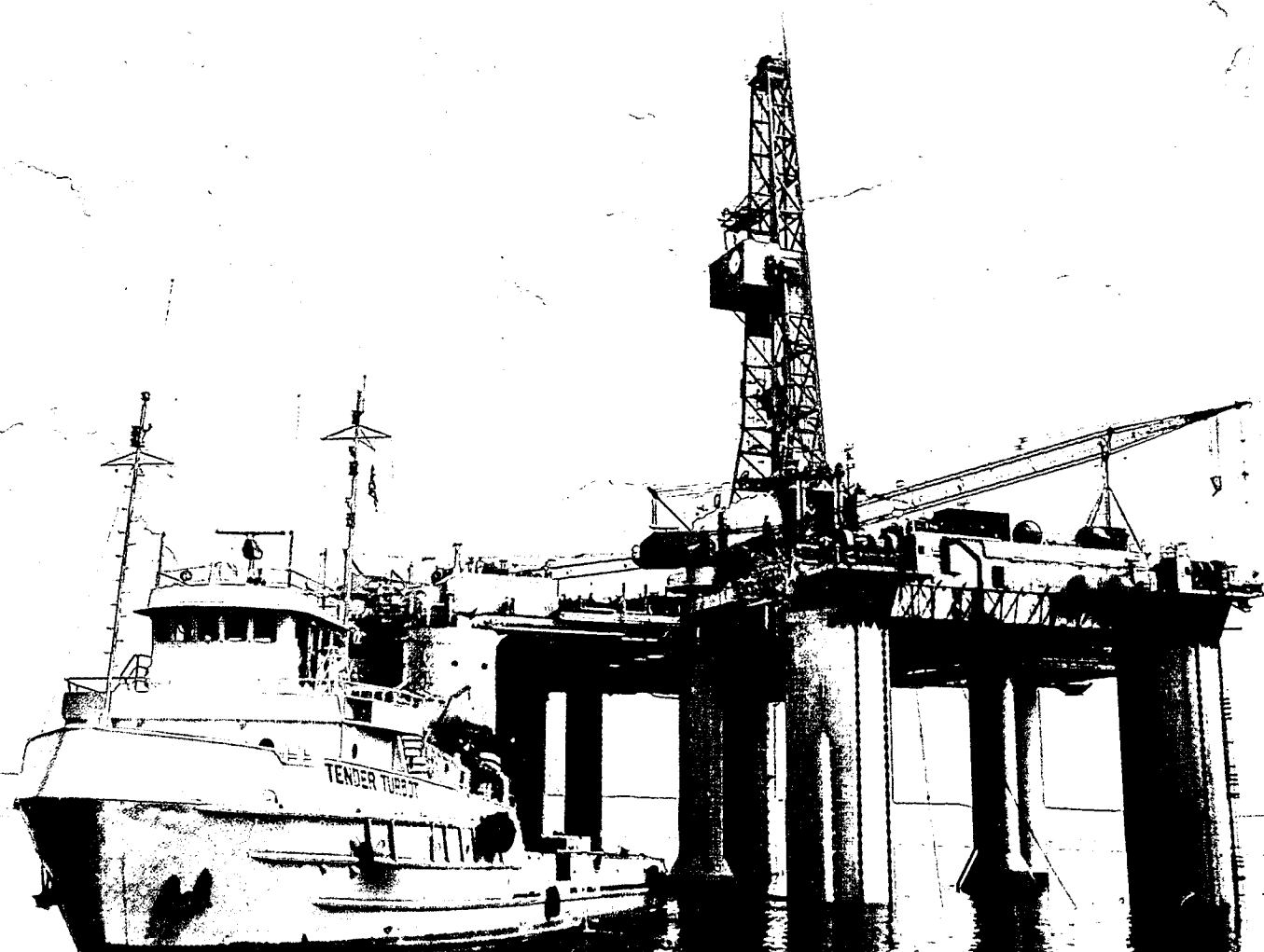


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

# SKIB-REDERI

nr. 3/74



## INNHOOLD

NR. 3 - 13. ÅRG. - OKTOBER 1974

# SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Vår ære og vår makt . . .

Et stort rederi bør ha flere ben å stå på

TACHIBANA

WW-rørfraktningsfartøy vekker oppsikt

Navnekonkurransen — oljerigger

AMVER

FN-konferanse for havets folkerett

UNCTAD

Forberedelse til pensjonsalderen

Gjennom skybrudd og solregn

Brannhavarier må forhindres

Skipsmekanikeren

Torrens-mannskapet på ørretfangst

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt

Løst og Fast



Forsidebildet viser oljeriggen ODIN DRILL og WOS's forsyningskip Tender Turbot på en stille og sommerblank Oslofjord. Riggen lå oppankret utenfor Slemmestad og drev her klargjøring for operasjoner i Nordsjøen.

## Vår ære og vår makt . . .

Vår nasjonale ære har vi med overbevisning knyttet til høye idealer, først og fremst respekt for og håndhevelse av internasjonal rett og solidaritet.

Vår ære har nærmest funnet sitt nasjonale alibi i vår konsekvente opptreden overfor folkerettsbrudd og større nasjoners forsøk på selvtekt.

Vår ære har tjent oss godt, slik internasjonal solidaritet og et godt regelverk alltid tjener den som er liten og har minst å bidra med. Vår ære har bent frem vært lukrativ.

Men internasjonal solidaritet er ikke alltid et spørsmål om å beklippe **andres** rettigheter. Den som har makt, må også rette søkelyset mot seg selv.

På to sentrale områder har Norge i dag slik makt at vi settes på en internasjonal prøve. Prøvestenene er fiskerigrenseutvidelsen og det vestlige energisamarbeide (ECG).

Folkeretten hindrer neppe Norge i en grenseutvidelse til 50 sjømil, men den bør avholde oss fra en utvidelse uten rimelig tilbud til og forhandlinger med de land som blir skadelidende. I referatet fra Havrettskonferansen annet sted i «Skib-Rederi» understreker Arne Rikheim at Norges muligheter for effektiv protest på områder som flaggdiskriminering, gjennomfartsproblemer etc. vil bli vesentlig redusert, dersom vi selv går foran med tiltak på et annet område før dette har klar hjemmel i et alment akseptert internasjonalt regelverk.

Farlig er også vår nølen når det gjelder å delta i det vestlige energisamarbeide som skal søke å forhindre, ev. dempe virkningene av en ny oljekrise. Ved å stille oss utenfor et slikt oljesamarbeide vil vi avvise internasjonal solidaritet i et av de få tilfeller hvor Norge ikke utelukkende er mottaker av fordeler. Denne gang har vi noe å bidra med utover vår ære og vakre ord.

Sterke krefter motarbeider en positiv løsning. Disse krefter representerer et nytt forsøk på å løsne våre tradisjonelle internasjonale bånd.

Ingen næring står de praktiske virkninger av vår utenrikspolitikk så nær som skipsfarten. Det gir sjøens og skipsfartens folk en spesiell oppgave. Enten vi er ute eller hjemme bør vi sørge for å bidra til nasjonalt klarsyn og internasjonalt samarbeide, — det som hittil har gitt oss både ære og makt.

JPS.

ADM. DIREKTØR LEIF TERJE LØDDESØL:

# Et stort rederi bør ha flere ben å stå på

*«En bedrift er en levende organisme. Den skal ikke gå i takt, men hvert ledd må ha rimelig kjennskap til hva andre gjør for at man skal trekke i samme retning.»*

*Administrerende direktør Leif Terje Løddesøl gir i dette intervju Skib-Rederi's lesere et åpent innsyn i den filosofi og de analyser og vurderinger som er noe av bakgrunnen for daglig ledelse av konsernet Wilh. Wilhelmsen. Linje, tank, bulk og olje er rederiets sentrale interesseområder. Løddesøl plasserer dem alle innenfor en felles ramme, og han tegner dermed profilen av et Wilh. Wilhelmsen i pakt med de beste tradisjoner.*



## TRUENDE SKYER OVER 1974?

— 1973 var et eksepsjonelt år for skipsfart, preget av solid høykonjunktur. Hvordan vurderes forholdene i dag?

— 1973 var utvilsomt preget av høykonjunktur, men jeg tror det er like nødvendig å understreke det som ligger i første del av spørsmålet, nemlig at 1973 var et eksepsjonelt år for skipsfarten. Forhold som mange betraktet som faste holdepunkter sviktet som kvikksand. Verdien av dollar og pund var ikke mer som før, vi fikk revaluering og deretter sterkt fall i kursen på yen, revaluering og press på den norske krone, inflasjon, og tildels sterk økning av våre driftsomkostninger, høykonjunktur og stor lasttilgang, og sist men ikke minst energikrisen og ekstreme bunkers-

omkostninger. Vi begynner kanskje alt å glemme det, men disse begivenheter preget i høy grad vår arbeidsdag i 1973.

