkelte bedrifter, vil det uten tvil være en god hjelp med et større engasjement fra den enkelte innenfor næringen, enten man nu er ombord, sitter på rederikontor eller har annen tilknytning til næringen. Jeg etterlyser ikke assistanse til å hvitmale vår flåte. Vi begår vel også dumheter som mange andre. Det får vi ta belastningen for og så forsøke å forbedre oss på de felter hvor det viser seg at vi ikke holder mål. Men de direkte feilaktige påstander om næringen bør vi nok i større grad enn hittil forsøke å gjendrive. Vår skipsfart er altfor viktig til at vi skal få den ødelagt på hjemmebane med argumenter som ikke er relevante, for å bruke et fremmedord som er populært i de kretser som med størst fantasi bombarderer oss med norske kokosnøtter. Men la oss allikevel ikke tro at vi løser næringens informasjonsoppgaver ved utelukkende å drive forsvarsspill. Det aktive opplysningsarbeide er fortsatt like viktig, ja, kanskje enda mer enn tidligere. Også her vil det alltid være behov for innsats fra langt flere enn de få som mer eller mindre har dette som daglig arbeide.

På fallrepet:

SVERRE HOLT

Jeg ville ikke gjort noe anderledes!

— Taifunen kom over oss fullstendig som sluppet ut av en sekk mens vi lå på reden i Manila med «Tai Yin», med maskinen til overhaling. Eftersom kaptein Johs. Voight var iland — ingen hadde jo noen anelse om uværet som skulle komme — var det jeg som måtte ta ledelsen ombord. Det var igrunnen ikke stort annet vi kunne gjøre enn å gi ut på ankerkjettingene, når vi stakk dem ut på tamp, var det 150 favner. Ingen kan ha noe begrep om hvordan en taifun herjer, hvilke krefter som er igang, uten selv å ha opplevet den. Jeg klamret meg fast til rekka på bakken og var vidne til hvordan først det ene ankeret slapp, derefter det andre. Og dermed var vi i fri drift uten å kunne gjøre noe som helst annet enn å sende en bønn til høyere makter om at det måtte gå bra. Som ved et mirakel ungikk vi å kolliderer med noen av de andre 20—30 skipene som lå på reden. De fleste var adskillig mindre enn oss, så en kollisjon ville fått katastrofale følger. Den dag i dag begriper jeg ikke hvordan vi kunne være så heldige uten at det er en som står hos. Men faren var ikke over for det, vi drev innover mot sandbankene på den andre siden av bukten. Det så ut til at vi var nødt til å gå på grunn — da grep ankrene igjen, og ganske brått etterpå var uværet over, like plutselig som det var kommet. Takket være lengden og visningen på ankerkjettingene var det mulig ved hjelp av ankerspillet å få halt skuta så langt ut at vi ikke kom på grunn da flodbølgen trakk seg tilbake. Maskinen var som sagt oppe til overhaling, men lengden på ankerkjettingene var akkurat tilstrekkelig.

52 ÅR TILBAKE I TIDEN

Denne hendelsen utspant seg for nær 40 år siden, men Sverre Holt kan huske det hele som om det var igår, til tross for at han har vært med på litt av hvert. Han har meget å fortelle fra et langt liv i Wilh. Wilhelmsens tjeneste — isommer er det ikke mindre enn 52 år siden han tegnet en av de aller første apprenticekontraktene som ble utferdiget. Sist nyttår trådte Holt tilbake som sjef for Assuranseseksjonen, og han er selv meget glad for at han etter dette har fått et halvt år til å trappe ned på.

For en mann med Holts utrolige energi vil det selvfølgelig ikke komme på tale å legge inn årene, og det er grunn til å tro at han også i tiden fremover vil rekke å ta seg av langt mer enn familiens sommersted ved Lyngør. Det er bent frem utrolig hva han har nådd og overkommet de siste 50 år av sitt liv, problemer med hvordan han skulle få tiden til å gå, har da heller aldri plaget Sverre Holt.

Det begynte med at han tok styrmannseksamen, skippereksamen og dispasjøreksamen i ett trekk på mindre enn to år, fra høsten 1927 til sommeren 1929. Ikke nok med det, sommeren 1928 hadde han attpåtil mønstret på «Topeka» som 4. styrmann for en tur.



Kaptein Sverre Holt ombord på TOLEDO sept. 1939.

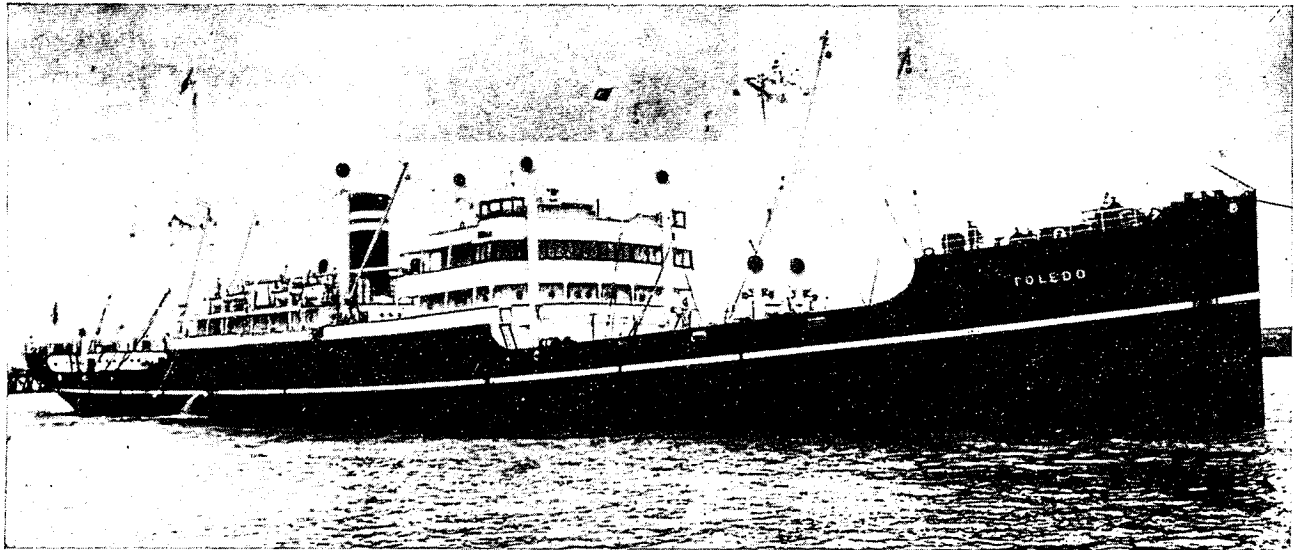
VRIENT SPØRSMÅL

Under dispasjøreksamen kom forøvrig kandidaten opp i en knipen situasjon da eksaminator spurte ham om hva et «uoppklart sammenstøt» var for noe. Eksaminator var Anton Poulsson — kjent som «Sir Anton» på grunn av sin meget ærverdige fremtreden — han var dengang direktør i Skuld. 3. styrmann Sverre Holt, 22, vrir sin hjerne men kan ikke huske at professor Ragnar Knoph hadde behandlet dette spørsmålet i sin bok «Sjørett». Noe måtte skapes på fritt grunnlag, og så kom svaret:

«Jeg kan tenke meg to tankskip som kolliderer, observert fra land, begge er i ballast og begge eksploderer, og det er ingen overlevende til å forklare hendelsesforløpet!» Den gamle hvithårede eksaminator ser over brillene, smiler og sier at det svaret hadde han ikke ventet, men at det så absolutt måtte kunne fremstå som et «uoppklart sammenstøt». «Jeg ønsker ikke å stille flere spørsmål,» sa Poulsson, og en lykkelig 3. styrmann kunne forlate eksamensbordet med et laudabelt dokument i hånden.

Efter å ha giftet seg tidlig i 1933 tok Holt realartium samme år og høsten 1934 gikk han opp til forberedende prøve ved universitetet. Og innimellom var han til sjøs. Da han skulle hospitere ved Katedralskolen i Kristiansand noen måneder før artium, spurte en kvinnelig lektor den nye eleven i klassen hvor han kom fra. «Shanghai!» svarte unge Sverre og unngikk såvidt å bli kastet på gangen for uforskammethet.

Som om dette ikke var nok, begynte Holt å lese jus mens han fortsatte å seile. Ved årsskiftet 37/38 mønstret han av for å gå opp til eksamen, og høsten 1938 kunne han kalle seg cand. jur med Laud.



— Men Holt, hva var det som drev deg så intenst til å gjennomføre dette knallharde utdannelsesprogrammet?

NOE LÅ BAK OG ULMET

Det glimter til bak brillerglassene, og en liten rynke utdypes i pannen. Han tenker seg litt om, så kommer det:

— Det var nok noe som lå bak og ulmet gjennom flere år. Da jeg mønstret på som apprentice etter fullført middelskoleeksamen, oppgav jeg én ungdomsdrøm, nemlig å utdanne meg til lege. Den gang var det ikke noen hjelp å få for ungdom som ikke hadde midler til å studere. Hvis ikke økonomien hjemme strakk til, var det vær så god å stå på egne ben. Så valgte jeg sjøen — og la det være helt klart, det valget har jeg aldri angret på. Etter noen år til sjøs slo lysten til en bedre utdanning gjennom, og dengang var det gode muligheter til å få lest ombord på fritiden. Men det var fremdeles først og fremst kaptein jeg ville bli. Og året etterat jeg hadde tatt juridikum, avløste jeg kaptein Alf Marcussen som kaptein på «Toledo». Det ble imidlertid ikke mer enn en tur på Mexico-gulven, da var krigen brutt ut, og jeg ble tilbudt en stilling på kontoret. Vi visste jo ikke dengang at Norge skulle komme med i krigen, men håpet å kunne stå utenfor som under den første verdenskrigen. Av hensyn til familien aksepterte jeg tilbudet fra rederiet om å gå i land, men hadde jeg visst at Norge skulle bli okkupert, var jeg aldri gått iland i 1939.

— Krigsårene var lange?

— Ja, og det var ergerlig å sitte hjemme og det ble noen lange og triste år, men samholdet blant gode nordmenn var fantastisk.

Kort etter fredsslutningen ble Holt utlånt av rederiet og sendt av regjeringen til London for å bistå ved Northraship-oppgjøret. Sommeren 1946 ble han så kalt tilbake til firmaet for å overta claimsavdelingen, i 1950 assuranseavdelingen. Samme år ble Holt valgt inn i styret for «Den Norske Krigsforsikring for Skib», der han fortsatt sitter, etter å ha nedlagt et stort arbeide. I Assuranseutvalget i Norges Rederforbund har Holt også satt solide spor etter seg gjennom tyve år, de siste syv som utvalgets formann.

En rekke verv fulgte, i fire år satt Holt også som representant for Høyre i Oslo Bystyre. Hensikten var å bygge opp noen yngre folk til vordende stortingsmenn, men én periode i Bystyret var tilstrekkelig for Holt til å gi opp politikken, det var andre oppgaver som lå hans hjerte nærmere.

EN LANG REKKE TILLITSVERV

I 1956 ble han valgt inn i styret for revisjon av Den Norske Sjøforsikringsplan av 1930, og da planen var ferdig i 1964, var den så tilfredsstillende at andre nasjoner har funnet det hensiktsmessig å benytte den som mønster.

Skal vi summere opp alle de tillitsverv Sverre Holt har bekledd og alle de oppgaver han har løst, ville vi se oss tvunget til å gi ut et ekstranummer av Skib-Rederi, så vi får nøye oss med stikkord som ICS-dokumentkomiteen, IMCO-klareringskonvensjon, Oljesølsvars-konvensjonen av 1969 og Ansvarskonvensjonen av 1972. Hans kristne livssyn har ført til at Holt også har sittet som formann i Oslo Sjømannskirkes styre siden 1960.

— Holt, du har en rekke titler, du er direktør, advokat, kaptein og dispasjør. Hvilken av disse titlene setter du høyest?

— Det kan det ikke herske tvil om, det er tittelen av kaptein!

— Og hvis du skulle valgt en livsbane idag, hvis du hadde vært ung også av år og ikke bare av sinn og hatt muligheten nok en gang, hva ville du gjort da? Holts ansikt blir et eneste stort smil.

— Nøyaktig det samme!

— Men noe ville du vel gjort anderledes?

Et nytt bredt smil.

— Ingenting!

Så blir han alvorlig igjen.

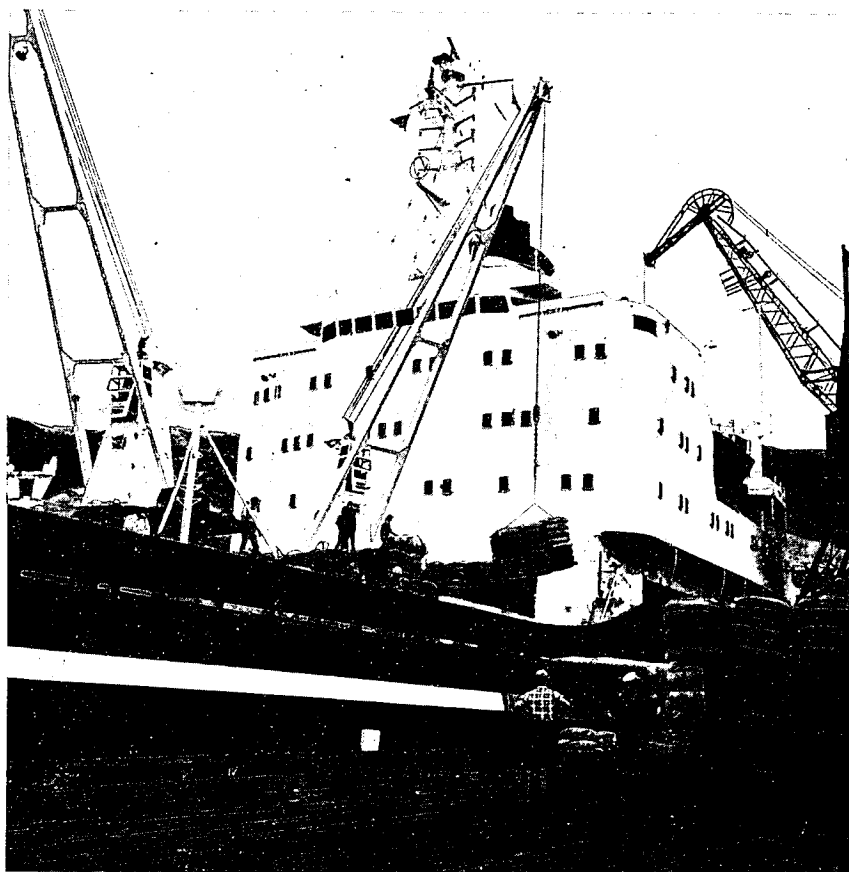
— Wilh. Wilhelmsen har vært et godt firma å arbeide i. Jeg har hele tiden følt at jeg har hatt sjefenes tillit, og det har vært uhyre inspirerende. Den daglige kontakt med rederne var en betydelig styrke.

Det er berikende å møte mennesker som Sverre Holt. Livsglede og harmoni stråler ut fra en slik personlighet og det er grunn til å regne med rike år også etterat han trer ut av aktiv tjeneste i firmaet.

Stein Kagge.

M/S Torrens av Tønsberg reneste båt i Lyttelton

Hans Johan Nilsen
fra Nøtterøy
bytter maskindørken
med hytten



Tønsberg-skipet M/S TORRENS laster ullballe i Lyttelton. Det er et av de reneste og best vedlikeholdte skip som anløper New Zealand.

Det skal være uttalt: En maskinsjefs blodtrykk og dermed humør følger skipsmaskineriets «puls-slag». Riktig eller ikke, i hvert fall er chiefen på Wilhelmsenskipet TORRENS, nøtlendingen Hans Johan Nilsen, i fart mellom Europa og New Zealand, roen og støheten selv.

— Farten på New Zealand er enestående. Vi har lang liggetid under land og dermed de beste muligheter for vedlikehold.

— Lytt bare, sier han stolt. Jevnt og støtt som bestefars lommeur ...