Selv om altså 1973 var et år med høykonjunktur, tror jeg ikke man må glemme de uroelementer som lå bak. Disse har fortsatt å skape uro i 1974, hvor inntrykket av høykonjunktur ble gradvis svekket. Enkelte sier nå at den vestlige verden er kommet inn i en nedgangskonjunktur som kanskje er den kraftigste siden krigen og at det er få eller ingen tegn til at tendensen er i ferd med å snu.

Her i Norge har vi imidlertid, bl. a. på grunn av oljeeventyret, vært beskyttet. Det er imidlertid særlig det internasjonale bildet som vil påvirke oss som rederi. Endel økonomiske spåmenn peker på likhetspunkter mellom dagens utvikling og utviklingen i 1929—30.

Andre ser mindre bekymringsfullt på situasjonen. Helt uten lyspunkter er situasjonen ikke, og vi har i dag flere økonomiske virkemidler enn dem som var disponible i 1930-årene. Som rederi tror jeg imidlertid vi gjør rett i å ta høyde for en mer problematisk periode i årene fremover og basere vår planlegging på det. Ekstremt utsatt er vi i dag ikke. Det meste av vår tank og bulkflåte er sluttet opp, og på linjesiden har vi basert vår tonnasjeinnsats på en «normalsituasjon». Den voldsomme veksten i traden i 1973, har vi måttet dekke opp ved innbefraktet tonnasje, noe som tildels har gitt tap. Ettersom handelen reduseres, kan vi begrense denne form for befraktning og fortsatt seile egne skip.

#### PLANLEGGING OG SKIPPERSKJØNN

— Hvordan influerer konjunktursvingningene på den kontinuerlige planlegging i firmaet?

— Konjunktursvingningene må vi jo leve med i vår bransje. Følgelig må vi ta høyde for dem, først og fremst gjennom risikobalansering, og derved forsøke å begrense effekten av negative overraskelser som måtte komme. Driftsmesig må vi prøve å gjøre en best mulig jobb.

Konjunktursvingninger er også en av årsakene til at vi planlegger på en slik måte at vi opprettholder en viss fleksibilitet. Dette kan synes selvmotsigende, men er det ikke. Det som vi som er ansatt i firmaet må venne oss til å akseptere, og helst trives med, er omskiftninger. På mange måter tror jeg det er sunt for oss alle at vi stadig flytter vegger!

— Men er ikke shipping vesentlig intuitiv konjunkturutnyttelse — skipperskjønn?

— Både ja og nei. Jeg tror evnen til å velge tidspunkter for kontrahering, salg og tilslutning er like vesentlige i dag som før. Noen kaller denne evnen skipperskjønn, men skipperen i dag vet meget mer enn før og har nye instrumenter til disposisjon. Langtidsplanlegging er et slikt verktøy som kan hjelpe oss til å se de langsiktige konsekvenser av å bruke skipperskjønn. Med det åpne og intime samarbeid vi har i hele ledelsesstrukturen i Wilh. Wilhelmsen, har vi også evnen til å slå fort til når det trengs.

#### KONTRAKTMASSE OG TRANSPORTBEHOV

— Vi startet med å spørre om hvordan de økonomiske fremtidsutsikter synes å være. Hvordan ser du på forholdet mellom den kolossale kontraktmasse i verden i dag og økningen i transportbehovet?

— Den kolossale kontraktmasse som det refereres til er hovedsakelig tank, og på denne sektor tror jeg nok man i 1970-årene kan få se dårlig balanse mellom tilbud og etterspørsel. Men situasjonen kan være annerledes for andre skipstyper. Linjelastene har vært økende uten at særlig mange kontrakter er blitt plassert. Skal man på denne sektor spå om balansen, kan det kanskje bli til shippingens fordel.

#### WILH. WILHELMSEN I KOMMENDE ÅR

— Hvordan ser du rederiet utvikle seg i årene som kommer?

— Dette er jo et veldig omfattende spørsmål som krever grundig drøftelse, men jeg kan godt fortelle litt om mine tanker.

For det første tror jeg det er viktig at vi som stort rederi bør ha flere ben å stå på. Hittil har vi hatt tre, nemlig linje, tank og bulk. Nå er oljeaktivitetene i ferd med å bli et fjerde. Gjennom senere kontrahering har vi også øket engasjementet i tank og bulk. Bena blir mer like sterke.

Innenfor de fire hovedgruppene som er nevnt, tror jeg at jeg vil si følgende:

På linjesektoren har vi gjennomført et investeringsprogram på Europa—Østen og Europa—Australia. I disse to trades har vi valgt forskjellige typer skip og var ikke de første med ny tonnasje — og begge deler skal vi være glade for. Begge trades bør utvikle seg bra. Tilleggstonnasje vil gradvis trenges; på Østen containerskip, ikke så forskjellig fra de nåværende, mens man på Australia kanskje må søke rimeligere tonnasje. I begge trades vil vår vekst bli mindre enn den prosentvise totale vekst i traden. Det er politiske grunner som vil fremtvinge dette resultat, ikke at vi ikke er konkurransedyktige.

Barber Lines har fått en ny giv gjennom samarbeidet med Blue Sea. Vi må se hvordan dette samarbeidet forløper før vi kan trekke videre linjer. Barber får fortsatt bruk for 15 av våre skip.



Våre såkalte «inhouse lines» kjøres godt. Et hovedinntrykk er imidlertid at tonnasje er i eldste og minste laget, og gradvis vil den trenge fornyelse. Et problem på både Syd-Afrika-, P.G.-, India-, New Zealand-linjene og Willine er imidlertid at vi er for små til å forsvare store nyinvesteringer. Etterhvert som traden totalt moderniseres, står vi, hvis vi fortsatt vil være med, overfor valget mellom å trade fleksibelt og med mindre skip, eller gå inn som en ubetydelig partner i nye konsortia, og da er ikke jeg i tvil om at jeg foretrekker det første. På Syd-Afrika har vi valgt. Der står man overfor kolossale investeringer i samordnet Konferanseregi, og det er containerskip man investerer i. I samarbeid med Trans har vi valgt å se utviklingen an. Vi vil fortsatt samarbeide med Konferansen, men vil utvikle trafikken på Norden separat.

En eventuell fornyelse kan for våre «inhouse lines» kanskje skje ved investering i enkle, store, men nærmest konvensjonelle linjeskip — «arbeidshester» — som kan byttes om og brukes i alle linjer, og som også er anvendelige i trampfart. Motsatt av hva vi hittil har gjort, tror jeg altså at vi kanskje kommer til å «generalisere» og ikke spesialisere oss.

På tanksiden har vi de helt store skip pluss de fire i underkant av 100 000 tonn. I dag er tankmarkedet dårlig, men det har alltid svingt. Bare ett av våre tankskip er fri. De andre er beskjefteget til 1976 eller lenger. Det er nok mulig at Midt-Østen-krigen og de høyere oljepriser i hvert fall vil lede til redusert vekst

i oljeforbruket, men likevel tror jeg ikke våre nybygningskontrakter ved NNK skal bli lette å gjøre om igjen hva prisen angår, med den inflasjonstakt vi har sett.

På bulksiden har vi gjennom de to nye kontraktene på Götaverken, satset på det vi tror blir en fremtidig riktig størrelse, med 122 000 tonn på minst mulig dyptgående og med god transportøkonomi. PanMax-serien viser seg meget gunstig, men her har vi allerede 6 skip. På denne sektor likesom for tank er det med store skip, der mannskapsutgiftene utgjør en liten prosentvis andel av de totale driftsutgifter, vi kan hevde oss under norsk flagg. Norge er utvilsomt blitt et høykostland, noe vi i høyeste grad må ta med i vår planlegning. Den gode kvalitet på offiserer og mannskap vi har i Wilhelmsen-flåten gjør det også naturlig å tenke i retning av kapitalintensive og teknisk avanserte skip.

## OLJE

— Og hva så med oljevirkosomheten?

— Først og fremst er det jo shipping vi er engasjert i, selv om oljevirkosomheten er i ferd med å bli vårt fjerde ben. Wilhelmsen Offshore Services har en stadig voksende flåte av forsyningsskip, som inneholder tonnasje tilpasset forskjelligartet behov, altså igjen fleksibilitet. Fortsatt vekst kan påregnes på denne sektor.

I tillegg har vi nå kontrahert tre H-3 rigger, en i Finland, en fra Aker og senest en i Singapore. Det er mange grunner til at det er «semisubmersible»-rigger vi har gått inn for. Dette er jo et felt hvor vi kan bygge på vår maritime ekspertise, samtidig som vi erverver oss kunnskaper på nye sektorer. Vi planlegger å ta hånd om alle funksjoner ombord i riggene selv, både de mer maritime og selve boreaktiviteten.

Engasjement på denne sektor gjør også at vi kan nyttiggjøre oss den ekspertise som er bygget opp innen vårt rederi og hos vårt personell. Gjennom de stadig større skipsenheter, særlig på tank- og bulksiden, har antallet skip i vår flåte sunket fra ca. 75 til 50. I denne prosess har vi gradvis redusert vårt personell. Samtidig er personellet en av våre viktigste ressurser. Oljeaktivitetene trenger flere folk enn tilsvarende investeringer på skipssiden. På de store tankskipene trengs til enhver tid noen og tredve mann, mens en oljerigg vil beskjeftige ca. 50. Disse arbeider på skift med 50 til og dette er igjen mer enn vi trenger som utskiftningsmannskap for et tankskip. Vi kan gjennom disse investeringer nyttiggjøre oss den ressurs av dyktige folk som vi helt utvilsomt har.

— Hans Geelmuyden sier i sin bok «Skipsfarten vår»:

«Da Vesten i Amerika ble åpnet for nybrott, søkte initiativ og kapital dit — det kastet mer av seg enn skipsfarten: amerikanernes manglende konkurransevne på sjøen ble ikke født av nederlag eller svakhet. De grep det beste og slapp fra seg det nestbeste... Tross eventyrlysten ville nok vår flåte blitt mindre hvis Norge hadde hatt et annet klima, 10 sentimeter jord overalt, og bra med olje og malm.»

Er det denne situasjon vi nå i virkeligheten står overfor?

— Jeg tror ikke det var noen dårlig beskrivelse Geelmuyden ga. Ressursknapphet var kanskje en av hovedfaktorene bak satsingen på skipsfart. Men i dag er vår kunnskap på skipsfartsektoren en ressurs vi utnytter i oljesammenheng. Vår kunnskapsressurs her kan godt vise seg å ha lengere levetid enn det såkalte oljeventyr.

## INFORMASJON OG TILLIT

— Du har lagt mye vekt på informasjon og er selv initiativtageren til de informasjonsmøter som har vært holdt i løpet av det siste året — hvorfor informasjon?

— En bedrift er en levende organisme. Vi skal ikke gå i takt, men hvert ledd i organisasjonen må ha rimelig kjennskap til hva andre gjør for at man skal trekke i samme retning. Informasjon er derfor nødvendig og bidrar også til å øke tilfredsheten med arbeidet. Den arbeidsinnsats hver enkelt gjør er ofte spesialisert og lar seg ikke måle. Måles kan den bare sammen med andres innsats. Da bør vi vite om hva andre gjør, hva målet er og hva resultatet blir. Derfor informasjon.

Jeg må imidlertid åpent innrømme at dette med å informere er meget vanskeligere enn jeg trodde i en så stor bedrift som vår. For det første er det et spørsmål om tid, men i tillegg kommer det vi kan kalle «tekniske vanskeligheter».

Et enkelt eksempel kan kanskje illustrere dette:

1. januar innleder vi f. eks. forhandlinger om en ny bulkcarrier, fordi vi har fått et spesielt tilbud som mange andre ville være interessert i hvis de fikk kjennskap til det.

Den 15. januar blir man enige om pris og betalingsbetingelser, men tar forbehold om senere enighet om spesifikasjoner på skipet, detaljert enighet om kontrakt, og myndighetenes tillatelse.

Spesifikasjonene er klare 1. februar, kontraktsformularet gjennomgått 15. februar og 15. mars gir myndighetene sin tillatelse. 15. mars ber motparten om at avtalen skal holdes hemmelig til 1. mai.

Når skal vi underrette hele organisasjonen? Hvis ikke spesielle hensyn taler mot det prøver vi nå, i eksemplet ovenfor, å gi informasjon allerede 15. januar. Vi har gjort det på fortrolig basis, noe som har vært respektert, og jeg har ingen eksempler på at fortroligheten har vært brutt. Dette sier litt med en så stor stab som vår.

Men jeg vil gjerne også selv bli informert, få kontakt og holde en åpen dør. Etter beste evne prøver jeg derfor å delta der jeg kan, ved å vandre litt i kontoret, besøke skipene der sjansen byr seg, og se hvordan laste- og lossearbeidet går. Men som sagt, vi er mange og aktivitetene mange, så jeg når langt fra over det jeg gjerne ville. Kanskje vi alle sammen skulle bruke Skib-Rederi litt oftere i vår dialog?

# PERSONEN LTL

— Kan du i få ord formulere din lederfilosofi?

— Det er viktig at et firma ledes ut fra en felles ledelsesfilosofi. Likt skal man ikke tenke, men i parallelle baner. Under henvisning til en ledelsesfilosofi, bør det bygges opp en organisasjon som er riktig og benytter de ledelsesverktøy som foreligger, slike som budsjettering, kontroll, langtidsplanlegning, etc. Når operative systemer foreligger og funksjonerer, bør arbeidet delegeres.

Personlig er jeg mest tilbøyelig til å tro at de fleste av oss funksjonerer best når de har litt for meget, og litt for vanskelig arbeid å utføre.

Dette er teorien. Den er ikke lett å omsette til praksis i en stor organisasjon. Det krever innsats av oss alle.

— Hvordan fordeles arbeidsdagen mellom juristen og shippingmannen Leif T. Løddesøl?

— Om ikke død, så er i hvert fall juristen sovende, og shippingmann er jeg vel i grunnen heller ikke. Likevel synes arbeidsdagen full. Er det det som kalles administrasjon?

— De ansatte har hatt gleden av å se deg som aktiv i WIL, både som spiller på håndballaget og som deltager i Holmenkollstafetten. Hvordan tilbringer administrerende direktør sin fritid?

— Jeg er redd for at den glede jeg måtte skape på idrettsbanen i dag nærmest må være av det komiske slag. Som de fleste strever jeg vel mer med å finne fritid, enn på å spekulere over hvordan den skal benyttes. I fritiden har jeg ikke noen bevisst målsetning, snarere å ha det litt moro — og WIL er moro. Med appetitt på mye, nytter det imidlertid ikke å sette seg for prestisjese mål.

Ved adm. direktør Leif Terje Løddesøl's tiltredelse mai 1973, skriver VG:

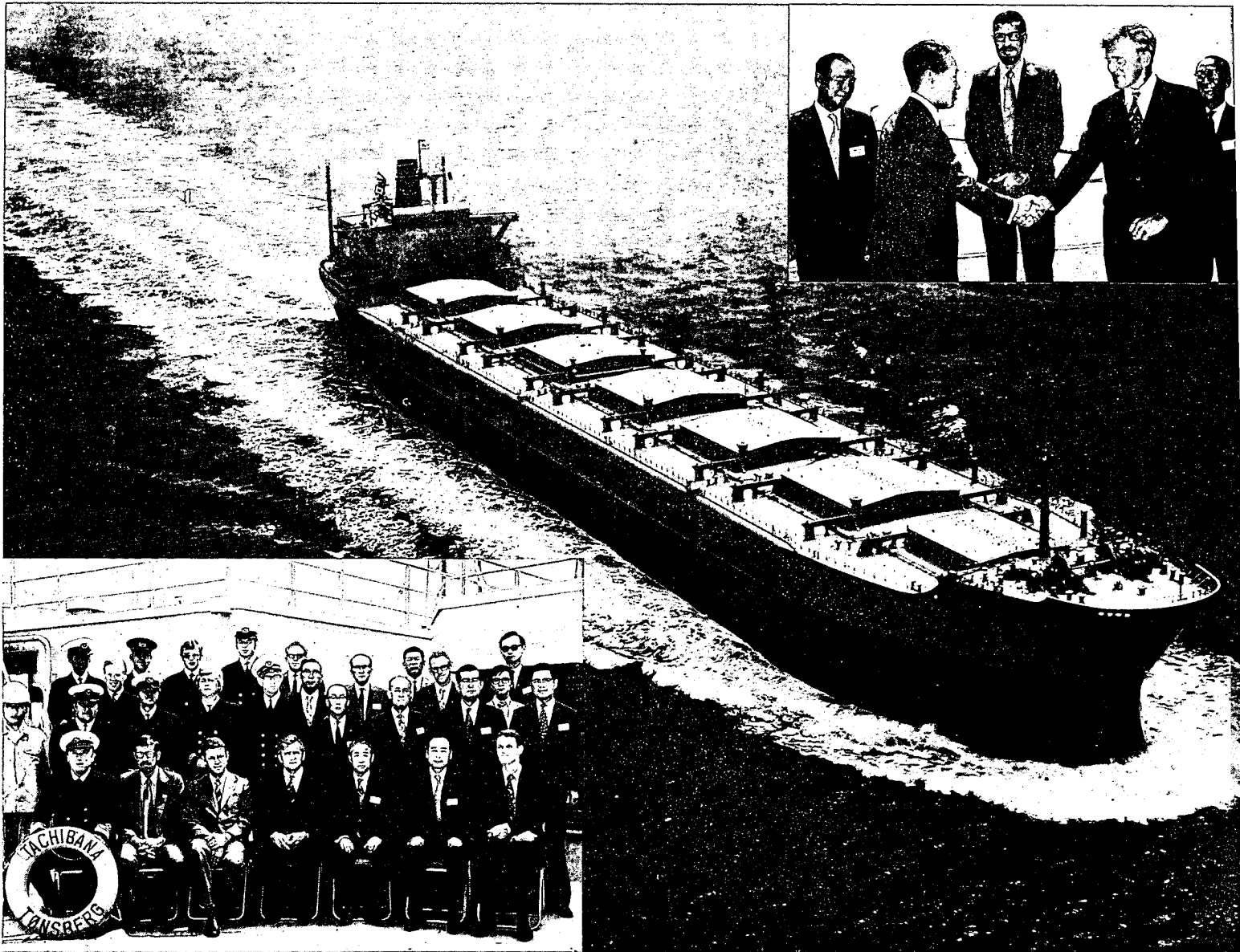
«En 38-åring ansatt som adm. direktør i Norges største rederi, milliardkonsernet Wilh. Wilhelmsen — det låter som en drøy dagdrøm. Men for Leif Terje Løddesøl, med juridikum fra 1960 som utgangspunkt, er målet nådd. Utnevnelsen fant sted i mars i år, og han tiltrer i løpet av mai måned. Wilh. Wilhelmsen følger dermed det nye prinsipp i ekspansive familiebedrifter: Ikke å la medeierskap være noe krav ved utnevnelsen av toppsjefer.