I 40 år har Hans J. Nilsen vært en trofast sjøens sliter. Storparten av tiden i Wilhelmsens rederi, og lommekjent i Stillehavs-området med bl. a. sin hustru fra gullgraver-senteret Ballarat i Australia.

— Andre nordmenn har fristet lykken med mindre hell i Ballarat enn jeg, smiler han og viser frem en solid giftering av ekte ballaratgull.

Nu synger han på siste verset. De siste par turer forestår. Og han

vil forlate sin skute i tipp-topp stand. Renskurat så og si. Hans omsorg til og kjærlighet for sitt skip er sterkt medvirkende til at skandinaviske skip får uforbeholden attest for å være de reneste og best vedlikeholdte som anløper Lyttelton.

— Det skal være vanskelig å finne antydning til støv på broen, i oppholdsrom, proviant og maskinrom, skipets bysse er så ren som en operasjonsstue, skriver Christchurch-avisen «The Press».

— Det er en sølvfølgelig style, vi ville mistrives ellers. Avisen refererer til uttalelser fra mannskap.

— En smule vemodig å forlate sjølivet som har vært slik part av ditt liv?

— Klart at en 40-årig tilværelse og bundethet til sjøen gir blandede følelser på fallrepet. Men på den annen side har jeg sett frem til et mer stabilt landliv, og lagt opp til det. Feriene har gitt mulighet til det. Jeg har blant annet bygget hytte i Telemark der det er muligheter for jakt og fiske, til å spa og grave i jorden. Og selvfølgelig har jeg snekke på Nøtterøy, så forbindelsen med sjø og maskin vil være tilstede.

Hans Johan Nilsen ble sjømann først som 19-åring etter en tids arbeide på skofabrikk, verksteder og som gårdsgutt. Men tredveårenes usikkerhet drev ham til sjøs...

— Naturligvis var krigstiden vanskelig. Men jeg var heldig. Var praktisk talt på ett skip hele tiden, M/S TAI YIN. Det var en lykkebåt. Men jeg glemmer aldri julen 1940 etter at vi nediset og storm-skamfært kom til Halifax. Vi måtte forlate en kjempekonvoy på 70 skip. Det ble en alle tiders jul. Senere fikk vi høre at bare 12 av konvoyens skip



Maskinsjef Hans Johan Nilsen lytter fornøyd til maskinens «pußslag».

kom velberget til bestemmelsesstedet. Resten ble senket...

— Om du kunne begynne forfra igjen?

— Vanskelig å si. Sjølivet har ofte vært hardt og slitsomt, men

interessant og givende. Det er en livsform. Nei, jeg vet sandelig ikke. Men det skal bli godt å leve med suset av skogens trær —

Sier en sjøens adelsmann en vakker kveldstund i Lyttelton.

(Fra Tønsberg Blad.)



Dåp Tachibana

TACHIBANA's gudmor, frøken Agnes Werring, holder dåpstalen i Kobe 13. mars. Rederiet var representert ved skipsreder Niels Werring jr. og direktør Kåre Skarrebo, som sees i bakgrunnen til venstre.

JOHS. JOHANSEN:

Laste-losse gearet rengjøring av lastetanker — dekkslast M/S Traviata

Det er jo skrevet en hel del om dette, men etter hvert som tiden forandrer seg må også vi planlegge dette i takt med forandringene og forholdene vi arbeider under.

Artikkelen vedørende hammertest av laste/lossegearet av inspektør K. Jahr-Johansen burde kanskje vært tatt inn i Skib-Rederi på nytt til de av oss som trenger en «fresh-up».

At lastegearet til enhver tid skal ha prioritet En er ingen tvil om. I praksis viser det seg dessverre at det ikke alltid blir slik.

Reisen Charleston—Los Angeles har alltid vært de farvann hvor lastegearet har fått sitt nødvendige eftersyn med behandling. Været her har aldri skuffet i den grad at nødvendig kontroll ikke kunne ha blitt utført. Dekkslasten har heller ikke vært til hinder for at en ikke kunne ha låret bommene.

Siste reise USA—Østen var det meningen å utføre denne kontroll nettopp her. I mellomtiden fikk vi telegram fra Barber om rengjøring av en dyptank fra Latex til olje, «heating coils require». På tankene hadde det altså vært Latex fra østen til USA. Her måtte jo coilene plasseres i tillegg. Det gikk med ganske nøyaktig 800 mannstimer til denne operasjonen. Vi hadde også hjelp fra stuertdepartementet. Samlet overtid for dette arbeidet kom på ca. kr. 14 700,—. Vi planla da å ta denne kontroll på reisen over til Manila, eller Hong Kong — Singapore, men været og dekkslasten stoppet oss fra det. Fra Japan hadde vi to høyder med containere over hele skipet så heller ikke her ble det en sjanse.

Denne reisen har vi på østkysten gjort ren wingtankene fra fuel til oljelast, men i skrivende stund er alt over og gearet er under behandling for fullt.

Ombord i denne båt går dyptankene helt opp i shelterdekket, og de er 30 fot dype. Hele tre stillingshøyder må til for å rekke over alt, og det er klart at det tar tid å skifte over 20 plank for hver høyde.

Når jeg snakker om stilling er det ikke én planke rundt i tanken, men helt dekk. Dette p.g.a. sikkerhet i arbeidet, og i tillegg står en godt og trygt så arbeider en forttere og bedre.

Vi er jo bare 6 mann på dekk, alle går vakt — kystseilas-trafikk med nedsatt siktbarhet. Naturligvis har en hjelp fra maskinbesetningen, men likevel er en ikke mange nok til slike arbeidsoppgaver og i tillegg på rekordtid.

I USA hjelper det svært lite at lasten står på kaien hvis en ikke har gearet i orden for å ta den ombord med, her er jo ingen kraner på kaiene som i Europa.

Her ombord er vi gått over til bare håndspileiset lastegear. All løpende rigg her ombord stod for tur til å bli skiftet ut etter hvert, og så kom de nye lover i Canada i tillegg som går ut på at hver «taluritt» skal merkes, vektprøves og certificat utstedes på hver enkelt. En utgift på tusener av kroner i året å holde ajour. Når bomløftene også er skiftet ut har vi ikke en eneste «taluritt» igjen, men kun en god gammel-dags rigg som det står respekt av.

Traviata er således et alle tiders skoleskip. En del av riggen er av samme slag som ved århundreskiftet med preventere, gjerdere med treblokker og tauverk, og med perter og forløpere. Men her er også Automat-topping vinsjer og automat vinsjer for gjerdere på fem sett bommer. Videre har vi her ombord tre-luker og skjærstokker, men har også de vanlige jern-luker.

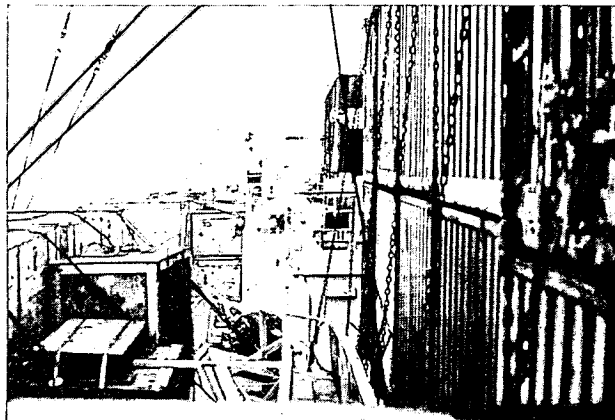
En tankkapasitet på ca. 1700 tons for oljelaster.

Fryse/kjølerommene tilsammen over 50 000 kubikk fot.

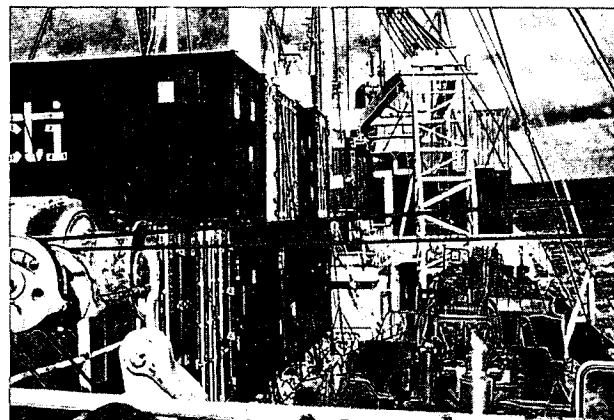
Gode gammeldagse rennestener, men her er også brønner i lukene 1—5 og 6.

Underrommene 2—3—4 og 5 er avrettet for pal-lelaster, papir etc.. For 3—4 år siden ble Traviata for-lenget og fikk satt inn containerseksjon som rummer hele 116 20-fotere, eller 60 20-fotere og 28 40-fotere. En 25 tons kran som ordner opp her, men den rekker også lukene 3A og 3B med evt. tungløft. En alle tiders båt for noen hver.

TRAVIATA ønsker derfor alle, — både gamle og unge med arbeidslyst og godt humør «VELKOMMEN OMBORD».



Dekkslasten på fordekket b.b. side.



Akterdekket på stb. side. Vi ser litt av gangveien akterover.

Internasjonal sjømannsidrett med egen organisasjon

Representanter for myndigheter og maritime institusjoner i de nordiske land, Tyskland, England, Holland, Sovjet, USA og Japan kom i begynnelsen av februar sammen til et møte i Oslo. Hensikten med møtet var å drøfte mulighetene for etablering av en internasjonal komité for sjømannsidretten. Internasjonal sjømannsidrett er nå blitt så omfattende at Norge ikke lenger kan klare å dra lasset alene, og fra norsk side håper man derfor at det vil bli mulig å få i stand et internasjonalt organisasjonssamarbeide for denne viktige idretten.

Det man nå håper på er at komiteens medlemmer vil kunne påvirke sine lands myndigheter, idrettsorganisasjoner og maritime institusjoner til å gå aktivt inn for sjømannsidretten. Europarådets Sportskomité er et forum som må kunne gjøre noe. ILO har forøvrig tatt med sjømannsidretten i sin resolusjon om velferdsarbeidet til sjøs (oktober 1970), men man har foreløpig sett få eller ingen resultater av dette.

Det var i 1967 at Norge tok initiativet til å arrangere internasjonale idrettsuker i Antwerpen og Rotter-



Fra vår side ble det drevet litt PR-virksomhet for å markere at Sjømannsidretten feiret 25 års virksomhet. Vindusutstillingen var å beskue i Havnevesenets bygning mot Fred. Olsensgt. i ukene omkring det viktige komitémøtet i Oslo 6. februar. En stolt oppmann Alan Light inspiserer et lite utsnitt av WW-skips store premiehøst, og vi lar bildet være en liten appell om at vi også her har tradisjoner å ivareta.

dam. Disse arrangementene har siden utviklet seg raskt, og i fjor ble det holdt 24 idrettsuker i havner i Europa, Østen og Nord-Amerika. Samlet var det over 16 000 deltagere fordelt på 904 skip fra 55 nasjoner. Dette sier en god del om dimensjonene dette har fått. Norge har stort sett dratt lasset når det gjelder finansieringen og den arrangementstekniske siden. Det er riktignok i de senere årene blitt gitt

varierende støtte til disse idrettsukene fra forskjellige hold, men det er likevel påkrevet med et langt fastere system.

Målet er å få nasjonale sjømannsidrettsorganisasjoner i skipsfartslandene og lokale komiteer i de viktigste havnene. En eventuell internasjonal organisasjon for sjømannsidrett skal så overvåke og koordinere virksomheten.

HeS



Inspektør R. Torgersen mottok på vegne av rederiet AMVER-diplomet som ble overrakt av sjefen for AMVER, viseadmiral B. F. Engel og ambassaderåd R. Buchanan.

AMVER-UTDELING

Den 3. mai ble det ved den amerikanske ambassade utdelt AMVER-diplomer til alle norske skip som i 1973 hadde vært på «plott» i minst 128 dager.

Følgende av rederiets skip ble tildelt diplom: TAI PING (139 dager), TANABATA (149 dager) og TROLL FOREST (191 dager).

Tilstede ved tildelingen var: Direktør K. Skarrebo, maskinsjef A. Lithun (ex. TANABATA), radiooffiser Hanne Marie Bratland (ex. TROLL FOREST) og inspektør R. Torgersen.

Samtlige av rederiets skip (unnatt supply-skip) er nå medlem av AMVER, og det å være på «plott» ved enhver oversjøisk seilas gir en øket sikkerhet av stor betydning.

Et skip i utvikling

(Høegh Mistral-prosjektet), Tanum 1974.



Boken handler om et forsøksskip som nå har seilt i snart fire år. Forundersøkelser i ulike rederier hadde avdekket noen hovedproblemer som også ble diskutert med en kontaktgruppe der sjømannsorganisasjonene og skipsfartsmyndighetene deltok. Tre problemstillinger ble sentrale:

- (1) Hvordan kan **arbeidsordningene** og **organisasjonsformene** ombord tillempes for å skape større **engasjement** og **personlig medvirkning** i saker som angår sjøfolkene selv?
- (2) Hvordan kan **skipets fysiske miljø** og **samværnsformene** mykes opp for å skape **kontakt** og **trygghet** sjøfolk imellom?
- (3) Hvordan kan **rekruttering**, **opplæring** og **erfaring** ombord bidra til **trygge yrkesbaner** for sjøfolk og lettere overgang mellom sjø og land?

Det er klart at forsøk i et enkelt skip ikke kan løse alle disse problemene. Poenget var å se om det kunne utløses initiativ og evne til problemløsning på det lokale plan. Sjøfolk skulle altså gjennom konkrete forsøk kunne bidra til utforming av en ny politikk på forskjellige områder. Denne form for demokratisering synes å være like viktig i skipsfarten som i andre deler av arbeidslivet.

Hva er så hovederfaringene fra Mistral-prosjektet? Boken viser at det gjennom systematisk forberedelse og trinnvis tilrettelegging kan skapes en utvikling, en vekstprosess blant besetningen og i forholdet mellom skip og rederikontor. Det er m.a.o. ikke nødvendig at retningslinjer og regler alltid må utformes av instansene i land, slik man stort sett er vant med i skipsfarten. Men det tar tid å få vekstprosessen innenfra i gang og den må finne sin egen form og sitt eget tempo ut fra forholdene ombord. Vi vet nå en del om hvordan vekstprosessen kan skapes. Dette var noen av hovedtrinnene:

- Frivillig engasjement av en kjernegruppe på et tidlig tidspunkt.
- Gjennomdrøfting av mål og midler i forsøket.
- Åpen adgang til informasjon og opplæringsmuligheter.
- Innføring av årsbudsjett for skipet og ny arbeidsplanlegging ombord.
- Nedskjæring av administrativ detaljstyring av skipet.
- Kombinerte stillinger for matroser og motormenn, delvis felles besetning.
- Felles dagrom med bibliotek og bar, bedre møterom.
- Ferie- og avløsningsordninger utarbeides ombord.

Tiltak av denne art er i Mistralprosjektet tatt i bruk av folkene ombord og av driftsledelsen i land, — dels for å skape en sosial utviklingsprosess innenfra i skipet — dels for å bringe frem erfaringer nedenfra i skipsfarten, som bidrag til en ny politikk for organisasjons- og personalforhold i næringen. Organisasjonen og myndighetene i kontaktgruppen har vist stor interesse, og forsøkene hadde ikke vært mulig uten deres støtte. Men det er også klart at forsøkene nå har utkrystallisert hovedproblemer som nå må løses på bransjeplan, og man skal komme videre. Det gjelder blant annet nye opplæringstiltak og integrering av stillinger for junioroffiserer. Det gjelder nye avløsningsordninger for besetningen, — noe som for øvrig nå prøves i såkalte prosjektskip, uavhengig av Mistralprosjektet. Forsøket har også vist at den store mengde av rutinepreget og lite kvalifiserende rengjøringsarbeid er en vesentlig hindring for utvikling av nye organisasjonsformer. Mekanisering og automatisering har ikke løst dette problem.

Hovederfaringen fra Mistral-prosjektet er at skip og kontor i høy grad kan øke selvstyringen ombord og derved bidra til å skape et godt skip både i menneskelig forstand og når det gjelder sikkerhet og høyt driftsteknisk nivå. En større åpenhet og vilje til å takle problemene på stedet — en større stabilitet i besetningen og en bedre oppfyllelse av psykologiske og sosiale arbeidskrav tyder på dette. Det finnes tydeligvis store ubrukte menneskelige ressurser blant sjøfolk som gjennom forsøksvirksomhet kan settes inn for å skape en ny politikk av og for de mennesker den angår.