Bak Løddesøl's karriere, nærmest med containerskip-fart, ligger en nesten utrolig allsidighet: Etter russisk-kurs tilsvarende bifag som verneplikttig, ble han jurist med internasjonal rett som spesialfag, jobbet ved Oslo Universitet, som dommerfullmektig i Hardanger, i UD som ekspert på oljeutvinning og Svalbard-spørsmål, i Kontinentalsokkel-utvalget som vikar ved Regjeringsadvokatembetet, og i Norges Rederforbund, inntil Wilhelmsenkonsernet i 1969 satset på ham som

sjef for ScanAustral, et linjefart-samarbeid som drives ved ledende rederier i flere nordiske land, og som Wilhelmsens nye ro-ro-skip er del av.

Fritiden benytter han bl. a. på det småbruket i Bærum der han bor med sin barnerike familie, og til ski, tennis og annen sport. Han har kvalifisert seg som spiller på Wilh. Wilhelmsens håndball-lag. Neppe noen annen adm. direktør i en norsk milliard-bedrift er blitt tilsvarende ære til del.»



M/S TACHIBANA på full fart etter overlevering fra verftet i Kobe. Øverst innfelt Mitsubishi's representant veksler håndtrykk med teknisk direktør Kvande under overleveringen. Nederst: Rederiets og verftets representanter sammen med kaptein og besetning på vårt nyeste bulkskip.

# TACHIBANA

## Rederiets 4. bulkskip fra Mitsubishi

### SVEIN LIEN:

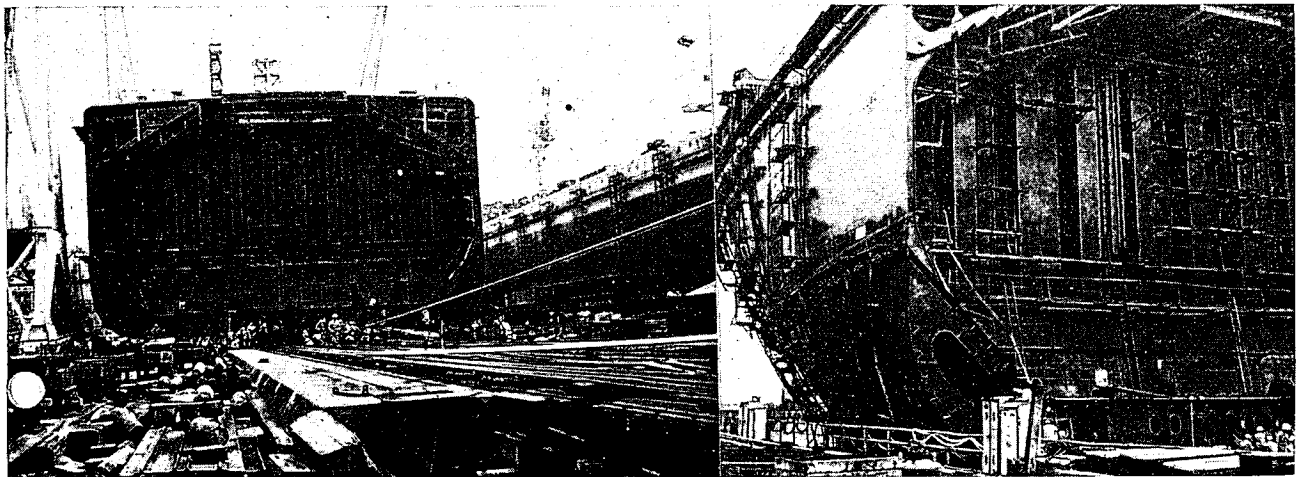
---

Til tonene fra «Auld lang syne» og i strålende sommervær la b/c TACHIBANA den 12. juli kl. 1000 ut fra kai ved Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Kobe, og markerte dermed avslutningen på rederiets byggeprogram ved dette verft i denne omgang.

---

Som kjent er TACHIBANA den siste i en serie på 4 bulk-carriers levert fra MHI, Kobe, idet TAKASAGO ble overtatt i juni 1972, TAKAMINE i januar 1973 og TAKACHIHO i november 1973.

Skipene er helt identiske og i korte trekk kan nevnes at størrelsen er ca. 63.500 tdw med største lengde 224 m og bredde 31,8 m, hvilket er den maksimale bredde for gjennomfart i Panama-kanalen, derav uttrykket «Panamax».



Fremdriftsmaskineriet består av en 7-sylindret Sulzer dieselmotor som utvikler 14.000 BHP ved 122 RPM og gir skipene en fart på ca. 15 knop på full last og med et dypgående på 43' — 09".

Det er 7 lasterom med siderullende luker, hvorav rom nr. 5 også er konstruert for føring av vannballast, og skipene er forsterket slik at malmlast kan føres i annet hvert rom med rommene 2, 4 og 6 tomme. Topp sidetankene er inndelt i 6 tanker for vannballast, hvorav tank nr. 4 og 5 også kan benyttes til føring av kornlast.

Innredningen er av høy standard med kun enmannslugarer og med eget dusjrom og toilett til hver lugar.

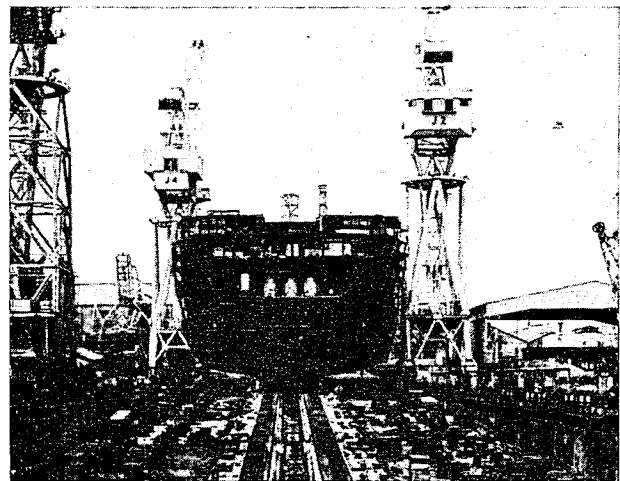
I tillegg til det vanlige navigasjonsutstyret er skipene utstyrt med Decca Navigator, Omega og vær-kartsriver.

Etter 21½ år i Japan blir man muligens noe subjektiv i sin bedømmelse av japanerne, men deres dyktighet på de fleste områder, og ikke minst skipsbyggere, kan neppe bestrides og jeg er overbevist om at WW's flåte her er tilført fire skip av meget god kvalitet, hvilket vel også har vist seg etter at de tre første skipene nå har vært i drift en tid.

MHI, Kobe, har beddinger store nok for bygging av skip inntil 150.000 tdw, og for å utnytte beddingen fullt ut ble våre skip bygget etter det såkalte tandemprinsippet. Det vil si at akterskipet fra lasterom nr. 6 til akterpiggen ble bygget opp i full høyde og deretter forflyttet til enden av beddingen så snart det foregående skip var sjøsatt, og slik fortsatte man kontinuerlig. Selve forflytningen av akterskipet foregikk ved at skrogseksjonen på ca. 3.000 tonn ble forskjøvet over store kulerammer, mens et par enorme vinsjer ble benyttet til å avpasse farten som var forhåndsberegnet til 1,22 m/min. Etter ca. 3 timer var således hele akterskipet forflyttet 211,43 m, et imponerende presisjonsarbeide.

Man blir i det hele tatt imponert av japanernes grundighet og deres evne til å følge et oppsatt program. Intet er overlatt tilfeldighetene, men alt blir planlagt ned til den minste detalj, tidsskjema oppsatt, og dette blir fulgt med pinlig nøyaktighet. Det kan her nevnes at når leveringsdatoen for et skip er bestemt, kan man være 100 % sikker på at denne blir overholdt. Det så en tid ut til at oljekrisen i fjor høst skulle forårsake store forsinkelser ved levering av TACHIBANA, men etter at de første sjokkvirkningene hadde lagt seg og oljetilførslene ble normale igjen,

Fra forflytningen av skrogseksjonen til Hull no. 1036 (15/6-73). Et imponerende presisjonsarbeide.



kunne skipet sogar leveres noen uker før den kontraktmessige dato.

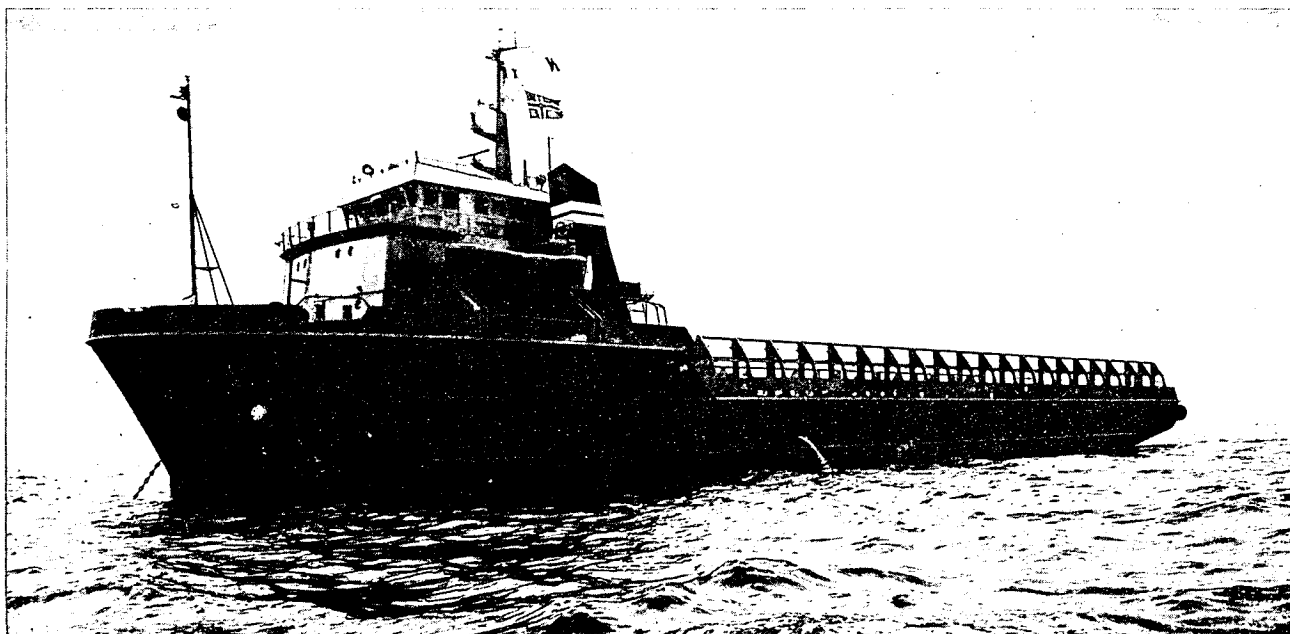
Det er hyggelig å kunne nevne at da TACHIBANA la ut fra verkstedet var alt så ferdig at det eneste som gjensto var noen merker på skutesiden etter fenderne på kaien. Men også dette var det tenkt på, og ved å postere en mann med malerpøs og langskaff ved hver fender fikk skipet sin «finishing touch» idet det gikk fra kaien.

TACHIBANA's første tur gikk til Australia for en malmlast til Japan, befraktet av Japan Line for 60/80 dager. Skipet skal deretter inn på et 2 års tidscerte-parti for Nippo, også japansk befrakter.

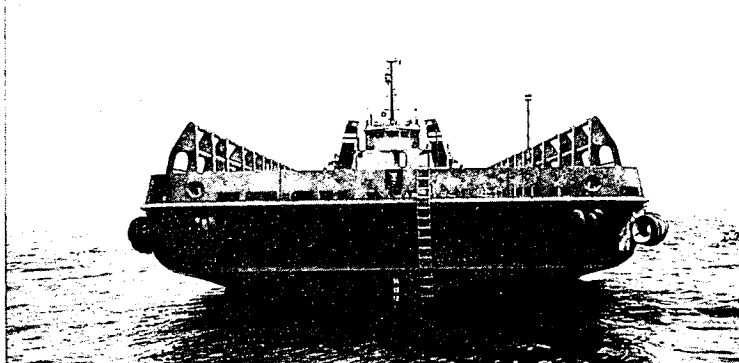
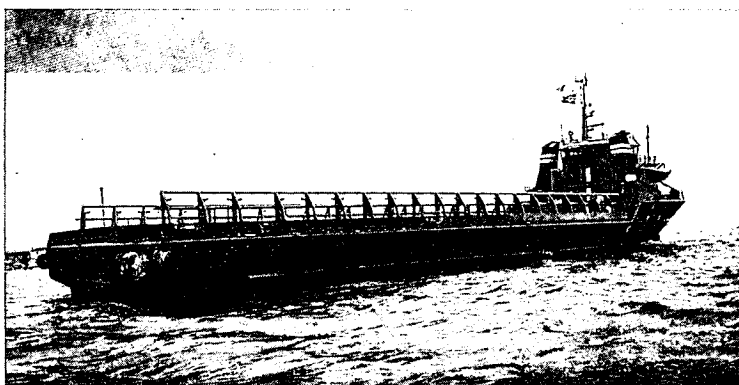


PER THROSEN:

## **WW-RØRFRAKTNINGSFARTØY VEKKER OPPSIKT**



Rørfraktningsfartøyet TENDER CLIPPER ble overtatt 12. juni. Billedmontasjen viser litt av skipets dimensjoner og spesielle kjennetegn. Dekksflaten måler hele 58 x 15 meter, noe som gjør det mulig å frakte opp til 250 rør på en gang.



Det vil være kjent for de fleste at vi nå har overtatt de to første av i alt fem rørfraktningsfartøy fra Ulstein Hatløy A/S. Det er «TENDER CARRIER» som ble overtatt den 28. april 1974 og «TENDER CLIPPER» som ble overtatt den 12. juni 1974.

Selve konstruksjonen, som er utviklet av rederiets Maritime Seksjon i samarbeide med Ulstein Hatløy A/S, er i første rekke usedvanlig ved at den av sin dødvekt på 2625 tonn kan laste hele 2500 tonn på dekk.

Den primære oppgave blir å frakte rør fra base til rørleggingsfartøy. De rør som legges i Nordsjøen har en vekt på 10–12 tonn pr. stk. og det betyr at våre skip kan frakte opp til 250 rør på en gang, eller nok til ca. 2 dagers produksjon ombord i rørleggingsfartøyet. Til sammenlikning kan nevnes at et vanlig supply skip kun kan laste ca. 40 rør på dekk.

For å få plass til alle rørene har «TENDER CARRIER» og «TENDER CLIPPER» en meget stor dekkflate. Dekksflaten måler hele 58 x 15 meter av en to-tallengde på 80.77 meter, og en totalbredde på 18 meter. For sideveis sikring av dekklasten er det oppsatt 3 meter høye rekkverk, permanent forbundet til dekk og skanseledning. For å gi skipet gode sjøegenskaper når det går i ballast og likeledes for å redusere slingringer når det ligger og lossers langs rørleggingsfartøy, har skipet fått innebygget tre passive stabiliseringstanker. Vi har nå fått anledning til å prøve dette systemet og det virker meget tilfredsstillende.

Skipene er utstyrt med 2 MAK hovedmotorer hver på 2000 BHK som gir skipet en service hastighet på 14.0 knop. Viktigere for den oppgaven skipet har, er de særdeles kraftige sidepropellere. Foran er det 2 sidepropellere, hver på 500 BHK, og akter en på 800 BHK.

Disse gir skipet en sideveis hastighet på ca. 3 knop i stille vær, noe som er nødvendig for å kunne legge til langs lektere i Nordsjøen, med mye vind og strøm. Også dette anlegget har vi fått anledning til å prøve og det tilfredsstillende så absolutt forventningene. For å spare på trossene i høy sjø blir også sidepropellerne brukt til å presse skipet til rørleggingsfartøyet under lossing. All innredning er plassert forut og gir plass til et mannskap på 16 og 12 passasjerer. Hele mannskapet har enmannslugarer.

Begge skipene har nå fått prøvet seg og har vakt oppsikt over alt hvor de har vært.