ADM. DIREKTØR

SEKSJONSSJEF
DIR. SKARREBO

STAB
L'ORANGE J.
NILSEN T.
STERRI
AASS

WILH. WILHELMSEN
MARITIM SEKSJON
Pr. 1. Juni 1974
Total 78 pers.
Service verksted og kantine 14 pers.

TEKN. DIR.
KVANDE

DRIFTSSJEF
KRUSE

MAR. PERS. SJEF
WETLESEN

OVERING.
ARNESEN

TEKN. OVERINSP.
JAHR JOHANSEN
INSP. LARSEN

MAR. OVERINSP.
BORGE

NYBYGG
V/KONTOR
ELLEFSEN
BERG T.
GAUSTAD
HAGEN
MARCUSSEN
THRONSEN
ZIEGLER

TANK/BULK
NILSEN R.
KLAKEGG
KJØRHOLT
EKROLL
ARNTSEN

BARBER
LINES
BERBY
HORNBERG
ANDERSEN B.
NILSEN B.
THOMMESSEN
PEDERSEN
(N.Y.)

SCANDUTCH
TORGERSEN
HEUM
EDVARDSEN

SCAN-
AUSTRAL
BERG B.
CHRISTOF-
FERSEN
JOHNSEN K.

SUPPLY
RODIN
JØRGENSEN

OLJE RIGG
GRUPPE
FRANKLIN
HOVLAND
KIRCHHOFF
L'ORANGE C.

FORHYR.
SJEF
BØRKE

AVD. SJEF
AMUNDSEN

AVD. SJEF
JOHANSEN

FORHYRINGS
AVDELING
MOEN
VAGLE
SILTVEDT
GULDSVAAG
LUNDE
BRATLAND
ILSENG
BERGSTRØM

SOSIAL-
AVDELING
PAULSEN
BOLSTAD
JUHLIN

HYRE/TREKK
STORSLETTEN
RØYSET
OLSEN S.
ØISETH

NYBYGG
V/VERKSTED
HAUGEN
LIEN
REDSE

SEKRETÆR
BRATSETH

FELLESFUNKSJONER

VERKSTED
FILIPSTAD
OLSEN
+
9 MANN
AUTOMASJ.
INSTRUKT.
OPHUN

INNkj. AVD.
INNkj. SJEF
SUNDBY
NORDBY
PERSSON

RES. GODS
AVD. SJEF
AASHEIM
AASGAARD

STUERT
INSP.
BUEN
KANTINE
3 PERS.

SEKRETÆRER
BORGE -
ANDERSEN
FOSAAS
NEESS
BALERUD

MEDISINSK
OPPFØLGN.
TENFJORD
HAUGLUND

PERSONELL
INSPEKTØR
BEKKAVIK
GAARE
BRATLI

VERNEARBEIDET 1973

Vernearbeidet ombord har stort sett fulgt samme opplegg som tidligere år.

Oppfølging

Oppfølgingen er ivaretatt av driftsinspektørene og videre til avdelingen via inspeksjonsrapporter.

Samtlige skademeldinger er registrert i henhold til årsak. Alvorlige skader rapporteres spesielt.

Verneprogrammene

Verneprogram nr. III er sendt samtlige skip som tidligere har gjennomgått program I og II.

Nybygg er tilsendt modifisert 6 måneders verneprogram nr. III med lydband og slides.

Verneprogrammene kan benyttes flere ganger.



STATISTIKK (Supplyskipene ikke inkludert.)

Gjelder kun skip i drift hele året.

1973 — 42 skip — 1254 personer — 29,9 personer pr. skip
(1972 — 49 skip — 1495 personer — 30,5 personer pr. skip)

Legekonsultasjoner: (Ikke tannlege — kun skip i drift hele året.)

1970 — 59 skip — 2998 legekonsult. = 50,8 pr. skip.
1971 — 56 skip — 2721 » = 48,5 pr. skip
1972 — 49 skip — 2290 » = 46,8 pr. skip
1973 — 42 skip — 1761 » = 41,9 pr. skip

Størst antall legekonsultasjoner for et skip:

1968 — 129
1969 — 164
1970 — 104
1971 — 102
1972 — 111
1973 — 78

Under 30 legekonsultasjoner pr. skip (Også tannlege)

T/T TABRIZ	19
M/S TOYAMA	25
M/T TEMPLAR	26
M/S TARONGA	26
M/S TAMPA	28
B/C TAKARA	28
M/T TAMANO	28
M/S TIRRAMA	28

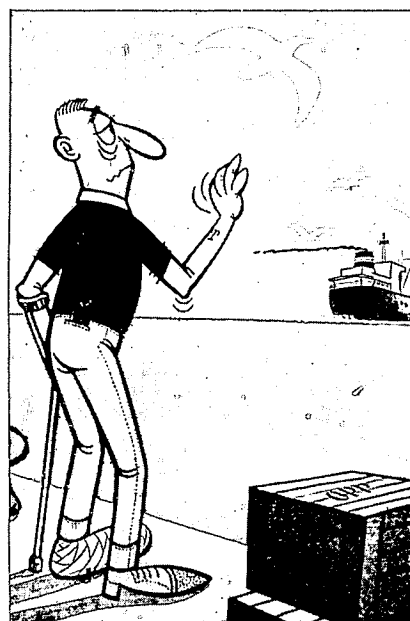
8 skip (1972 — 10 skip)

Antall legekonsultasjoner har gått ned både når det gjelder gjennomsnitt pr. skip og antall. Dette tyder på en bedre helsestilstand ombord. En meget positiv utvikling.

Sykeavmønstrenger (Kun skip i drift hele året)

1967 — 66 skip	343 sykeavmønstrenger	= 5,2 pr. skip
1968 — 66 skip	306 —»—	= 4,7 pr. skip
1969 — 56 skip	255 —»—	= 4,6 pr. skip
1970 — 59 skip	244 —»—	= 4,1 pr. skip
1971 — 56 skip	224 —»—	= 4,0 pr. skip
1972 — 49 skip	221 —»—	= 4,3 pr. skip
1973 — 42 skip	177 —»—	= 4,2 pr. skip

Størst antall sykeavmønstrenger pr. skip: 12 (1972 — 11)



0 sykeavmønstringer T/T TABRIZ
 0 —»— M/S TAI PING
 0 —»— B/C TANABATA

3 skip (1972 — M/S TAI PING)

1 sykeavmønstring M/S TAMERLANE
 1 —»— M/S TORRENS

2 skip (1972 — skip)

2 sykeavmønstringer M/S TAGUS
 2 —»— M/S TALABOT
 2 —»— M/S TAMANO
 2 —»— M/S TORO
 2 —»— M/S TOYAMA
 2 —»— M/S TRINIDAD

6 skip (1972 — 8 skip)

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

1968 — 19,3 skader pr. 100 ansatt
 1969 — 20,2 —»—
 1970 — 16,6 —»—
 1971 — 18,9 —»—
 1972 — 22,1 —»—
 1973 — 21,0 —»—

Tendensen har her begynt å snu seg i positiv retning.

0 skader 0 skip (1972 — 0 skip)

1 skade M/S TAIMYR
 1 » M/S TYR

2 skip (1972 — M/S TAIMYR, M/S TØNSBERG)

2 skader T/T TABRIZ
 2 » M/S TAI PING
 2 » B/C TAKARA
 2 » B/C TAKASAGO
 2 » M/S TARANTEL
 2 » M/S TIBER
 2 » M/S TORO

7 skip (1972 — 6 skip)

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

1968 — 18 skader — gjennomsnitt pr. skip 7,0
 1969 — 20 skader — —»— 6,4
 1970 — 16 skader — —»— 5,4
 1971 — 17 skader — —»— 6,0
 1972 — 18 skader — —»— 6,8
 1973 — 15 skader — —»— 6,3

Også her en positiv utvikling.



Årsak til skader

1. Arbeide i maskinrom/pumperom.
2. Tråkking på — støt av eller mot gjenstand skadede ikke håndterte.
3. Ulykker under opphold i land.
4. Klargjøring til lasting/lossing/sjøklart.
5. Fall til samme nivå.
6. Rusk i øyet.
7. Vold, slagsmål, idrett.
8. Verktøybehandling.
9. Fall til lavere nivå.

Totalt sett kan det fastslås at 1973 har snudd tendensene i riktig retning — det har vært færre lege-konsultasjoner, sykeavmønstringer og skader. Dette er en gledelig utvikling, som vi har grunn til å tro at skyldes et mer alvorlig og positivt syn på vernearbeidet ombord.

Alle skader skyldes som regel at et eller annet farlig forhold «ble oversett».

Årsaken til skadene bør derfor studeres nærmere — og som regel vil man da finne at de påbudte vernetiltak ikke ble fulgt.

Chr. L'orange.



KJELL THORVALDSEN:

Claims vedrørende container-skipninger

I de forløpne par år har man hatt til behandling en del claims vedrørende last stuvet i containere, både på FCL- og LCL-basis. Et av de første problemene man ble stilt overfor var skader forårsaket av kondens inne i containeren når forskjelligartet last ble stuvet i samme container. Et tilfelle gjaldt en container fra Singapore til Oslo, hvor ca. halvparten av containeren var opptatt av rågummi i baller, og den annen halvpart av kasser inneholdende kamferte-kister.

Da containeren ble åpnet på kai her i Oslo, viste det seg meget sterk muggdannelse på så å si alle kasser, og fuktigheten hang både oppunder dekk og på alle skottene i containeren, slik at man nesten hadde inntrykk av at der hadde vært «lokale regnbyger» inne i containeren under reisen.

Våre undersøkelser i saken viste at en del av årsaken muligens var temperatur- og fuktighetsforholdene i Singapore under stuffingen av containeren, kombinert med at en del av treverket i kassene muligens hadde vært nokså rått. Det er imidlertid velkjent at baller med rågummi inneholder til dels store mengder fuktighet, og han har i en årrekke hatt problemer med kondensskade både på gummi selv og på omkringliggende last når gummipartier har vært stuvet i vanlige, godt ventilerte rom.

Det er som kjent ingen ventilasjonsmuligheter i en container, og man fryktet for at meget store skader ville bli konstatert i omtalte tilfelle. Heldigvis viste det seg at kamferte-kistene var så godt emballert i sine kasser, at der kun var mindre skader på et par av kistene, og gummi hadde heldigvis ikke blitt skadet i det hele tatt.

Dette viser imidlertid at man må være meget forsiktig med hva slags last som blir stuvet sammen i en container, også med tanke på at den ene lasten kan avgir stor fuktighet eller f. eks. sterk lukt som kanskje kan skade andre partier.

Man er blitt underrettet om at det er forsøkt å legge inn fuktighetsabsorberende stoffer i containerne under stuffingen, hvilket visstnok skal ha gitt gode resultater, men det er selvfølgelig en viss grense for hvor stor fuktighet som kan absorberes av en gitt mengde f. eks. silikia gel. Disse absorberende stoffer kan så vidt vites tørkes og brukes på nytt ved senere anledninger, slik at det skulle kunne være en relativt rimelig måte å forhindre kondens.

Når det gjelder tyverimanko synes det som om containerne har svart til forhåpningene, og en viss reduksjon i innholdsmanko synes å kunne konstateres.

Det viser seg imidlertid, når det gjelder FCL-containerne, at man kan møte visse vanskeligheter vis-à-vis varemottagerne, når disse får utlevert en full container, og innholdet i containeren ikke stemmer med konnossementets oppgaver.

Varemottager, eller dennes speditor, skal kvittere for den hele og forseglede container på kaien, og da det gjelder FCL-containerne, har våre agenter på lasteplass ikke hatt anledning til å kontrollere antallet en-



Vår konsulent gir oss et blikk inn i en tom container.

heter som blir lastet inn i containeren, og følgelig kan ikke heller skipet være ansvarlig for at containerens innhold faktisk stemmer med konnossementets oppgaver. Man må imidlertid regne med at dette er forhold som varemottagerne vil bli mer vant til etter hvert som containertransporten utvikles. Det er følgelig av meget stor betydning at der kvitteres for den hele og forseglede container før denne blir åpnet og strippet.

I de tilfeller hvor vi her i Oslo skal fordele innholdet i en eller flere containere, f. eks. når det gjelder skipninger av hermetikk, er det spesielt viktig at kvittering for den fulle container blir avgitt før containeren blir åpnet, da skipet som nevnt ikke er ansvarlig for hverken innholdsmanko eller skader inne i containeren dersom seglet på containeren er identisk med det som er blitt satt på i lastehavnen. Når det gjelder FCL/LCL-containerne, hvor vi altså ikke har hatt anledning til å kontrollere antallet ved innlastning, men hvor containeren skal tømmes på kaien, er det av spesielt stor viktighet at der blir holdt nøye tally ved stripping av containeren, slik at man kan få nøyaktige oppgaver over containerens faktiske innhold. Det må også påses at segl nr. stemmer overens med det segl nr. som forekommer i dokumentene for vedkommende skipning. Det sier seg selv at det mest ideelle for rederiet er FCL-LCL-containerne som leveres direkte til mottager, og FCL-LCL er meget uheldig, i og med at vi blir holdt ansvarlige ved utleveringen for antallet og godsets tilstand, og vi har i dette tilfellet heller ikke hatt anledning til å kontrollere hverken antall eller godsets tilstand ved stuffing av containeren.

I enkelte tilfeller har man vært stilt overfor ganske uforståelige krav når det gjelder kortlossing fra containere. Man har for tiden under behandling et krav som gjelder mer enn kr. 100 000,— for et helt parti bestående av 36 kartonger tekstilvarer, stuvet i en LCL/LCL-container fra Fjerne Østen. Avskipningshavnen kan fremlegge tally-sedler for at partiet er stufet i containeren, og containeren er blitt forseglet. I omskipningshavnen er containeren kontrollert og seglet er funnet å være intakt og med riktig nr. I lossehavnen, Gøteborg, ble også seglet kontrollert, og man finner at seglnr. stemmer overens med det som ble oppgitt fra stuffings-havnen. Men ved åpningen av containeren kan man ikke finne noen av de 36 kartonger tekstilvare.

Dette må sannsynligvis kunne tyde på at det er forsøkt bedrageri, i og med at containeren ikke har vært tilgjengelig under reisen, som foregikk med et containerskip. Da stevedorene i avskipningshavnen bekrefter ved sine tally-sedler, at godset faktisk er blitt innlastet i containeren, har vi funnet å måtte holde stevedore-firmaet ansvarlig for at lasten allikevel ikke var tilstede i containeren.

Når det gjelder kjøle- og frysecontainere har man dessverre også hatt endel ganske store krav, hvor årsaken til skadene i flere av tilfellene synes noe uklare. Termografkortene viser at den riktige innstilte temperatur også er blitt holdt, men ved kontrollmåling i lasten finner man at denne kan ha holdt opp til 20°

høyere temperatur, eller endog mer, og man har nå under behandling bl. a. et krav hvor termografkortene viser at temperaturen har vært holdt på -18° , men ved åpning av containeren ble temperaturen målt til å være $+4$ til $+6^{\circ}$, og lasten, som besto av frosset kjøtt, ble følgelig kondemnert som uegnet til menneskeføde.

Når det gjelder maksimumsansvar pr. container, har man i de senere år fått en rekke dommer som til dels har gitt forskjellige resultat. Domstolene må basere seg på konnossementets tekst, og dersom konnossementet kun nevner et antall containere, vil rederiets ansvar kunne begrenses til maksimumsansvaret ganger antall containere. Nevner derimot konnossementet en container inneholdende 200 kartonger, eventuelt «said to contain» 200 kartonger, kan resultatet bli at maksimumsbeløpet beregnes pr. kartong i containeren, og ikke for hele containeren, slik at man faktisk kan bli pålagt å betale opptil 200 ganger maksimumsbeløpet dersom hver av enhetene når opp til dette beløp, hvilket vanligvis er ganske sjelden, selv om det meget vel kan tenkes med f. eks. elektronisk utstyr o. l.