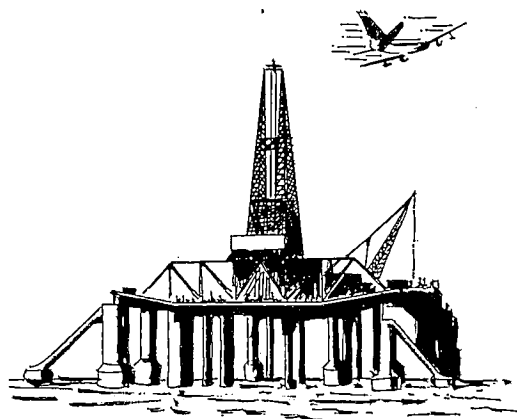
«TENDER CARRIER» er bortbefraktet til Oceanic Contractors — et firma som er tilsluttet I. Ray McDermott, et av verdens største entreprenørfirmaer når det gjelder rørledningsarbeider, mens «TENDER CLIPPER» er bortbefraktet til det franske firma E.T.P.M. som også har lang erfaring på dette området.

«TENDER CARRIER» som for tiden frakter rør fra Leith i Scotland til «LAY BARGE 28» på Piper Field — Orkenøyene, har fått prøvet seg mest og gjør en finfin jobb som både vi og befrakterne er meget fornøyd med.

Det rørleggingsfartøy som «TENDER CLIPPER» skal betjene, «E.T.P.M. 1601», er noe forsinket fra byggeverft. «TENDER CLIPPER» er av den grunn foreløpig mest engasjert med å frakte utstyr etc. fra produsent til base.

De som er ombord og vi som steller med disse skip her hjemme, merker en veldig interesse for denne nye type, og vi vet at det er kontrahert tilsvarende tonnasje. Men vi vil ha et forsprang på 2 år på våre konkurrenter, og med de erfaringer vi nå etterhvert har høstet, bør vi fortsatt kunne holde oss foran.

## Navnekonkurransen — oljeborerigger



Rederiet utlyser navnekonkurransen for sine tre oljeborerigger, som er under bygging. Alle ansatte er hjertelig velkommen til å delta med gode forslag som bør være redaksjonen ihende innen 1. januar 1975. De beste forslag premieres med et bilde — i kobber — av barken MATHILDE og en innbydelse til sammen med ektefelle å delta i arrangementet i forbindelse med dåp av en av riggene.

Vi er ute etter navn som klinger godt, gjerne på T for å holwde oss til tradisjonen, og aller helst ville vi ha tre navn som danner en form for serie. Det er enkelte navn som kanskje ligger nær å tenke på, men som har vært benyttet av andre rederier — her er noen av dem: Diamond, Discoverer, Havdrill, Odin, Orion, Ocean, Storm, Topper, Transworld og Typhoon. Navn som allerede er i bruk, kan naturligvis ikke benyttes av oss. Resultatene vil bli tatt inn i Skib-Rederi så snart konkurransen er avsluttet.

LYKKE TIL!

ROALD TORGERSEN:

## DRAMATIKK OMKRING M/S TENDER TRUMPET

# AMVER

### Et effektivt instrument for tryggere skipsfart

AMVER-systemet er nå velkjent for alle våre seilende medarbeidere, men vi vil allikevel se litt tilbake på hvordan dette effektive redningssystem ble startet, og hva det betyr for skip på alle hav i dag.

United States Coast Guard har lange og gode tradisjoner hva angår redningsarbeid langs sine kyster. For å videreføre dette arbeid ble det i 1958 bestemt å utvide virksomheten til å omfatte de Nordatlantiske farvann. Dette område er etterhvert utvidet til alle verdenshav, og i dag er skip fra de fleste sjøfartsnasjoner medlem i AMVER-systemet.

#### HVA STÅR AMVER FOR?

I korthet kan systemet forklares som følger:

Automatisert rapportsystem for handelsflåten er et rapportsystem iverksatt av United States Coast Guard, i den hensikt å kunne yte hjelp til nødstedte skip i alle havområder. Alle nasjoners handelsskip i oversjøisk fart anmodes om frivillig å sende avgangsmelding og periodiske posisjonsmeldinger til AMVER-sentralen i New York, over nærmere angitte radiostasjoner, visse kontinentale radiostasjoner eller over skipsstasjoner (Ocean Station Vessel). En elektronisk regnemaskin kan på dette grunnlag til enhver tid gi bestiktplass for de skip som har sendt rapporter. Regnemaskinen lagrer også opplysninger om skipenes utstyr og bemanning, noe som kan ha betydning under redningsaksjoner. Opplysninger om antatte posisjoner for skip innenfor et område, og deres hjelpemidler, vil etter anmodning bli frigitt til alle anerkjente myndigheter under ettersøknings- og redningsaksjoner.

Ved å ha et koordinerende apparat for alle verdenshav skapes det kvalitet over redningsarbeidet, og hjelp til skip i nød frembringes på hurtigste måte.

#### ALLE WW-SKIP INNMELDT I AMVER

Noen av våre skip har vært medlem i AMVER i mange år, men det var tidligere opp til den enkelte kaptein om han ville benytte seg av systemet. På den måten ble det ingen kontinuitet i arbeidet, og spesielt ble det hele tilfeldig etter at den korte tjenestetid ble innført ombord i skipene.

For å kunne få en fast linje i denne sikkerhetssektor ble det i oktober 1973 bestemt at alle våre skip skulle innmeldes i AMVER, samt at systemet skulle benyttes fullt ut etter de retningslinjer som foreligger.

Vi mottar nå regelmessig rapporter fra US Coast Guard og kan på den måten følge opp skipenes bruk av systemet. Rapportene videresendes også til skipene for at alle skal være orientert om flåtens performance.

#### EFTERSØKINGEN AV M/S TENDER TRUMPET

Det vil her være riktig å gi en konkret fremstilling av systemet, og som eksempel kan brukes vårt supplyskip M/S TENDER TRUMPET.

Skipet er et nybygg som avgikk byggeverkstedet i Houston den 14. august 1974 for reise til Montrose i Skottland. Det var avtalt med kapteinen at rederiet var interessert i jevnlig rapporter under overreisen, samt at Rogaland Radio ble kalt opp daglig over telefoni med forespørsel om trafikk.

Den 17/8 sendte skipet, via Rogaland Radio, posisjonsangivelse og at alt var bra ombord.

I perioden 18—22/8 fikk vi ingen rapport fra skipet. Rogaland Radio og Newfoundland Radio ble kontaktet, men heller ikke de hadde hørt skipet. U.S. Coast Guard og Meteorologiske Institutt i Oslo ble forespurt om været i det aktuelle område i nevnte periode. De rapporterte at været hadde vært — og fremdeles var — meget bra.

Den 23/8 kontaktet vi hovedredningssentralen i Stavanger og forklarte situasjonen. Det ble da presisert at vi regnet det som meget sannsynlig at det kun var radiofeil ombord, men for å være sikker burde skipene i området gis beskjed om å holde utkikk etter TENDER TRUMPET, samt rapportere dersom de hadde sett/hørt henne i nevnte tidsrom.

Fem døgn uten livstegn fra «Tender Trumpet»:

## Supplyskip med elleve savnet i Atlanteren

Kapteinen og tre av besetningsmedlemmene er fra Vestfold

Hovedredningssentralens stab var svært velvillig, og alle data vedrørende skipet ble av dem videregitt til Coast Guard-senteret i New York.

Straks meldingen ble mottatt i New York ble det opprettet en trekant telex-forbindelse mellom vår telex-avdeling, hovedredningssentralen i Stavanger og Governor's Island i New York. Samtidig ble AMVER-melding sendt til alle skip i området.

Den 23/8 kl. 20.00 var hele aksjonen igang, men foreløpig kun som alminnelig ettersøking. På det daværende tidspunkt var hovedredningssentralen og U.S. Coast Guard gjort oppmerksom på at dersom det ikke var noe nytt fra skipet innen den 24/8 kl. 10.00 ville rederiet anmode om full ettersøking/leting ved hjelp av skip og fly.

## Alt vel ombord i «Tender Trumpet»: **Livstegnet kom i siste liten**

Det første livstegn fra det etterlyste supplyskipet «Tender Trumpet» som har vært uten radiokontakt i en snau uke, kom klokken 07.50 lørdag morgen — vel to timer før en større leteaksjon skulle verksettes. Rogaland Radio

livstegn fra fartøyet, og det kom da en melding som ble tatt inn både høyt og tydelig. Båten hadde imidlertid vanskelig for å finne seg til rette på sjøen. Søndag formiddag hadde vi en samtale med skipet som gikk meget bra, og det bare fint vær i området. «Tønsbergs Blad»

Den 24/8 kl. 0750 fikk vi beskjed fra Rogaland Radio om at de hørte skipet kalle, men kontakt var ikke oppnådd. Kl. 0915 fikk de fast kontakt med skipet, og telefonsamtalen ble satt over til rederiet. Det fremgikk i samtalens løp at alt var vel ombord, og at de hadde hatt vanskeligheter med radioanlegget. Forøvrig hadde de kvelden før hørt meldingen som gikk ut fra Coast Guard til alle skip i området.

Det bør her nevnes at TENDER TRUMPET ikke var innmeldt i AMVER (fordi den skulle gå fast i Nordsjø-

fart) og derfor ble planlagt rute, fart og andre data ikke rapportert. Dette var en svakhet da vi beregnet skipets rute og posisjoner. Ved senere sammenligning viste det seg at skipet hadde holdt en mere sydlig rute enn hva vi hadde beregnet, og dette kunne ha fått følger dersom leting var blitt igangsatt. Med andre ord ville letingen blitt spredt over et større område istedenfor å kunne følge et fast spor.

### MEGET POSITIVT INNTRYKK AV AMVER

Tilfellet «TENDER TRUMPET» var et enkelt rutineoppdrag for AMVER, og systemets virkelige styrke ble ikke satt på prøve. Vi sitter allikevel igjen med et meget positivt inntrykk av organisasjonen, og vi vet at dersom vi igjen skulle spørre om assistanse så vil hjulene bli satt igang uten nøling, og redningsarbeidet ville bli ledet på beste måte.

Til slutt bør det nevnes at betingelsen for at dette redningsapparatet skal funksjonere med maksimal effektivitet er at alle skip følger de oppsatte regler for rapportering. Blir dette etterlevet vil sjøredningstjenesten på alle havområder ha et redskap som i effektivitet kan sammenlignes med enhver internasjonal organisasjon.

## Beklagelig utvikling i amerikansk skipsfartspolitik

Det amerikanske Senat vedtok den 5/9 en lov om å reservere inntil 30 % av den amerikanske import av olje og oljeprodukter for skip under amerikansk flagg. Vedtaket skal så, for å bli gyldig lov, sanksjoneres av presidenten. Det er teoretisk intet til hinder for at presidenten kan nedlegge veto, men det er dessverre lite sannsynlig at dette vil skje.

Vedtaket representerer en avgjørende og særdeles beklagelig utvikling av amerikansk skipsfartspolitik. Hittil har amerikanerne reservert for sine egne skip såkalte regjeringsfinansierte laster og hjelpeaster. Med dette lovvedtaket vil preferansene bli utvidet til å gjelde også en av de betydeligste varegrupper innenfor den kommersielle sektor. Loven vil ventelig få betydelige skadevirkninger for internasjonal handel og skipsfart i sin alminnelighet og for norske skipsfartsinteresser i særdeleshet. USA er det største marked for norske skipsfartstjenester. Nærmere 30 % av vår aktive utenriksflåte er beskjeftiget i fart på USA. Olje utgjør i dag omtrent halvparten av all internasjonal sjøvertshandel, og transportene av olje og oljeprodukter er av helt sentral betydning for beskjeftigelsen av norske skip.

Ved siden av å påføre den amerikanske forbruker en prisøkning, ved at last tvinges over fra skip som kan tilby de rimeligste rater til de dyrere amerikanske skip, vil en slik lov også kunne medføre at andre handelsnasjoner vil følge det amerikanske eksempel. Resultatet kan bli et system hvor transporten av olje

og andre tank- og bulkvarer i stor utstrekning reserveres for eksport- og importlandenes skipsfart.

Norge har sammen med en rekke andre land protestert mot lovforslaget.



Avstemningen viser at tre har stemt JA, to har stemt NEI og fire har unnladt å stemme . . . !

ARNE RIKHEIM:

## FN-konferansen for havets folkerett i Caracas

20. juni—29. august 1974

Det er ikke så lett å samle inntrykk og heller ikke å bringe inntrykkene videre fra en konferanse av slike dimensjoner som FN's Havrettskonferanse er. Konferansen er en mammutaffære både med hensyn til antall deltagende stater (150), saksområde (ca. 100 emnegrupper og undergrupper) og tid (bare Caracas-sesjonen varte 10 uker).



### Nasjonalisme og egeninteresse.

Dimensjonene har imidlertid sin naturlige forklaring. Det som i realiteten skjer på konferansen, er at de deler av jordens overflate som hittil ikke har vært okkupert av noen enkeltstat, nå skal deles mellom alle verdens land. Det er selve havet som skal deles og alle stater er interessert i å få i det minste sin «rettferdige» del av dette. Det er nasjonalisme og egeninteresse som i stor utstrekning rår grunnen. Dette er et foruroliggende trekk, særlig for en næring som skipsfarten som i så høy grad er internasjonalt preget og avhengig av internasjonale løsninger. Særlig betenkelig blir dette når man ser det i sammenheng med andre internasjonale forhandlinger i de senere år som berører skipsfarten, f. eks. Linjekonferansekodeksen, hvor de samme tendenser gjør seg gjeldende.

På den annen side har utviklingslandene til tross for at de enkelte land kan ha motstridende interesser, hittil klart å holde sammen. Dette er et særlig viktig trekk i bildet av konferansen, idet denne blokken har en avgjørende stemmemessig innflytelse.

Det samme samhold har ikke vært til stede i Vestgruppen, hvor forskjellige interesser har ført til delvis splittelse. Arbeidet på konferansen foregikk i tre hovedkomitéer.

### SJOKK I CARACAS



— Det gikk skitt i Caracas!  
— Ja, neste havrettskonferanse får vi holde i Karasjokk.  
(Arbeiderbladet.)

### Det internasjonale havbunnområdet.

Første komité behandler det internasjonale havbunnområdet, altså det området som vil ligge utenfor en direkte nasjonal jurisdiksjon. Dette havbunnområdet er av FN erklært som menneskehetens fellesarv og det man nå forsøker å bli enige om er hvorledes denne fellesarv skal forvaltes. Om dette hersker det stor uenighet mellom utviklingslandene på den ene side og først og fremst USA og USSR samt EF på den annen side. Mens utviklingslandene vil overlate forvaltningen av det internasjonale havbunnområdet til et sterkt internasjonalt myndighetsorgan, vil de sistnevnte gi privat industri best mulig anledning til å delta i utnyttelsen av området.

### Territorialspørsmål.

I annen komité behandles territorialspørsmålene, d.v.s. spørsmål om territorialfarvannets bredde, uskyldig gjennomfart, gjennomfart i streder, økonomiske soner, arkipelfarvann o.s.v. Det som oppmerksomheten her først og fremst har vært rettet mot, er de økonomiske soner. Etterhvert har de aller fleste stater i prinsippet gått med på at det skal være adgang til å opprette slike, men med diverse forbehold og på en rekke ulike betingelser. Norge har naturligvis meget sterke interesser i det arbeidet som foregår her, både med hensyn til økonomisk sone hvor vår interesse først og fremst ligger i olje og fiskerier og når det gjelder spørsmålet om skipsfartens stilling. For skipsfarten vil både utvidelse av territorialfarvann til 12 nautiske mil, opprettelse av økonomiske soner og arkipelfarvann, skape nye problemer hvis ikke retten til gjennomfart sikres.

### Forurensning.

Tredje komité behandler forurensning av havene og vitenskapelige undersøkelser. Her er det først og fremst skipsfartens forurensningsproblemer som står i fokus, til tross for det store og vellykkede arbeide som er foretatt i IMCO og som resulterte i Forurensningskonvensjonen av 1973. De to store problemer er: 1) Kyststatenes ønske om å få myndighet til å fastsette regler i forurensningsspørsmål for utenlandske skip i territorialfarvann og økonomisk sone, og 2) håndhevelse av slike regler overfor utenlandske skip.

Det sier seg selv at en utstrakt myndighet for kyststatene på disse områder vil kunne skade internasjonal skipsfart og næringen ser da også med stor bekymring på forhandlingene forsåvidt. Hvis en slik eventuell myndighet skulle bli brukt i noen utstrekning når det gjelder skipskonstruksjon, utstyr, bemanning o.s.v. vil det kunne føre til kaotiske tilstander for skip som seiler gjennom forskjellige soner. En håndhevelsesadgang vil foruten fare for forsinkelse og omkostninger for skipet, også kunne medføre fare for straffeforfølgning mot kaptein og mannskap.

#### «Evensengruppen».

En ikke uvesentlig del av arbeidet på konferansen foregår også i mer eller mindre uformelle grupper og konsultasjoner mellom forskjellige land. Den mest vidtfavnende av disse er den såkalte «Evensengruppe» hvor tidligere skipsfartsminister, nu «fiskerigrænse»-minister Jens Evensen har samlet fremtredende folkerettsekspertter fra en rekke land som representerer de fleste synspunkter på konferansen. Målet med denne gruppen er å kunne finne frem til et utkast til konvensjonstekst, eventuelt i flere alternativer som kan presenteres som mulige kompromissløsninger.