Man må regne med at etter hvert som containertrafikken utvikler seg, og avskipere og mottagere blir mer fortrolig med container-konseptet, så vil også håndteringen av claims komme inn i fastere former, spesielt når man får et mer rikholdig domsmateriale å basere sine oppgjør på.

FORTØYNINGSUTSTYR OG ARRANGEMENT SYSTEM FOR DRIFT AV SKIP (SDS-PROSJEKTET)

tilbyr inntil kr. 50 000

som fordeles på de beste forslag og ideer til et mer effektivt og hensiktsmessig utstyr og arrangement for fortøyning av skip.

System for Drift av Skip (SDS) er et prosjekt for forskning og utvikling av norsk skipsfartsnæring. Prosjektet er støttet av Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd (NTNF) med ca. 50 % av den økonomiske ramme. De øvrige 50 % dekkes av næringen. Prosjektet som skal avsluttes ved utgangen av 1975 styres av fremtredende representanter fra vårt skipsfartsmiljø. Den daglige ledelse ivaretas av en liten tverrfaglig gruppe. SDS arbeider innenfor områdene **Organisasjon og menneskelig utvikling, Automatisering og teknisk utvikling samt Økonomi og administrativ utvikling.** Under disse tre hovedområder er det igangsatt 30 delprosjekter hvor ca. 60 rederier og over 50 andre samarbeidspartnere deltar.

Fortøyning av dagens skip er ofte en komplisert operasjon og en toppbelastning for besetningen. Selv om den moderne teknologi har gitt oss store muligheter er det likevel rom for forbedringer bl. a. gjennom øket samarbeid mellom produsent og brukere. Det er mot denne bakgrunn SDS-prosjektet inviterer

til en konkurranse om forbedring av fortøyningsarrangement og utstyr. Konkurransen omfatter to skipstyper, et bulkskip ca. 50 000 dwt. og et tankskip ca. 250 000 dwt.

Besvarelsene behøver nødvendigvis ikke å omfatte begge skipstyper. Vi har videre funnet det hensiktsmessig at konkurransen deles i to grupper hvor den ene er brukerorientert (seilende, rederifolk etc.), og de andre produsentorientert (leverandører, forskning, konsulenter etc.).

For den brukerorienterte gruppen, og spesielt for de seilende, tar konkurransen i stor utstrekning sikte på å få frem nye ideer, arrangementsløsninger o. l., som de aktuelle brukere har særlige forutsetninger til å uttale seg om. En omfattende presentasjon av hele fortøyningsproblemet er derfor ikke avgjørende for deltagelse.

Av spesielle interesseområder antyder vi ellers utstyrets driftsform, minimumsutstyr, anbefalt tilleggsutstyr, arrangementskisse, betjening, kommunikasjon, bemanning, rutiner, kaianlegg, taubåter, vedlikehold, spesielle ideer, økonomiske aspekter etc. Vi setter forøvrig vår lit til den store ekspertise som finnes i næringen.

En jury, som også vil virke som en redaksjonskomité, vil vurdere de innkomne forslag og ideer og bearbeide disse sammen med annet aktuelt materiale i en rapport som vil bli tilgjengelig for næringen.

Besvarelsene bes innen 1. november 1974 sendt til SDS-Prosjektet, Postboks 1452 — VIKA, OSLO 1.

Opplæring til skipsmekaniker – en videreutvikling av forsøksordning med systematisk opplæring

Henvendelser fra skip og fra rederier til Sekretariatet for Kontaktutvalget for sjømannsutdannelsen har det siste året vist at det er et stadig voksende ønske om forandringer av opplæringsordningen, slik at denne vil kvalifisere for alt manuell arbeid som trenges for driftssikkerhet og godt vedlikehold av et skip. Ønskene om en forandring i kvalifisering av maritime fagarbeidere slik at matros og motormann kan erstattes av en skipsmekaniker, skyldes den tekniske utvikling av skipene som gjør delingen i dekk og maskin lite hensiktsmessig. Videre øker den kravene til kunnskaper og ferdighet i verktøybehandling og i arbeid med teknisk utstyr og maskineri av ulike typer. Men ønsket om en bredere fagarbeideropplæring skyldes også at den tradisjonelle styrmanns- og maskinistutdannelsen er foreslått endret i retning av høyere maritimteknisk kompetanse. Dette kan etter hvert bevirke forandringer i stillingsfunksjon som vil medføre behov for betydelig økning av fagarbeidernes kvalifikasjoner.

Registreringsboken.

Kontaktutvalget har på denne bakgrunn latt utarbeide en registreringsbok med program for opplæring til skipsmekaniker og vil sette i gang forsøk med slik opplæring fra sommeren 1974. Selve forsøket som tar sikte på innsamling og bearbeidelse av de erfaringer man gjør med program og organisering av opplæringen, vil være begrenset til ca. 50 skip, men alle rederier som ønsker det, kan ta i bruk den nye registreringsboken for skipsmekaniker. Skipene må som for de øvrige forsøksordninger være godkjent for opplæring. Boken kan også benyttes for opplæring av matros og motormann og erstatter da de tidligere blå og gule registreringsbøker. De spesialiserte deler av opplæringsprogrammet er trykt i ulike farger for dette formål. For alle typer aspiranter — unntatt kokk — vil man altså kunne bruke en og samme registreringsbok.

KOMBIMANN

Vi kan vel nå si at aspirantordningene er kommet i god gjenge, og byr ikke på noen problemer lenger. Det hele er inngått i rutinen ombord. Disse aspirantene vil mest sannsynligvis bli offiserer.

Hva med dem som ikke er under opplæring? Matros, motormann, som ikke ser seg istand til, eller ønske å bli offiserer. Blant disse er der mange som er dyktige og erfarne. For disse har vi også et «tilbud», nemlig opplæring frem til kombimann.

Som kjent går denne opplæring ut på at en matros eller motormann tar systematisk opplæring i det motsatte departement. Han må før slik opplæring tar til, ha enten motormanns- eller matrossertifikat.

Selv om alterneringen nå er blitt en del av arbeidsopplegget ombord, er det fremdeles en del som gjenstår før vi kan alternere og planlegge skikkelig. Frem-

Aspirantordningen.

Opplæringen til skipsmekaniker er etter forsøksplanen 3-årig. Det første året kan være verkstedskole. I opplæringsperioden er lagt inn et 2 måneders kurs ved skole. For øvrig er det tale om en praktisk opplæring under vanlige arbeidsoperasjoner om bord. Når opplæringsprogrammet er gjennomgått, avlegges fagprøve om bord eller i land.

Aspirantordningen kan skjematisk fremstilles slik:

Aspiranter vil på de ulike trinn erstatte følgende stillinger på bemanningslisten:

III = Dekkgutt/jungmann, maskingutt/smører

II = Jungmann/smører.

I = Lettmatros/smører.

Aspiranter med verkstedskole innpasses som aspirant II.

Krav til syn, hørsel etc.

Skipsmekanikeraspirant må tilfredsstille krav til syn, hørsel og fargesans som for dekkbesetning, da aspiranten skal **mønstre på skipet**, ikke til maskin eller dekk.

For ungdom under 17 år kreves ifølge lov at 3 måneders sjøaspirantkurs er gjennomgått før utmønstering. Ungdom med verkstedskole vil kunne velge mellom 2 måneders sjøaspirantkurs og et kurs i verne-, rednings- og sikkerhetsfag.

Sertifikatgivende fartstid.

Dersom skipsmekanikeren vil bruke sin opplærings-tid som grunnlag for opptak i maritim skole, teller tid som aspirant III som 12 måneders, mens fartstiden de to følgende år eller 2/3 i relasjon til den spesialutdannelse (linje) vedkommende ønsker.

deles settes en motormann til teknisk arbeid, matrosen vasker og maler. De gjør stort sett det de har gjort bestandig, bortsett fra stempelsjau, fortøyning, ankomst og avgang hvor alle er med. Reparatøren settes til en hel del småreparasjoner som godt kunne vært utført av andre ombord. Dette er den vanlige praksis ombord idag.

Jo flere ombord som kan behandle et sveiseapparat, brenneapparat og verktøy forøvrig, vil hjelpe til å bedre vedlikeholdet av skipet. (Malingsvedlikeholdet er jo nå betydelig redusert). En kan også eliminere en hel del småreparasjoner som vanligvis ville ha blitt utført under verkstedopphold eller av kostbar hjelp fra land.

Det er her kombimannen kommer inn i bildet. En vil få en mann som kan utføre mere varierte arbeids-

oppdrag. Både besetningen, skipet og rederiet vil være mere tjent med å ha et antall kombimenn ombord. For det første vil en få en mann som kan gjøre større nytte i og med at han vil være mere teknisk «minded».

Jobben vil bli mere interessant for mannen selv, fordi han behersker et større arbeidsfelt. Han vil få høyere lønn og vil sikkert finne seg bedre til rette. En annen ting som også vil bety meget er at han får «fagbevis», noe som flere sjøfolk sikkert har savnet.

Hvordan en skal få matroser og motormenn til å ta opplæring frem til kombimenn er ikke så lett. Men det går an, på en positiv måte å gjøre ordningen kjent på kontaktmøtene.

Det er også verdt å huske på at det er her ledelsen ombord spiller en viktig rolle.

Til slutt vil jeg benytte anledningen å si at jeg har vært ombord på et skip hvor det var en matros som ble kombimann. Det er på det samme skip en matros til som er under opplæring. De av oss som var ombord har bare lovord å si om ordningen. For kombimannen selv betød det flere interessante arbeidsoppdrag, høyere lønn, og han lærte noe nytt.

Dette kan synes langt, men i håp om at flere vil ta opplæring frem til kombimann tror jeg det kan ha noe for seg.

Med hilsen
Sven Ulseth

Vellykket havarikurs i Horten

Statens Havariskole
med sitt første
grunnkurs



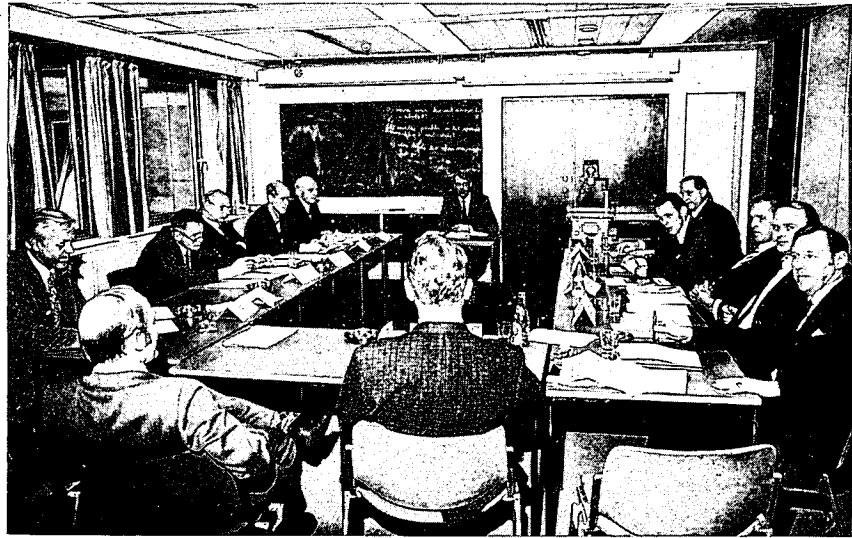
Det var en fornøyd rektor Olav R. Skarstein ved Statens Havariskole som 15. mai kunne erklære skolens første grunnkurs for avsluttet og utdele vitnemål til 20 offiserer i handelsflåten. Kurset, som var henlagt til Sjøaspirantskolen i Borre, Vestfold, omfattet også flere praktiske øvelser i ytre Oslofjord i samarbeide med Rygge flystasjon og dens helikopterskvadron. Her ute ble også redningsflåten «Duppen» fra Westermoen Hydrofoil A/S testet av kursdeltagerne.

— Dette er det første maritime sikkerhetskurs som fullt ut har vært i offentlig regi. Dermed har dere vært med på å skrive maritim skolehistorie, men forhåpentligvis har vi også lært en del om hvorledes vi skal opptre når ulykken er ute. Vi må imidlertid ikke glemme at det viktigste er å forebygge ulykker. Selvom det ikke gir medaljer, må siktemålet være en havarifri drift, sa rektor Skarstein i sin tale under avslutningssammenkomsten.

— Både skolens tre lærere og jeg selv er meget godt fornøyd med resultatet av dette kurset. Det har vært utmerket samarbeide mellom skolen og deltagerne. Også samarbeidet mellom oss og Rygge flystasjon, Kirke- og undervisningsdepartementet, Redningsselskapet og vårt vertskap, Sjøaspirantskolen i Borre, har vært utmerket.

— Statens Havariskole er kommet for å bli, og det er håp om at vi skal kunne utvikle oss litt raskere i tiden fremover enn vi har maktet under oppbyggingsfasen. I tiden frem til nyttår håper vi å kunne arrangere en 4—5 kurser i forskjellige disipliner i Haugesund som er skolens base. Men foreløpig har vi ikke muligheter for å arrangere brannvernkurser der. Slike kurser får derfor enten andre ta seg av — eller vi må henlegge slik virksomhet til andre steder i landet, sa rektor Skarstein.

Rederikonferansen er lagt opp med stor vekt på deltageraktivitet via rollespill, gruppeoppgaver og plenumsdiskusjoner. Gjennom film, forelesning og diskusjon får man et innblikk i kommunikasjonsprosessen og god/dårlig ledelse og samarbeide. Og ved hjelp av video-systemet får man anledning til å danne seg et bilde av sin egen oppreden i forskjellige situasjoner.



Deltagerne på rederikonferanse nr. 6 er i ferd med å avslutte diskusjonen omkring konferansens innhold. Personalkonsulent Tore Holtan leder diskusjonen og rundt bordet innerst fra venstre ser vi kaptein Reidar Brattvang, stuert Thor Holmen, maskinsjef Torkel Akerbæk, driftsinspektør Rolf Krüger-Johnsen, linjebefrakter Knut Try, maritim personellinspektør Vidar Bekkavik, maskinsjef Georg Haeselich, kaptein Bård Valstad, bedriftsøkonom Svein Gundersen, overstyrmann Erik Kvastad, forhyringssekretær Hans Chr. Siltvedt og stuert Fredmar Johannesen. Overstyrmann Perry Farstad og 1. maskinistene Frank Christoffersen og Per Magne Hilstad var ikke tilstede da bildet ble tatt.

REDERIKONFERANSE



Fra venstre: kaptein Tormod Hansen, driftsinspektør Ludvig Klakkegg, maskinsjef Per Folgerø, 1. maskinist Nils J. Antonsen, stuert Tore Carlsen, Ivar Bjørseth fra Linjeavdelingen og kaptein Knut Helminsen.



Fra gruppearbeide på rederikonferanse nr. 7. Fra venstre: maskinsjef Svein Hafskjold, ass. kai-inspektør Kristian Stensønes, kaptein Kristian Kristoffersen, stuert Arne Gulbrandsen, avd.sjef Leif Johansen, konsulent Finn Lund fra Norges Rederforbund, overstyrmann Per Otto Johansen og maskinsjef Leif Gulliksen.

PERRY FARSTAD:

Rederikonferanser

For omlag 2½ år siden gjennomgikk jeg rederiets rederikonferanse i dens daværende form. Konferansen var da lagt opp som en slags en-veis kommunikasjon med forelesere fra de forskjellige avdelinger innen huset, og med deltagerne som tilhørere. Det skal ikke nektes for at en mottok adskillige opplysninger om de forskjellige avdelingens aktiviteter og oppgaver på denne måten, men bortsett fra det må en vel se i øynene at de fleste fant det hele temmelig kjedelig og lite givende. En av grunnene til dette tror jeg var at konferanseledelsen og ikke minst foreleserne møtte med den innstilling at de var her for å forsvare rederiets policy for enhver pris. Dette gjaldt særlig foreleserne fra driftsavdelingen.

I tiden 11.—15. februar d. å. gjennomgikk jeg Rederikonferanse nr. 6 i dens nye reviderte utgave. Rederiets målsetting med denne konferansen var:

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

Konferanseledelsen har nå:

Planlagt kurset
Organisert og satt planene ut i livet
Effektuert planene
da gjenstår kun:
Måling av resultatene.

Ad pkt. A: Dette var etter min mening det punktet som ble lagt størst vekt på fra konferanselederens side.

Det er klart at i løpet av 5 dager kan ikke enstøinger gjøres til profeter, men det var da vel heller ikke hensikten. Det ville være å skyte langt over målet.

Derimot fikk en gjennom film, forelesning og diskusjon danne seg et mønster av hvordan gode/dårlige ledere leder/samarbeider, og ved hjelp av video-systemet fikk en senere anledning til å danne seg et bedre bilde av seg selv en det som kanskje tidligere hadde vært tilfelle. De fleste av oss ble vel noe skuffet, skulle jeg tro — og takk for det. Kunne en nå ta konsekvensene av dette og kanskje se seg selv i speilet litt oftere — og med litt mer objektive øyne enn tidligere — ville meget være vunnet. — Ja, i så fall ville faktisk hensikten med punkt A være oppnådd.

Ad pkt. B: Målsettingen var her å øke forståelsen av rederiets systemer for drift av skip. Denne utformingen er etter min mening så from at det skal svært lite til for å kunne si at hensikten er oppnådd, og følgelig kan en vel også si at det er den.

Bakgrunnsstoffet ble her gitt i form av «hjemmeløse». I den etterfølgende diskusjon kom en inn på **Budsjett Inspeksjonen, økonomisk helhetsvurdering, planlagt vedlikeholdssystem, reservegodssystem, selvstyrte skip o. l.**

Det hersket bred enighet i forsamlingen om at et budsjett for Inspeksjonen — det var en nødvendighet. Fullt så enig var vel ikke forsamlingen om verdien av denne boken ombord til bruk ved oppsetting av **økonomisk helhetsvurdering / budsjettering**. Det er svært få poster i et budsjett en skipsledelse har muligheter til å øve noen innflytelse på, og disse postene bør under alle omstendigheter begrenses til et minimum.

Hovedsakelig kom diskusjonen til å dreie seg om selve skjemaet **Økonomisk helhetsvurdering**. Det har alltid foregått planlegging til sjøs, og det er vel stadig et åpent spørsmål hvorvidt Ø.H. i sin nåværende form er den mest riktige. Hvorfor skal man for eksempel sette opp kroneverdier som en regner med senere vil vise seg å være riv ruskende gale? Jeg er selv sagt klar over at et svar som kan gis er at en skal lære av de feil en gjør og stadig forbedre seg. Dette stemmer imidlertid ikke når en opererer med fullstendig abstrakte ting. En reparasjon som den ene turen utføres i havn X kan således i neste omgang koste 20 ganger så meget i havn Y.

Vedørende **Planlagt vedlikeholdssystem** og **Reservegodssystem** ble det fra teknisk hold i forsamlingen uttrykt tilfredshet med ordningen.

Hva selvstyrte skip angår hersket det enighet om at en rekke avgjørelser og disposisjoner med fordel kan foretas ved kontoret og således ikke har noe å gjøre ombord. Hva den daglige drift angår, vil vi nok komme til å oppleve en utvikling i retning av mer selvstyrte skip.

Ad pkt. C: Resultatet her vil være avhengig av resultatet av pkt. A. Var dette positivt vil meget kunne rettes på såvel innen skip som innen rederi.

Hva samarbeidet mellom skip og rederi angår er jeg imidlertid tilbøyelig til å tro at utspillet må komme fra rederiet. Skal vi komme noe vesentlig videre her må også dette forholdet mykes opp. Med andre ord: Vi må gradvis fjerne oss fra det autorative systemet og komme inn i en mer familiær omgangsform — i likhet med den utvikling vi har vært vitne til om bord.

18. mai brev fra sjøen

17. mai til sjøs — det må da bli en parodi på alt som man tidligere er vant til å forbinde med dagen, eller hva? Frisk vårluft, bjerkeknopper på bristepunktet, vaiende flagg, små damer i sine nye mini-skjørt, barn i sin fineste puss og lysende øyne i spent forventning. Barnas dag.

I kontrast: Stillehavet i uendelig blank flate til alle kanter, dampende varme, stekende sol, og passasjerer og mannskap samlet på båtdekket mer eller mindre gispende etter luft — mens svetten siler. Borte ved stuertens bar, rigget opp og overdådig pyntet for anledningen, får vi oss en iskald øl eller en cocktail, og kan summe oss såpass at vi registrerer de hvite dukene som snøflekker mot grønnmalte dekk og skott. Passatvinden leter seg kjærlent frem til oss her ute, løfter litt på messejentas skjorter, og får flaggene til å vaie dovent i brisen. Og underlig nok — 17. mai stemningen siger langsomt inn over oss.

— Vagt husker vi en 17. mai for lenge siden, da hekkeløp, egge-stafett, iskrem og pussige aktiviteter var dagens høydepunkt. Men litt av barnet bor fremdeles i oss, så la oss leke oss litt i dag også.

Skytebane, pilkast og ringspill samler oss til knivskarp konkurranse — mange underlige og komiske teknikker tas i bruk, poengene er dyrebare.

50 filippinske peso, (Manilla neste havn!) — skipperens gass-lighter eller 25 US\$ — gitt av en av passasjerene til premie, står høyt på ønskelista til noen og hver!

Raskt og sikkert hever 1. maskinisten geværet til skulderen, av 50 oppnåelige grafser han til seg 45 poeng. Beundrende mumling fra tilskuerskaren. Stuertens prøver også, 1 fattig poeng. Og jeg selv, nei jeg vil ikke nevne det, men det var enda dårligere resultat. Nei — dette er nok ikke enkelt!

Ertesuppe og rundstykker, øl og havsmør (mots. fjellsmør) er servert, Et lite rap av velvære skjules diskret, røyken kommer frem, vi godprater, har det godt.

Men hva skjer? En balje med vann kommer inn, 3—4 epler svømmer oppi. Det ropes på frivillige eplepisere. Mer eller mindre frivillige dyttes de frem — amerikanske passasjerer, nyfriserte og med alderens skjønne smilerynker i sitt ansikt. Høndene på ryggen, 1-2-3! Hilstende og prustende dukker hodene ned — får tak i en bit — opp for å puste — ned igjen! Vannet spruter, frisyrene forsvinner, og vi har det moro. Flere frivillige!

Vi spiser sukkerbit i tråd og ler oss skakke av grimasene.

Henger en blyant i tråd som en hale på baken, og værsgod, den skal ned i den flasken der på dørken. Ikke enkelt nei, mange oppfinnsomme stillinger tas i bruk for å treffe målet.

Polentapudding med rød saus, delikate saker! Men der 1. maskinisten sitter foran 2. styrmannen, begge med bind for øynene og skal mate hverandre, da blir det litt mere komplisert. Snart har de graut i nesen, ørene, håret — Chaplin kunne ikke gjort det bedre. Der tar styrmann luggen til maskinisten og gnir nesen hans godt ned i pletten — nei å nei! maskinisten river bindet fra øynene, finner grautgryta og trer hele saken over hodet på styrmann. Dette går ikke som ventet — maskinister og styrmenn samlet, det er eksplosive saker! Der forsvinner de, den ene jager den andre bortover dekket. Men har vi bange anelser om fortsettelsen så blir vi raskt beroliget da de begge dukker opp igjen, smilende og blide. Avtalt spill på forhånd, men jøss så morro.

Lekene går videre. Smørere, matroser, motormenn, piker — alle bruker sin fantasi og oppfinnsomhet for å lage morro for seg selv og andre. De små barna i oss har hatt en fin dag.

Om vår 17. mai på sjøen var så spesiell? Nei, det tror jeg da ikke, den var sikkert noe lignende over hele vårt flytende Norge. Men det går an — med et minimum av midler og utstyr å ha det morro, om bare innsatsviljen og humøret er maksimum. Og i dag, dagen derpå,

hilser alle blidt på hverandre med smilet i øyekroken, og minnes en artig 17. mai.

I sin takketal fra våre 10 amerikanske passasjerer sa Mr. Dungan: «The passengers are pleased and proud to be invited by the officers and crew of M/V TAGAYTAY to participate in the celebration of your constitution day. Your Captain tells us your Constitution was adopted and ratified in 1814, 160 years ago. If he is wrong in that date, let's make him «walk the plank».

Our two countries are similar, in that we both fought for our independence and are governed by representatives of our own choosing. Above all, we respect each other and are friendly. History tells us that never have the Norwegians and the Americans fired a gun at each other in anger.

Honoring this special occasion, we present this short poem:

Your Country — far away,
Land known as Nor-way,
of thee we sing.
Land that Norwegians pride,
Fjords and mountain side,
Protect you from every thing.
Great Olaf, Your King.

Stillehavet, 18. mai 1974.

«Gnisten»
M/S TAGAYTAY



Norges første «kvinnelige» reparatør

I en tid hvor man til stadighet hører om Norges første kvinnelige datt og første kvinnelige datt er det en glede for oss å presentere Norges første kvinnelige reparatør.

I det siste tiår, ja kanskje er det enda lengre tilbake, har man jo ikke kunnet åpne en avis eller et ukeblad uten at man har sett bilder og omtale av Turid Widerøe, Norges første kvinnelige ruteflyger. Så fulgte Norges første dekkspike og i de senere tid har det vært den første kvinnelige navigatør og maskinist, ja det har såmenn også en gang vært omtale av en av hunkjønnen som utdannet seg til skipselektriker. Om sistnevnte har det i den senere tid ikke vært skrevet stort, kanskje ble det «kortslutning» underveis. Som om det ikke var nok med dagspressa og ukeblader så klarte til og med Radiopressa å gi en god dekning om disse foregangskvinner, og selvfølgelig akkurat den dagen fikk Gnisten radiopressa.

Men nå lanserer vi altså den første kvinnelige reparatør eller som vedkommende selv ønsker å si det — reparatørinne. Navnet er Sneiv Bohinen og som «fortegn» kan man sette frøken. Hvor lenge dette varer er ikke godt å si da frøken Bohinen er meget ettertraktet ved dreibenken. Fornavnet skal jeg ikke helt gå god for da skriften på kladdeblokken er noe vanskelig å lese, men dette får den kjære leser unnskyld meg. Frøken Bohinen hadde det meget travelt og det var trange og vanskelige forhold for en ellers ivrig og korrekt journalist. Frøken Sneiv er ivrig rødstrømpe og er særlig en forkjemper for reparatørenes



— de kvinneliges — stillinger. En annen av reparatørinns interesser er organisasjonsarbeidet og er også valgt til tillitskvinne ombord, hva nå tilliten består i.

Forøvrig er frk. Bohinen bosatt nord for moralsirkelen, nærmere bestemt Vadsø — denne forblåste utpost mot nordøst, derfor den viltre men kledelige frisyren. Frk. Bohinen har alltid det rette glimtet i øyet og et smil på leppene — de rødmalte.

Det er vårt ønske og mål at Norges første kvinnelige reparatør må få like mye publisitet som sine forgjengere av samme kjønn til sjøs eller i luften. Sneiv har fortjent denne hederlige omtale som vi har valgt å gi Skib-Rederi førsteretten til. Æres bør osv. . . .

Fi-Øs.



Redaksjonen har mottatt et lite dikt — og vi finner ingen grunn til ikke å trykke denne hyldest for TRAVIATAS Ruth.

*Ho Ruth fyller år — i år,
det er i april det foregår.
Når ferien begynner ho reiser
bjem til sitt hus,
og der lever ho som «Terje»
i sus og dus.
Ho koser seg på alle vis,
ja, som ho var i paradís.*

Ruth Jorgensen.

*En dag så ringer telefonen igjen,
nu må du ut vår gamle venn.
Traviata er skipets navn,
og du er velkommen i dets favn.
Den går til fjerne østens land,
hvor du er kjent i hver en havn.*

*Så snild og god du alltid er,
det vet alle både fjern og nær,
en ledertype er du Ruth,
men snart en dag så er det slutt,
adjø da Ruth og få det godt,
i ditt hus i stort og smått.
Vi møtes nok engang igjen,
da skal du få en riktig klem.
Gratulerer med dagen Ruth.*

Lest og Hørt •

SKIPSREDER NIELS WERRING JR. NY FORMANN I
«NORDISK»



Skipsreder Niels Werring jr. er blitt valgt til ny formann i Nordisk Skipsrederforening på foreningens generalforsamling. Han etterfølger skipsreder Lars Usterud-Svendsen, som frasa seg formannsvervet.

HAVFRUENE JUBILERER

Mandag 4. mars feiret Norges Havfrueforbund sitt 10-års jubileum med mottagelse i Oslo og festmiddag for medlemmer og hjemmenværende ektefeller.

Ifølge formannen, fru Jenny Nilsen, Fredrikstad, benytter havfruene jubileet som et kjærkomment påskudd til både å arbeide for en bedre økonomi og for å få flere medlemmer og foreninger. Idag består forbundet av ca. 1500 medlemmer fordelt på 29 lokalforeninger.

Norges Havfrueforbund er en frittstående og selvstendig arbeidende organisasjon for å ivareta sjømannshustruenes interesser — uansett hvilken jobb mannen har ombord. Mange av arbeidsoppgavene berører også ektemennene til sjøs — iallfall i den utstrekning det angår sjømannsfamiliene.

BARBER LINES I SINGAPORE

Barber Lines A/S, Oslo, «verdens største semi-container operatør», har opprettet eget kontor i Singapore fra 1. april 1974. Singapore og de syd-østlige områder av Asia er områder i betydelig vekst for Barber Lines, og det er ventet fortsatt vekst i disse områder i årene som kommer.

I tillegg til de regulære linjer til og fra USA/Canada startet Barber Lines i november 1972 en direkte linje fra Singapore og Malaysia til USA's østkyst for å dekke eksporten av gummi, tinn, finér og andre trevareprodukter samt tekstiler og elektroniske komponenter — de to sistnevnte for transport i containere.

Barber Lines Singapore Private Ltd., som er navnet på det nye firmaet, vil få viktige oppgaver med å styrke selskapets stilling i disse områder. I dag har Barber Lines vel 150 anløp pr. år i Singapore, som har utviklet seg til å bli en av verdens viktigste havner i linjeopplegget.

Peter U. Motzfeldt (37 år) er ansatt som sjef for det nye kontoret. Han har 11 års erfaring fra shippingvirksomhet i Østen, spesielt fra Hong Kong og Japan, og han har et 18 måneders opphold bak seg ved Barber Lines hovedkontor i Oslo.

INNSAMLING OMBORD

Besetningen på M/S TRICOLOR har sendt en fellesanvisning på kr. 650,— til Østlandske Vanførehjem, Hamar.

Offiserer og mannskap på M/S TORO har sendt en anvisning på kr. 1 644,— til Norges Vanførelag.

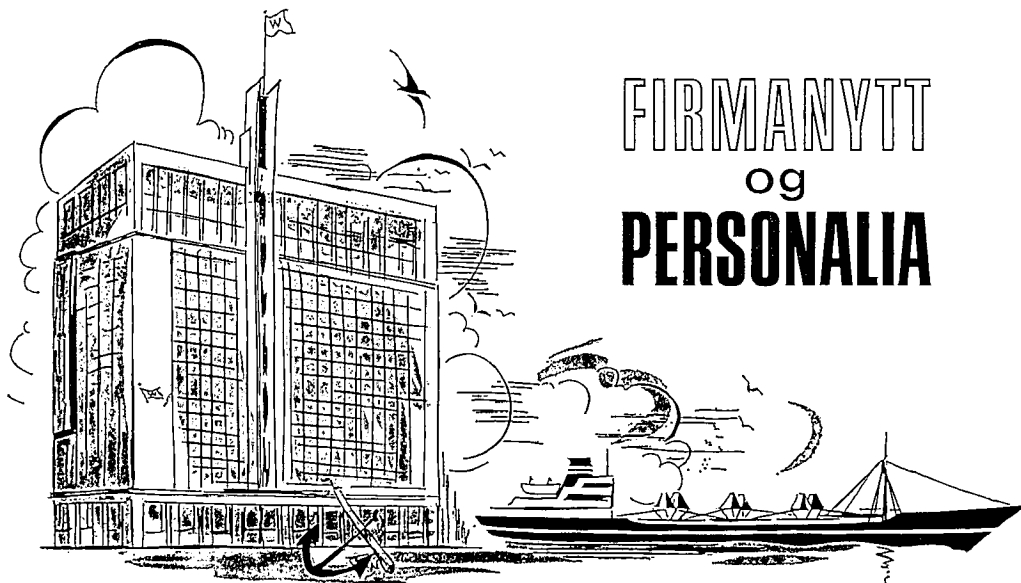
En fellesanvisning på kr. 420,— er avsendt fra besetningen på M/S TANABATA til Norges Vanførelag.



Vi har fått innsendt nedenstående avisutklipp som har stått i Halden Arbeiderblad. Teksten er, som den skarpe leser sikkert vil oppdage, naturligvis en forbytnig.



Den internasjonale tankflåten henter den største delen av fraktrunnig petroleum i Midt-Østen. Her er et norsk tankskip som nettopp er overlevert rederen for å settes inn i tankflåten. Skipet er på 288.000 dwt, og det tilhører Wih. Wilhelmsen.



FIRMANYTT og PERSONALIA

VI GRATULERER

25 års tjeneste

Thor Thoresen, 25. jan.
Sven Stene, 5. febr.
Erling Jakobsen, 1. mars.
Odd Aks, 1. mars.
Odd Remer, 7. mars.
Erik R. Sundby, 1. april.
Kjell Nicolaisen, 1. juni.

50 års fødselsdag

Magnus Gangdal, 28. mars.
Rolf A. Berby, 8. mai.
Jan Lampe, 21. mai.

60 års fødselsdag

Olav Høydal, 10. mars.
Kaptein Kristian Kristiansen, 5. april 1974.
Stuert Ruth Jørgensen, 14. april 1974.
Erling Buen, 6. mai.

FRATREDEN MED PENSJON

Kaptein Kristian Kristiansen fratrådte med pensjon 15. november 1973.

Kristiansen begynte i rederiet som jungmann ombord i S/S «SIMLA» 5. november 1932, og har siden vært ansatt på en rekke av rederiets skip.

Han ble forfremmet til fører i mai 1956.

Thorbjørn Eriksen, bestyrer ved kantinen i RA5 trakk seg tilbake med pensjon 30. april etter 24 års tjeneste, hvorav 19 år som seilende.

JUBILEUM

Maskinsjef Thor Thoresen, NR gullmedalje 25/1-74,
Stuert Odd Eugen Karlsen, NR gullmedalje 25/1-74.

Overstyrmann Per Otto Johansen, NR gullmedalje 25/1-74.



Overrekkelse av jubileumsgaven. Fra venstre: skipsreder Tom Wilhelmsen, stuert Odd Eugen Karlsen, overstyrmann Per Otto Johansen og maskinsjef Thor Thoresen.

ALAN LIGHT

SKIPSIDRETT



IDRETTSÅRET 1973

Selv om vi har kommet et godt stykke ut i 1974, er det først nu at den fullstendige oversikt over idrettsåret 1973 foreligger.

Hovedpremieutdelingen fant sted i Oslo Rådhus den 5. februar, men det var klart lenge før jul at for W.W.'s vedkommende ble det ingen premier å hente.

De som var tilstede, fra kontoret og fra de seilendes rekker, kunne trygt sitte bakerst i salen og begrense seg til å applaudere over de mange fine prestasjoner som ble oppnådd ombord på andre rederiers skip. Konkurransen i de forskjellige idrettsgrener til sjøs er meget hard og man skal selvfølgelig ikke vente at W.W.-skipene skal nå helt til topps, men at de skal være med, det bør man kunne forlange. Det viktigste er, uten tvil, å få folkene ombord aktivisert på et eller annet vis, og idretten er en fin måte å gjøre dette på. Det skaper trivsel og «teamwork», og dette gir seg utslag i økt arbeidsinnsats og det har også blitt hevdet at «gjennomtrekket» på slike skip er mindre, uten at jeg kan støtte denne teorien med statistikk.

Jeg har selv seilt i såpass mange år at jeg kjenner til problemene forbundet med skipsidrett, men jeg vet også at hvor viljen og interessen er tilstede der vil resultatene komme etterhvert. Det gjelder å satse på de idrettsgrener som passer skipet best — f. eks. våre tankskip har minimal anledning til å spille fotball eller drive fri-idrett iland, men derimot både plass og tid til å arrangere diverse andre idrettsaktiviteter ombord. Linjeskipene har kanskje dårligere plass ombord, men lengre liggetid i havn som kan gi muligheter for fotballkamper etc., enkelte steder.

For de som synes at kritikken er noe urettferdig, la meg komme med noen tall:

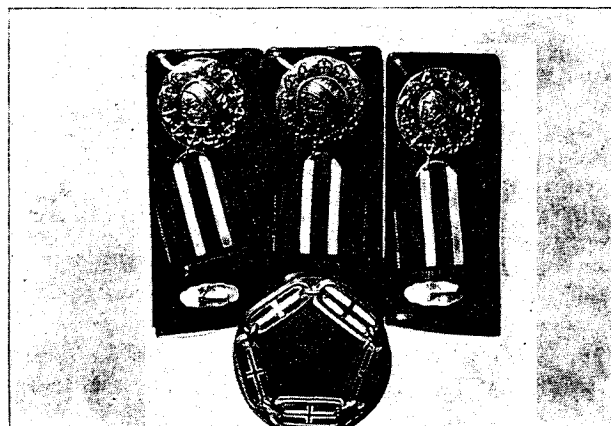
Innkommne rapporter fra 33 skip viser at disse skipene tilsammen spilte 30 (tredve!) kamper i løpet av 1973!

Årets W.W.-mester i fotball M/S TARN, som også fikk et napp i Kjell Trystad's pokal for beste W.W.-skip i den internasjonale fotball-serien, klarte disse bragder ved å spille 6 (seks!) kamper. Det sier sitt!

For å se på den lysere side av saken så har vi oppnådd endel gode individuelle prestasjoner, spesielt på spinnesiden, og de første rapportene for 1974 viser at M/T TAMANO er blant de beste friidrettslagene, med B/C TROLL FOREST — som var beste idrettskip (TANK/BULK) de to siste årene — ikke så langt etter.

La oss derfor håpe at innsatsen i 1974 vil ligge på et noe høyere plan enn ifjor og at rapportene strømmer inn.

Man har jo lov å være optimist!



INTERNASJONAL IDRETTSUKE I SINGAPORE

I perioden 20—26/4 stilte 1403 sjøfolk fra 21 skip fra 8 forskjellige nasjoner til dyst på idrettsbanene i Singapore.

Her, som i de fleste idrettsarrangementer for sjøfolk, ble det en klar norsk dominans, men ekstra gledelig ble det at våre egne WW-skip gjorde en flott innsats. Det var kun den norske «Sefra» som straffet våre skip — TUGELA, THEMIS og TIJUCA fulgte som h.h.v. nr. 2, 3 og 4. Vi gratulerer og håper også andre WW-skip benytter seg av de muligheter slike idrettsuker gir.

INTERNASJONAL IDRETTSUKE I BANGKOK

Vi kan også gratulere TØNSBERG, TARONGA og TIJUCA for deres innsats i ovennevnte idrettsuke. Utklippet fra Aftenposten forteller om sterke prestasjoner av Ingri Berg (ex. TARONGA) og «evig-unge» veteran kaptein Niels Iversen på TØNSBERG — vi gratulerer.

NORSK DOBBELTSEIER I BANGKOK

Det ble norsk dobbeltseier i den internasjonale idrettsuken for sjøfolk i Bangkok. Wilh. Wilhelmsenskipet «Tønsberg» sikret norsk gull i lagkonkurransen med 526 poeng, fulgt av søsterskipet «Taronga», som oppnådde 478 poeng. Sovjet erobret bronse plass.

I 4 x 100 m stafett ble det jugoslavisk seier, mens M/S «Tijuca» sikret norsk gull på distansen 3 x 60 m.

Det individuelle oppgjøret ble også sterkt dominert av de norske deltagerne. Særlig imponerte Ingri Berg, Geilo og M/S «Taronga», som noterte seg for ukens høyeste individuelle poengsum, 2120, og ble klar vinner av damenes 4-kamp-oppgjør med gull i samtlige øvelser.

Gull i samtlige øvelser i klasse IV (veteraner) erobret også kaptein Niels Iversen, M/S «Tønsberg» og Oslo. Den 51-årige kaptein Iversen sto forøvrig for ukens nest høyeste poengsum.

SLUTTRESULTATER FOR WW-SKIP 1973

Norsk serie i fotball

Nr. 21	B/C TROLL FOREST	4 kamper	8 poeng
Nr. 56	M/S THEBEN	4 kamper	4 poeng

Intern serie i fotball

Nr. 38	M/S TARN	6 kamper	11,5 poeng
Nr. 71	B/C TROLL FOREST	4 kamper	8 poeng
Nr. 72	M/S THEBEN	6 kamper	8 poeng

Norsk mesterskap i friidrett

Nr. 54	B/C TROLL FOREST	612 poeng pr. påmønstr.
Nr. 98	B/C TAKAMINE	297 poeng pr. påmønstr.

Norsk mesterskap 4 x 100 m stafett

Nr. 39	M/S TROYA	56,1 sek.
Nr. 52	M/S TOYAMA	56,9 sek.

Norsk mesterskap 3 x 60 m stafett

Nr. 43	M/S TROYA	31,6 sek.
--------	-----------	-----------

Svømmeknapp-konkurransen

Nr. 34	M/T TIBERIUS	51,76 %
Nr. 39	B/C TAKAMINE	49,09 %
Nr. 43	B/C TROLL FOREST	46,03 %
Nr. 58	B/C TAKARA	38,98 %
Nr. 84	M/T TUAREG	23,63 %
Nr. 100	M/S TAMPA	20,58 %

4 x 25 m stafett svømming

Nr. 13	M/S TAIPING	1.31.4 min.
--------	-------------	-------------

Idrettsmerkekonkurransen

Nr. 31	B/C TROLL FOREST	9,52 %
Nr. 42	B/C TAKARA	6,78 %

Sykkelkonkurransen

Ingen plassering!

Skytekonkurransen

Nr. 35	M/S TRICOLOR	708 poeng
--------	--------------	-----------

SJØMANNSIDRETT 1973 W.W. INDIVIDUELT

Nordisk mesterskap i friidrett

Lengde	Nr. 1	Inгри Berg	4,51 m
--------	-------	------------	--------

Norsk mesterskap i friidrett

Menn I			
100 m løp	Nr. 57	Knok Po Cheng	12,0 sek.
"	Nr. 89	Frode Karlsrud	12,2 sek.
Kulestøt	Nr. 12	Asle Storlid	11,75 m
"	Nr. 55	Kyrre Nilsen	10,60 m
Høyde	Nr. 23	Kyrre Nilsen	1,63 m
"	Nr. 75	Knok Po Cheng	1,55 m
"	Nr. 75	Arne Kvalsvik	1,55 m
"	Nr. 75	Asle Storlid	1,55 m
4-kamp	Nr. 47	Kyrre Nilsen	1814 p
"	Nr. 64	Asle Storlid	1777 p
Lengde u/t	Nr. 70	Kyrre Nilsen	3,05 m
Høyde u/t	Nr. 16	Truls Bui	1,50 m
"	Nr. 32	Helge Johansen	1,47 m
"	Nr. 32	Kyrre Nilsen	1,47 m

Menn II

100 m løp	Nr. 9	Hans Dyrлие	12,1 sek.
Kulestøt	Nr. 56	Finn Østlie	10,04 m
Høyde	Nr. 39	Hans Dyrлие	1,46 m
4-kamp	Nr. 13	Hans Dyrлие	1777 p
Høyde u/t	Nr. 60	Gjermund Andersen	1,33 m

Menn IV

Kulestøt	Nr. 53	Henry Jonassen	7,70 m
4-kamp	Nr. 67	Sigurd Nordvik	1290 p
Lengde u/t	Nr. 14	Henry Jonassen	2,57 m
"	Nr. 31	Ulf Østvik	2,40 m
"	Nr. 41	Finn Melsom	2,36 m
Høyde u/t	Nr. 11	Henry Jonassen	1,21 m



Tidl. radiooffiser Randi Tiedemann B/C TAKARA
Nr. 3 høyde u/tilløp, nr. 5 lengde u/tilløp

Kvinner I

60 m løp	Nr. 12	Inгри Berg	8,8 sek.
"	Nr. 43	Inger Sinding	9,4 sek.
Høyde	Nr. 3	Inгри Berg	1,32 m
"	Nr. 39	Stine Larsen	1,16 m
"	Nr. 46	Eva Torgersen	1,15 m
"	Nr. 46	Gro Vestby	1,15 m
Lengde	Nr. 1	Inгри Berg	4,51 m
"	Nr. 11	Inger Sinding	3,93 m
"	Nr. 42	Eva Torgersen	3,49 m
"	Nr. 54	Stine Larsen	3,33 m
4-kamp	Nr. 2	Inгри Berg	2248 p
"	Nr. 35	Inger Sinding	1591 p
"	Nr. 53	Stine Larsen	1448 p

Kvinner II

Lengde u/t	Nr. 5	Randi Tiedemann	2,29 m
Høyde u/t	Nr. 3	Randi Tiedemann	1,06 m

Svømming individuelt - kvinner

25 m fri	Nr. 2	Yvonne Heitmann	20,3 sek.
50 m bryst	Nr. 3	Yvonne Heitmann	51,3 sek.
"	Nr. 10	Pauline Talstad	61,6 sek.
"	Nr. 14	Marit Johansen	68,0 sek.

Menn I

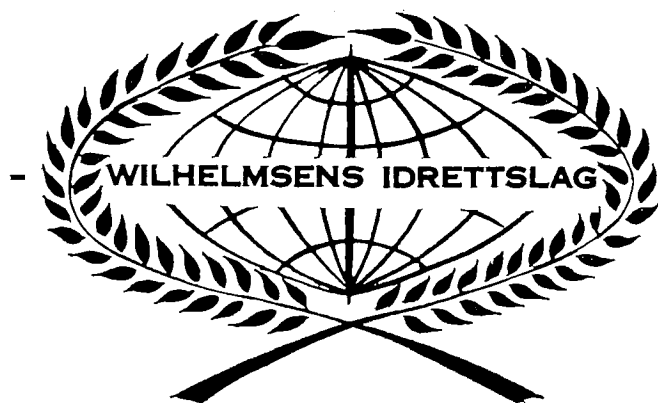
50 m fri	Nr. 4	Asle Storlid	29,9 sek.
"	Nr. 11	Kyrre Nilsen	32,0 sek.
"	Nr. 13	Harald Teigene	32,2 sek.
"	Nr. 15	Cliff Walvatne	32,8 sek.
"	Nr. 20	Geir Nilsen	33,5 sek.
"	Nr. 24	Terje Torgersen	34,3 sek.
100 m bryst	Nr. 7	Terje Torgersen	1.28,7 min.
"	Nr. 11	Asle Storlid	1.31,7 min.
"	Nr. 13	Svein R. Hansen	1.33,5 min.
"	Nr. 18	Kyrre Nilsen	1.38,2 min.

Menn II

50 m fri	Nr. 15	Magne Madsen	65,0 sek.
----------	--------	--------------	-----------

Skyting individuelt

Menn kl. I	Nr. 87	Svein Abrahamson	157 p
"	Nr. 161	Fr. Thorbjørnsen	146 p
Kvinner kl. I	Nr. 16	Unni Hagen	137 p
"	Nr. 33	Gunvor Eggebø	100 p



Red.: NILS WETLESEN

W.I.L.

NYTT

FORMANNEN HAR ORDET:

Mai måned har vært en meget aktiv periode for WIL's mange idrettsentusiaster, og gledelig er det å registrere en noe bredere oppslutning i gruppene enn i de senere år. Vårt gode idrettsmiljø må nok dele en del av æren for det med en tidlig og sommerlig vår, noe som ytterligere har skjerpet lysten for de mange som går i dusjen for WIL.

Deltagelsen i årets Holmenkollstafett som gikk av stabelen søndag 12. mai, har vært et høydepunkt denne våren. Som formann synes jeg det er gledelig at vi i vår fikk til deltagelse for første gang på åtte år. Morsomt og inspirerende var det å ha med «toppfolk» som Wilhelm Wilhelmsen og Leif T. Løddesøl som gode og ivrige løpere på laget, som forøvrig besto av en fin blanding av fotballspillere, håndballspillere og skigutter supplert med noen stayere. En takk til en iherdig friidrettsoppmann Per Thronsen for at han fikk til hele opplegget og ikke ga opp i en periode da deltagerantallet svingte mellom 10 og 25 mann.

«Vårens vakreste eventyr» ble for de 15 blå-hvite løpere en opplevelse de ikke sent vil glemme. Jeg tror samtlige er innstilt på trening og fight om plassene til neste års stafettlag — for deltagelse i Holmenkollstafetten bør herefter bli en tradisjon for WIL.

Tennisporten ser ut til å ha fått et fint oppsving her i huset — i hvert fall hvis man skal legge påtegningen på listen i kantinen til grunn. Tennisgruppen har i år flere alternative baner å velge mellom, og dette sammen med et herlig «tennisvær» har nok inspirert både gamle og nye spillere til lyst og dåd. For

å skape litt rekruttering til gruppen vil Marianne Fosaaas en gang i uken utover sommeren ta seg av instruksjon av nybegynnere eller andre som måtte ha behov for det. En appell herved spesielt til nyansatte om å prøve seg. Målet i år må være rekorddeltagelse i WIL-mesterskapet.

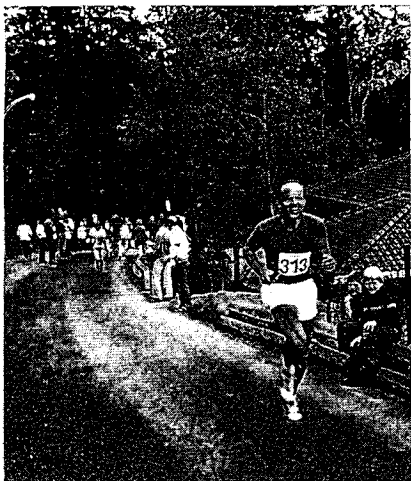
A-laget og B-laget i fotball er forlengst i gang med sesongen i henholdsvis 1. og 6. divisjon, og av kampene hittil ser det ut som «VM-året» 1974 skal bli et bra år for WIL-fotballen.

Nytt av året er at vi kun stiller ett lag i Shippingserien hvor vi er med i 1. divisjon. Laget består av en blanding av A- og B-spillere håndplukket i samarbeide mellom managerne Neess og Light. Vrien er gjort fordi A-lagsstammen på kun 13 mann ikke har kapasitet til å gjennomføre 2 serieopplegg og samtidig har vi mistet en del gode spillere.

Håndballagene har etter endt innendørsserie allerede vært igjennom to cuper, og herrelaget har nylig spilt sin årlige kamp mot våre idrettsvenner i ØK, København. En kamp som våre danske venner vant med sifrene 22-15. ØK fikk dermed den oppsatte pokalen til odal og eie, og nok et påskudd til å feire på turen hjem over Skagerak. WIL fikk til gjengjeld invitasjon om å komme nedover til neste år, denne gangen også sammen med damelaget, til et opplegg i forbindelse med DØK's jubileum.

Som nevnt skjer det en hel del på idrettsfronten — det har faktisk gått sport i det å gå i dusjen for WIL.

Holmenkollstafetten



Petter Larsen i fint driv oppover bakkene med klar distanse til de andre lagene. Det går mot en 54. plass i klasse VII.



WIL's lag fotografert før stafetten i ankerposisjon foran RA 5. Knestående fra venstre: Rolf Hansen, Walter Magnor, Petter Larsen, Jan Egil Jørgensen og Hans Olav Nordby. Annen rekke: Wilhelm Wilhelmsen, Erik Ziegler, Helge Selmer og Petter Neess. Bakerst: Jan Simonsen, Kjell Sverre Johansen, Anders Gauslaa, Leif Terje Løddesøl, Halfdan Løken og Frithjof de Lemos.

Søndag 12. mai var en merkedag for mange og spesielt for WIL's 15 stafettløpere som for første gang siden 1966 stilte opp i «vårens vakreste eventyr», denne gigantmønstring av treningsstinne og løpssugne karer i alle aldre og fra hele landet. Og da de uttatte løpere i blått og hvitt ble avbildet ved ankeret foran RA 5 i god tid før start, smilte de alle forventningsfullt i vissheten om at de ikke stilte helt uforberedt opp for å forsvare æren til startnummer 313 i klasse VII. For med parolen «ingen kommer sovende til en sportslig suksess» hadde løypa blitt prøvekjørt og etappene i en viss grad blitt trent inn god tid i forveien, mens en sterkt engasjert oppmann Thronsen nesten daglig produserte skriftlige appeller og pushet på de påtenkte løpere.

Vi som opplevde massemonstringen fra ringside inne på Bislett i påvente av å sette vår fot på rekortan-dekket, hadde en nervøs og hektisk stund blant et inferno av startnumre og tribunesittende publikummere. Men 1. og 2. etappen, Neess og Simonsen, og «sjarmør»- og sisteetappen, Magnor og undertegnede, fikk etterhvert ro i sjelen med tanke på at vi hadde kondisjonister på etappene opp til Besserud og jevne og sterke folk til å føre pinnen derfra og inn til mål.

Vår startmann fullførte sin etappe på god tid midt i klyngen, og 2. mann la ut over gressmatten i lange, herlige klyv. WIL var dermed godt i gang svettende og kjempende i kamp med 312 lag med 4 680 stafettløpere. Mellomtidene fra løypa var forbeholdt lag som Gular og Tjalve, mens vi måtte ta til takke med spenningen og en nervøs kinking mot Maratonporten ettersom «vår stipulerte tid» nærmet seg. Og da «sjarmør» Walter kom inn porten og mot veksling, kortpustet men ved godt mot, var det bare for ankermannen å løpe så fort benene holdt i vissheten om at 14 løpere og Bisletts publikum ventet en verdig og rask målpasering. Tiden 1.00.21 holdt til 54 plass i vår klasse blant nesten 90 deltagende lag, noe vi bør si oss fornøyd med, treningsmengde og noe sen oppladning tatt i betraktning. Vi klarte i hvertfall å presse oss ned noen minutter fra «testløpet».

WIL hadde dermed deltatt og fullført årets Holmenkollstafett og fått med seg en idrettsopplevelse man ikke sent vil glemme. Og praten gikk høylydt og ivrig i våre egne «klubblokaler» i trimkjeller'n i RA 5 hvor vi dusjet og lesket oss etter endt dyst.

HeS



HÅNDBALL

HÅNDBALL — DAMER

Efter en heller deprimerende periode rent sportslig i slutten av 73-sesongen, begynte nyåret med en uavgjort kamp fulgt opp av to seire og to tap. Resultatet ved endt sesong ble 7 poeng og fornyet kontrakt med 1. div. Men laget møtte opp og ble svett — og dett var dett. Kanskje ikke noe å hoppe i taket av, men jentene tar sikte på å møte ny innendørs sesong med kampgløden i behold og med revansjelyst og en forhåpentlig ny giv.

Utendørs sesongen har nettopp startet i 3. divisjon. Her har vi en stor oppgave foran oss med 2. divisjon i kikkerten. Vi tar med åpne armer imot nye spillere for «prøvespilling».

Ellers kan vi vel begynne så smått å lade opp til årets høydepunkt — Gøteborgtur med kamp mot Trans-jentene.

Anne Mesna.

HERREHÅNDBALL A-LAGET

Håndballsesongen 73/74 må betegnes som god sett fra herrelagets side. Også i år var vi med å kjempe i toppen på tabellen.

Da 5 kamper gjensto lå vi på en delt 1. plass, men et kanskje unødvendig tap samt en «walk over» tok vel noe av «spiriten» fra laget. Når slutttabellen ble

satt opp viste den en 3. plass for WIL, dog en plassering vi kan være bekjent av.

Innendørs sesongen 73/74 viste og understreket inntrykket om at fjorårets suksess ikke bare var et blaff.

Interessen er fremdeles helt på topp og det gode miljø som er skapt innen laget, er kun forsterket.

Denne sesong fikk vi dessverre heller ingen innendørs-treningshall og derved ble det heller ikke satset på en aktiv trener. Neste sesong håper vi at lykken vil stå oss bi og at et positivt resultat m.h.t. hall og trener vil foreligge ved neste sesong-start.

Dette kombinert med samme glød og utvikling som vi har hatt de siste sesonger vil herrelaget etter mange års fravær igjen kunne representere Wilh. Wilhelmsen i 1. divisjon.

Jan Rydgren-Knudsen.



WIL's lag mot ØK i Sofiemyrhallen 25/5. Foran fra venstre: Rolf Hansen, Jan Rydgren-Knudsen, Walter Magnor og Peter Neess. Bak: Hans Christian Bangsmoen, Helge Selmer, Oddvar Ljønes, Jan Egil Jørgensen og Shaun Matheson.

STEIN:

Spaghettilangrenn i Dolomittene – WIL var med

Når man så ham forfra var det vanskelig å se at han beveget seg i det hele tatt. Sett fra siden var det mulig å oppdage at den dødstrette mannen med ski på bena fremdeles ikke hadde oppgitt håpet om å nå frem. Av og til stanset han helt opp, det var som om knærne ville gi etter. Med en nær sagt overmenneskelig viljestyrke fortsatte mannen fremover i den våte sneen, tomme for tomme gled han videre. Langt der fremme ante han redningen. I mer enn ni timer hadde han slitt seg fremover og håpet at han skulle klare den oppgave han hadde satt seg. . . .

(Kjære leser. Dette er intet forsøk på å skrive en ny novelle på linje med Jack Londons «Yukon River» eller «I villmarkens klør». Disse linjer er kun nedtegnet for å gi et lite inntrykk av hvordan italienernes Vasalopp — Marcialonga — artet

seg for den lille gruppe på fem WIL-medlemmer som hadde tatt turen ned til Dolomittene i de italienske alper for å få en flying start på skisesongen. Og la det være sagt med en gang: På det tidspunkt vår italienske venn nærmet seg mållinjen den lille byen Predazzo, var Aksel, Petter, Jan, Tormod og jeg selv for lengst kommet i mål, samtidig som vi hadde dusjet, spist en god middag og tatt en lang og god strekk på køya. Etter dette ruslet vi tilbake til målområdet for å se hvordan innkomsten artet seg for dem som kom aller sist av de vel 6200 som startet klokken ni om morgenen.)

TV FIKK LIV I HAM!

. . . . Sistemann blant dem som fullførte hadde bare tyve meter igjen til mål. Der sto Rennets vinner, Magnar Lundemo og ventet

med den kjempemessige laurbærkransen som jumboplassen i dette rennet berettiger til. Men et blikk på mannen var tilstrekkelig til å overbevise Lundemo om det utilrådelige i å belaste vår italienske venn med en tung krans på de siste metrene. Det var i det hele tatt tvilsomt om han ville tålt den ekstra belastningen ved å få et friemerke klistret i pannen. Mens to mann støttet den brave skiløper, fikk han laurbærkransen om halsen og ble trukket over mållinjen, mens hundrevis av tilskuere skrek «Forca, Forca!» og oppmuntret ham på alle måter. Speakeren — altså ikke vår nybakte Europamester i superfjærvekt — men mannen i høyttalerboksen — var i fistel av begeistring. Ni timer og tretten minutter på femti kilometer. Bravo, bravo, bravissimo! Nydelige vertinner i rødt, hvitt og blått (!) sto rede til å ta seg av

mannen, men selv ikke disse åpenbaringene var tilstrekkelig til å tenne en gnist i hans øyne.. Da imidlertid italiensk TV nærmet seg med kameraer og lyskastere, rettet den siste fullførende deltager seg opp i ryggen og skyggen av et smil ség over ansiktet da han ble spurt om hvordan han følte seg. «Bene, bene!» sa sliteren fra Dolomittene. Og med dette mente han ikke at han hadde vondt i benet, men at alt sto bra til.

VIN PÅ MATSTASJONENE

Mens Magnar Lundemo raste gjennom de 50 kolimetrene på ikke stort mer enn to timer og et kvarter, hadde de siste som fullførte, brukt omtrent syv timer mer. Og de var adskillig mer slitne enn terrieren fra Trøndelag. Nå kan det vel også hende at de hadde tatt seg en tår over tørsten på matstasjonene langs løypa, for der var det ikke bare blåbærsuppe og sukkervann som ble servert. Nei, her var det anledning til å helle i seg vermouth og rødvin, mens man gumlet kylling og skinke. Og i stolstøken, mens man svetter av seg adskillig kilo både på grunn av varmen og energiforbruket, øker tørsten som bekjent.

Vanligvis går Marcialonga over en distanse på 70 kilometer, men på grunn av snemangelen var man nødt til å forkorte løypa i år. Og godt må det ha vært for opptil flere av deltagerne. Svært så bra.

Starten var et kapittel for seg.

Aller forrest sto en utvalgt gruppe på 100 løpere, med blant andre Lundemo, Ole Ellefsæter og Jo Eggen. Dernest kom en ny gruppe, nemlig de som hadde plasert seg blant de 1500 beste i fjorårets renn. Det var jo selvfølgelig der WIL-femmeren burde fått anledning til å stille opp, kanskje til og med blant de fremste hundre. Men i denne sammenheng hjalp det ikke om man var premiært i WIL-rennet eller Birkebeiner'n eller Fearnleyrennet eller andre store begivenheter. Hadde du ikke vært med i Marcialonga tidligere og plasert deg blant de 1500 beste, var det bare å stille opp aller bakerst, sammen med drøyt 5000 personer med ski på bena. Skiferdigheten var sterkt varierende, men besluttsomheten var stor.

ALLSANG PÅ STARTSTREKEN

Mange hadde tilbragt natten i startområdet, for å få en best mulig utgangsposisjon. Atmosfæren bar



Uvante omgivelser for norske langrennsløpere.

preg av det — la oss ikke gå i detalj i en distingvert publikasjon som Skib-Rederi! Men humøret var på topp, italienerne er som kjent et syngende folk — og det er ikke den spaghetti-gumler som ikke mener at det er en ren feiltagelse når han ikke allerede er tilknyttet La Scala-operaen. Men han øver stadig — også på startlinjen i Marcialonga!

Da starten gikk, hugg sidemannen sine staver i bakken. Det var iallfall det han hadde ønsket, men istedet traff han min ene ski — og det var i det øyeblikk man var glad for å gå på Fischer glassfiberski. Skiene ble også en kilde til glede ved passering av en bekk vel en kilometer etter starten. Lange køer samlet seg ved de smale broene, men Deres utsendte medarbeider kastet stavene og en ski over beken, hvorefter den andre skien ble benyttet til stavsprang. D. u. landet da også som ved et mirakel tørrskodd på den andre siden.

Så var det å bane seg vei forbi hundrevis — etterhvert tusenvis — av italienske skiløpere, som alle hadde de til felles at de betraktet sporet som sin private eiendom og ikke så noen grunn til å vike til side for en nordmann. Så det var nesten bare i utforkjøringene man hadde en sjanse til å gå forbi. For i hver liten dump — med et fall på tre-fire meter — lå det italienere i en eneste mølje. Livredde for å bevege

seg slik at de kunne bli truffet av dem som passerte. Men forbitret over at noen var så uforsiktige å kjøre forbi — de skrek etter oss eder og forbannelser.

NORDMENN POPULÆRE

Til gjengjeld var begeistringen stor blant dem som kranset løypa, særlig i de mange maleriske små landsbyene vi passerte. Selv en løper med d. u.'s svake posisjon ble tiljublet, ikke minst på grunn av norske lagets meget farverige og særpregede løperdress. Nordmenn var så populære at det var nesten håpløst å slippe fra de søte vertinnene på matstasjonene (etter løpet angret man forresten på at man ikke hadde ofret litt mer tid på akkurat den detaljen — eller rettere sagt — de detaljene).

Samtlige i WIL-femmeren plaserte seg blant de 1500 beste, Petter'n (med tilnavnet Larsen) ble til og med så bra plassert som 307 — enkel regning gjør det klart at han var blant de fem beste prosentene. Til tross for at han hadde startet i siste pulje. En ung mann som vet hvordan han skal komme seg frem her i livet, vil mange si.

Løperfesten får andre skrive referat om, d. u. finner å måtte begrense seg til et rent sportslig referat. Men moro var det å være med, forhåpentligvis blir det anledning for enda flere til å delta neste år.



LØST
og
EAST



TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER **TANKSKIP**

TEMPLAR ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Concord 6. mars i Wilhelmshaven, og seiler nå i løsmarkedet. Skipets første reise etter tilbakeleveringen var fra Persian Gulf til Dar-es-Salaam, og det ventes nå lasteklar igjen i Persian Gulf ca. 10. mai.

TIBERIUS, TAURUS, TAMANO og TABRIZ fortsetter på sine tidscertepartier som før.

TIGRE ble overtatt fra Stord 28. februar, og gikk inn på sitt 5 års t/c til Shell 1. april.

OBO og O/O CARRIERS:

TURCOMAN og TARTAR fortsetter også på sine respektive tidscertepartier, TURCOMAN i «kombinert» fart med avvekslende bulk/oljelaster, mens TARTAR holdes i regulær oljetrade av sine befraktere.

BULK CARRIERS:

TAKACHIHO fortsetter på sitt tidscerteparti til Fritzen. Skipet har tatt 2 malmlaster Narvik—Emden, derefter malm Lower Buchanan—Rotterdam, malm Kirkenes—Rotterdam, igjen en malmlast Narvik—Emden. Den 28/4 gikk skipet fra Puerto Ordaz, Venezuela, med en malmlast til Ymuiden, Holland, hvor det ventes ca. 10/5.

TAKAMINE ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Shinwa i Kobe 27/2, og ble samtidig levert sine nye befraktere, Canadian Transport, Vancouver. Skipet har fortsatt gått i malmtrade mellom Australia og Japan. Det ankom Port Dampier 16/4 og avgikk først 1/5 p.g.a. streik, for Kontinentet.

TAKARA fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Skipet gikk fra Norfolk med kull 17/2 og losset i Wakayama 23—25/3. Derefter gikk skipet i ballast til Dampier og lastet malm for Taranto og Eleusis, ETA ca. 9/5.

TANABATA ble tilbakelevert fra sitt 3-års tidscerteparti til Kaiser i Fukuyama 28/1 og gikk samtidig inn på sitt t/c til Shinwa. For disse befraktere hadde skipet 2 malmlaster Australia—Japan. Skipet ble tilbakelevert i Kure 1/4 og ble samtidig levert sine nye befraktere, K-Line, Tokyo. Skipet ankom Newcast-

le, Australia 14/4, men p.g.a. «congestion» begynner lasting først 6/5 og beregnet avgang er ca. 9/5 for Japan.

TAKASAGO fortsetter på sitt tidscerteparti til Daiichi. Etter utlossing i Trieste 14/2 gikk skipet til Norfolk hvor det lastet kull 8—17/3. Lossehavn var Kimitsu med avgang 29/4. Skipet er nå på vei til Roberts Bank, Vancouver med beregnet ankomst ca. 11/5.

TROLL FOREST fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Etter lossing av biler fra Japan i Jacksonville 23/3 gikk skipet til New Orleans hvor det lastet korn. Lossehavner i Japan er Yokohama og Mizushima, ETA ca. 4/5.

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

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

TROLL RIVER som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til MOSK. Etter lossing av biler fra Japan i Newark, Jacksonville og Baton Rouge 3—11/2 gikk skipet til New Orleans for lasting av korn. Kornet ble losset i Kobe, Hakata og Hiroshima i tiden 21/3—4/4 hvorefter det ble lastet biler i Yokkaichi 5—6/4. Bilene skal losses i Newark og Jacksonville hvor skipet er ventet ca. 6/5.

TROLL LAKE som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til N.Y.K. Etter lossing av biler i Lake Charles 26—29/1 gikk skipet til New Orleans og lastet korn som ble losset i Moji 16—20/3. Derefter ble det lastet biler i Nagoya som ble losset i San Francisco og Los Angeles 6—13/4. Derefter ballastet skipet til Japan og ankom Hiroshima 29/4. Neste reise blir sannsynligvis en last biler fra Japan til Seattle og derefter tilbake til Japan i ballast.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

LUIGI D'AMICO ble tilbakelevert i Durban 8/4 etter en reise fra Finland med papir.

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	H. Blindheim	Tor Furrevik	Cengiz A. Ersan	A. Storstein	Per Pettersen	Leif Schjelderup	Karsten Frostad	S. Nordby	T. Karlsen	F. Mayer	S. Otterlei
TAGUS	T. Mikkelsen	Willy Petterson	Kåre Omsted	Carl Gronli	Roy Hansen	F. Antonsen	Rolf Bjerkholdt	E. Malmstein	J. Bjørgum	Barkost	Johan Nilsen
TAIKO	A. M. Kristiansen	Sigmund Årvik	H. Johansen	J. Sagberg	G. Stangeland	Ingri Berg	Ole Ertvik	A. Berg	Jan Inge Bru		Kåre Saua
TAIMYR	Willy Lund	A. Rinnan	Arne Evensen	Per Wettre	A. Heggem	A. Ingebrethsen	Jostein Voksø	O. Kongshaug	I. Hansen		Per A. Hansen
TAIPING	Rolf Karlsen	P. Harstad	K. Gulliksen	Tron Buas	A. Skaseth	L. A. Johansen	Alf Endresen	Harald Hansen	P. Nicolaisen		A. Eriksen
TALABOT	S. Aksnes	Odd R. Elde	Yngvar Knutsen	T. Hultmann	R. Gjuv	Kåre Rydjord	Arvid Hole	A. Fredriksen	H. Bjørnøy		Ole Rødseth
TAMERLANE	L. Øksnevåg	Ole Hagen	T. Strømsnes	Ivar Thorsen	Egill Skau	Magne Dale	K. Nordlien	Svann Liland	Mikal Bakke	S. Lorentzen	Håvardsholm
TARAGO	A. B. Daviknes	Rolf Hansen	Ernts Rojahn	H. Edvardsen	O. Fredriksen	Knut Sætre	Frank Eriksen	Kjell Gjøsdaal	B. Kvarteig	S. Blankholm	Per Møller
TARANTEL	A. Kvinnsland	Kjell Fagerbakk	G. Halvorstad	J. Eldheim	Chu Kwan Fah	G. Johansen	Odd Ottersen	W. Kolbjørnsen	R. Myklebust	B. Bakke	K. Fredholm
TARN	J. Bjørnholm	L. Amundsen	O. Skoyen	Tom Lystad	L. Abrahamson	Gunnar Jensen	Knut Sollid	Y. Magnussen	A. Flåten		U. H. Pedersen
TARONGA	S. Dømmestøl	Atle Nyheim	Tor O. Bjerkeng	H. Marthinson	A. Guttormsen	Ingri Berg	Jens Thorvaldsen	S. Vikene	T. Kvalnes		E. Thoresen
TEMERAIRE	Alf Tepstad	Rolf Håbu	Ulf Snerting	J. Langnes	Else Lovang	Marit Johansen	S. Hafskjold	O. Ingebrigtson	Karsten Aaen	O. Isaksen	F. Magnussen
THEBEN	V. Foynes	G. Øskarsen	Ulf Snerting	Lars Hvam	Helge Berg	S. Christoffersen	Reif Nilsen	O. Årseth	Bjørn Lobben	W. Haug	A. Hermansen
THEMIS	K. Helminsen	T. Bjerkeng	S. Nordvik	Skjæveland	R. Jacobsen	Bodil Hagen	Louis Skaar	Thor Ertzen	Kåre Malby	T. Johansen	O. Rudsbråten
TIBER	I. Fjelle	Jens Sønsteby	O. Lindholm	T. Byklum	Jan A. Solli	Odd A. Roald	T. Akerbæk	Leif Aronsen	Ingvar Holten	T. Rosenbergt	O. Rudsbråten
TIJUCA	S. Gustad	Tanored Eriksen	Per Podhorny	J. Møglund	W. Berg Sørensen	Trond Rian	Odd Jacobsen	Johs. Ødegaard	Ø. Bolstad	Odd Gjæstund	Finn Karlsen
TIRRANNA	Th. Hansen	Tore Ottesen	H. Helgesen	Åge Hansen	B. Arnesen	Aage Sørensen	Hans Garnes	H. Nyberg	L. Elvsås	K. Furuholm	T. Rossevik
TOLEDO	Kjell Dahl	Andreas Lervik	Nils H. Kvernes	O. Birbakken	H. Barstad	Brit Simonsen	S. Simonsen	E. Sandheim	H. Sandheim	Per Elnarsen	A. Bjelland
TOMBARRA	A. Skipnes	Odd R. Larsen	Bjørn Brattås	Kjell Asvik	G. Johansen	Ole Simonsen	K. Øvreliid	Christoffersen	H. Kvarnes	A. Pedersen	A. Nålund
TORO	Svein Ulseth	P. Johansen	Salvesen	Sovanes	O. Longum	M. Elde	M. Alnes	H. Jørgensen	Rolf Olsen		Jan E. Snare
TORRENS	Fr. Leyre Olsen	B. Mortensen	Bjørn Bakke	O. Wikerøy	Sten Opsahl	Kirsti Bakke	Hans J. Nilsen	John Netland	Per H. Osvik		S. Tveit
TOULOUSE	A. Thygesen	J. Henriksen	Rolv Lillebo	K. Møhlum	Egill Berg	Audhild Moen	Johan Olsen	Ø. Schrøder	Ole Andersen		N. Skrovseth
TOYAMA	I. Husum	Leif Haugen	Hans Hagestad	A. Wrengsted	Nils Olsen	Jon Brøten	Petter Hasund	P. Strandkleiv	H. Jorden	A. Torgersen	Jon Kleppe
TRAVIATA	Rolv Verpelde	Johs. Johansen	Vidar Jacobsen	A. Frøstad	A. Eriksen	Torunn Feste	Leif Bjerkvik	T. Trondsen	Trond Karlsen	O. Farstad	M. Larsen
TRIANON	J. Jakobsen	Kolbjørn Voss	S. Johannessen	O. Bjørhusdal	H. Remme	Odd B. Stam	Per Hiltstad	T. Leine	Roll Randby		N. Hegge
TRICOLOR	R. Kolderup	Paul R. Lie	Tore Hagen	Ole Chr. Næss	Odd Karlsen	John Giske	Per Hiltstad	Oddmund Kvam	R. Holmen	W. Lundeng	O. Sande
TRINIDAD	M. Lausund	B. Sakshaug	E. Bakkejord	J. Rindahl	S. Pedersen	S. Emhjellam	Ove Lokkebo	E. Larsen	E. Pettersen		Rolf Sirnes
TROJA	Kr. Kristoffersen	Lars Mannes	Hans Schanche	J. Bergland	A. Hellsfjord	Norvald Veel	Åge Grønvald	Birger Haug	S. Pettersen		Horst Florian
TUGELA	R. Ambjørnsen	Tore Larsen	S. Støhr	Jarle Moltu	Raidar Sem	B. Fluto	G. Slinning	K. Nilsen	L. Anassen	F. Baar Dahl	R. Neergård
TULANE	O. Abrahamson	Olav Klock	Gunnar Talgo	A. Andersen	Terje Fluto	J. Skillestad	L. Svendsen	Kjetil Bostad	Harald Rogne	H. Kr. Pedersen	E. Gissum
TURANDOT	Ole Hornvedt	Peder A. Lie	Alf Vorren	H. Evensen	W. Biaalfid	Reidar Nygaard	W. Strand	Helge Aasen	L. Lyngvær	R. Heggheim	Fung Yung Keun
TYR	R. Brattvang	P. Sinnes	S. Karlsen	P. Fljortoft	W. Braandsvik	Tore Andersen	S. Blgseth	O. Hammervold	T. Myklebost		J. Karlsen
TØNSBERG	Nils Iversen	H. Williamson	O. Kragseth	H. Elverud	L. Mellebråten		Ø. Gornes	G. Himberg	E. Andersen		T. Sønstebo
Bulkbåter:											
TAKACHIHO	K. Bertelsen	Nils Linge	E. Mathisen	E. Kamsvåg	Gunnar Jesen	Jan Myrstad	Trygve Børve	Bjørn Hoff	E. Andersen	G. Haugsand	Bjørreg. Jørgensen
TAKAMINE	Finn Østlie	H. Thomassen	W. Christiansen	Per Seter	K. Skotheim	Rune Stavaas	Sverre Aakre	G. Andersen	H. Benjaminsen		S. Roteigen
TAKARA	E. Pettersen	Karl Haddal	A. Eriksen	K. Grindskar	K. Eidem	Karl Nilsen	Th. Thoresen	Erik Hansen	L. Lillevik		O. Sætre
TAKASAGO	A. Nesbjørg	S. Augensen	Kåre Winge	J. Sande	Chr. Røed	W. Ødegård	Kåre Hole	G. Rebbestad	H. Engenes		A. Buer
TANABATA	O. Gjeldnes	J. Jakobsen	T. Markussen	T. Edvarsen	Bjørn Jøraas	Eliassen	E. Jenderå	A. Vindheim	P. Syvertsen		Ulf Østvik
TROLL FOREST	C. Melby	G. Christoffersen	Kjell A. Greåker	K. Dromsnes	A. Ruud	Ellen Heum	D. Brandshaug	E. Karlsen	E. Gjellestad		E. Gundersen
OBO-båter:											
TURCOMAN	Per Halten	Rolf Østgård	B. Notland	B. Nordberg	Chou Wal	A. Pedersen	G. Haeselich	H. Hareide	Ove Rring	J. Klaveness	Rolf Rudi
Tankbåter:											
TABRIZ	H. Abrahamson	Erik Kvastad	W. Storheil	S. Bjølgerud	Stigurd Kure	R. Sørensen	Thor-Finn Farno	O. Schrader	Th. Halseth	Emil Stang	H. Schjerven
TAMANO	A. Mikkelsen	T. Gjæstad	Lars Stokke	G. Steen	W. Melbye	W. Andersen	Leif Hansen	E. Nilsen	T. Fagernes	S. Madsen	J. Sarginson
TARTAR	P. Valldal	Bjørn Vigelsjø	Kåre Ramberg	Roar Hansen	Thor Holmen	Jan Hansen	Odd Mathisen	Olav Flaaten	Andrew Larsen	T. Andersen	M. McDonald
TAURUS	Kai Samuelsen	Svein Jensen	T. Olafsen	S. Svendsen	E. Engelbrethsen	P. Svlnsås	K. Eckhoff	T. Rokling	Svein Male	R. Andersen	Arne Schaufel
TEMLAR	E. Christensen	A. Pedersen	Ole Loe	Ove Lid	Steinar Saure	Jan E. Larsen	Kjell Jansen	E. Olsen	K. Melland	T. Kristensen	Chr. Hepworth
TIBERUIS	K. Antonsen	Jan Thomassen	Fritz Strand	O. Eiklund	Finn Egedahl	B. Thomassen	R. Johannessen	R. Johannessen	P. O. Tyholm	H. Krydsby	T. Stubberud
TIGRE	Ove Stag	Johs. Solheim	J. Haugstulen	K. Tjæstolven	Kjell Olsen	Sven Stene	Arvid Jensen	Kåre Mathisen	Rolff Ness	Ø. Løland	J. Sjøholt
Nybygg:											
ULSTEIN 126	B. Haaaland	Yttergård	A. Schei		F. Johannesen		J. Giske	A. Waagen			E. Stokstad
MITSUI	R. Pilskog	T. Ringsøy				Dag Larsen	Bård Risvold	Nils Antonsen			
Supply skip:											
TENDER TROUT	P. Farstad	T. Bang Olsen					R. Folgero	O. Rødseth			
TENDER TARPON	Johs. Steinsvåg	Bjerkeli/Pedersen					I. Øystrom	A. Pedersen			
TENDER TURBOT	R. Isaksen	H. Lund					H. Valen	S. Kverne			
TENDER CARRIER	O. Karlsen	S. Holbu	Halvorstad		A. Gulbrandsen		Ole Olsen	A. Sinding			S. Simensen
TENDER TRIGGER	Frøystadvåg	Støp					Ø. Overås				