#### Store norske interesser.

Norge har kanskje større interesser enn noen annen stat i utfallet av konferansen. Både skipsfart, olje og fiskerier spiller vesentlig rolle i norsk økonomi og norsk politikk. Den norske holdning har vært å forsøke å bygge bro mellom kyststatsinteressene og skipsfartsinteressene, en rolle som vi på grunn av våre interesser skulle være spesielt egnet for.

#### Havrettskonferansen fortsetter neste år.

Som kjent ble det ikke noe konkret resultat av Havrettskonferansen i Caracas. Den skal derfor fortsette neste år, antagelig med en sesjon fra 17. mars til 3.

mai i Geneve og en avsluttende tre ukers sesjon igjen i Caracas senere. Men det er ingen grunn til å si at konferansen er mislykket fordi om man ikke fikk noe resultat på Caracas-sesjonen. Tvertimot er det igang en modningsprosess som er nødvendig for at man skal komme frem til en forhandlingsløsning.

#### Utvidelse av fiskerigrænsen.

I og med at Caracas-konferansen ble resultatløs i denne omgang, er det oppstått nytt press for ensidig norsk utvidelse av fiskerigrænsen til 50 nautiske mil. I mellomtiden har også den internasjonale domstol i Haag avsagt dom i fiskerigrænsetvisten mellom Island og Storbritannia/Vest-Tyskland. Etter denne dom er det i beste fall uklart hvorvidt det er folkerettslig hjemmel for en slik utvidelse.

Norges Rederforbund uttalte seg i spørsmålet i anledning en foreløpig rapport om spørsmål i forbindelse med en eventuell utvidelse av norsk fiskerijurisdiksjon.

#### Betydelig risiko ved selvtekt.

I uttalelsen understrekes det særlig at en ensidig norsk utvidelse vil kunne innebære reell risiko for utløsning av ensidige tiltak fra andre land på tilsvarende eller andre områder som berører norsk skipsfartsinternasjonale arbeidsvilkår. Spesielt kan nevnes områder som flaggdiskriminering, forurenning og gjennomfartsproblemene, samt håndhevelsesretten (derunder rettsikkerheten for våre sjøfolk). Norges muligheter for å argumentere imot unilaterale tiltak på disse felter vil bli vesentlig redusert, dersom vi selv går foran med tiltak på et annet område før dette har klar hjemmel i et alment akseptert internasjonalt regelverk.

Forbundet ber også om at skipsfartsnæringen tas med på råd og at det ikke treffes noen form for avgjørelse før saken er nærmere utredet og disse utredninger er gjennomgått av de berørte norske interesser.

---

## OLAV STRAND: UNCTAD – 6. sesjon i skipsfartskomiteén

UNCTAD's Skipsfartskomiteé avholdt sin 6. sesjon i tiden 29. juli—9. august i Geneve. Det fant ikke sted noen dramatiske eller oppsiktsvekkende begivenheter under denne sesjon. På norsk side hadde man på forhånd en viss frykt for at utviklingslandene kunne kjøre frem krav om lastefordelingsordninger for tank- og bulkfart. Dette skjedde imidlertid ikke.

Skipsfartskomiteén vedtok tre enstemmige resolusjoner om henholdsvis utvikling av handelsflåter, økonomisk samarbeid i shipping og fraktrater. I den første resolusjonen ble OECD-land oppfordret til å undersøke muligheten av å gi kreditt på rimeligere betingelser til utviklingsland som ønsket å kjøpe skip. I resolusjonen om økonomisk samarbeid i shipping ble det anbefalt at UNCTAD-sekretariatet skal utrede spørsmålet om behandling av utenlandske skip i havner og spørsmålet om teknisk og finansiell bistand til utviklingsland. I fraktrateresolusjonen beklaget Komiteén såvel de økte fraktrater som de sta-

dig stigende kostnader i linjefarten. Etter sterkt påtrykk fra den amerikanske delegasjon, valgte utviklingslandsgruppen å holde tilbake et planlagt resolusjonsforslag om rask iverksettelse av Linjekonferanssekoden. I stedet avga komitéformannen en relativt intetsigende erklæring som uten vansker kunne aksepteres av alle delegasjoner.

Det vil i de nærmeste 18—20 måneder bli avviklet et omfattende møteprogram i FN-organer som også kan behandle skipsfartsspørsmål. En stor UNCTAD IV-konferanse vil finne sted våren 1976, antagelig i Nairobi. Det er tegn som tyder på at utviklingslandsgruppen nå vil kjøre frem skipsfartspolitiske spørsmål i politisk pregede FN-organer, fordi de der vil ha stor fordel av sitt høye stemmetall. Det kan være en viss fare for at skipsfartsekspertise ikke vil ha samme gjennomslagskraft i disse organer som i mer utpregede skipsfartsfora, og i så fall går tradisjonelle skipsfartsland en vanskeligere tid i møte i FN-sammenheng.

OLAV STRAND:

## Praktiske virkninger av linjekonferansekoden

Det er i første rekke Kodens prinsipp om lastefordeling som har skapt bekymring i norske skipsfartskretser. Ifølge dette prinsipp skal ca. 40 % av konferanselastene sikres for skip fra eksportland, ca. 40 % for skip fra mottagerland og ca. 20 % for tredje-land.

Hvis man forutsetter at alle de land som stemte for Koden i Geneve, og bare disse land, iverksetter bestemmelsene om lastfordeling fullt ut, står norske konferanselinjer i fare for å få sitt last-grunnlag redusert med ca. 50 %. Skulle Koden bli iverksatt også av de land som avsto ved avstemningen, kan dette tall øke til hele 60 %. Beregninger fra forskjellige rederier viser at det er betydelige variasjoner omkring disse gjennomsnittstall.

Den praktiske virkning av lastereduksjoner av en størrelsesorden som indikert vil selvsagt reise spørsmål om visse linjers fortsatte eksistens.

Som nevnt ovenfor gjelder Koden konferanselaster. Man kan derfor spørre om norske linjerederier vil

være i stand til å operere effektivt utenfor konferansene, selv om Koden skulle bli iverksatt. I selve Koden er det ingen bestemmelser om «outsiders». Uttalelser fra flere land under Kode-konferansen tyder imidlertid på at de har et klart ønske om å begrense mulighetene for slike rederiers virksomhet, iallfall i de tilfelle hvor denne på noen måte kan forstyrre konferansene.

Selv om ingen land hittil har ratifisert Koden, har man allerede kunnet registrere enkelte virkninger av den. Latin-amerikanske land krever således at den 20 %-andel som er nevnt i Koden, i første rekke skal reserveres for andre latin-amerikanske skip. Lasten kan bli skipet under tredjelands flagg bare i tilfelle der ingen latin-amerikanske skip er ledige. Et malaysisk rederi har bedt om å få skipe 40 % av den palmeolje som går fra Malaysia til Europa og De Forente Stater. Rederiet henviste i denne forbindelse til Koden. Sannsynligvis må man regne med flere krav av denne art i tiden som kommer.

---

## Forberedelse til pensjonsalderen

NÅR	bør man begynne å tenke på pensjonsalderen?
HVORFOR	er det så mange som mangler orientering om den kommende pensjonisttilværelse?
HVORDAN	stiller de fleste seg til tanken om å gå over fra yrkesaktiv til pensjonist?
HVA	er min pensjonsrettslige stilling?

Det er en lang rekke spørsmål som dukker opp i tiden før man skal gå over fra yrkesaktiv til pensjonist. De aller fleste eldre yrkesaktive har vel bare vage forestillinger om den kommende pensjonisttilværelse. Mange føler angst og usikkerhet, andre ser på pensjonisttilværelsen med en urealistisk optimisme.

Stadig flere bedrifter ser på informasjonsvirksomhet for sine kommende pensjonister som en naturlig del av sin personalpolitikk. Etter å ha undersøkt behovet hos oss, har WW ved hjelp av spesialister gjennomført et orienteringsprogram for senior-ansatte ved hovedkontoret og Filipstad. Kurset var av 12 timers varighet. Kursdeltagerne omfattet alle som i løpet av kommende 5 års periode skal gå av med pensjon. Også ektefeller var invitert.

Første post på programmet var «Fra yrkesaktiv til pensjonist». Organisasjonssjef Bartolf ga en klar og meget oversiktlig innføring i hovedtrekkene i firmaets pensjonsordning for de ansatte ved hovedkontoret, på Ørsnes og i Filipstad. Reglene for pensjonsordningen er samlet i et spesielt hefte, «den lille blå bok», som er delt ut til samtlige ansatte. Boken er bare på 5 sider, men teksten er temmelig kompakt og har naturlig nok et sterkt forsikringsteknisk preg, sa Bartolf, så det er vel ikke til å undres over at den ikke er blitt folkelesning. Bartolfs muntlige fremstilling av dette emne bidro til å lette forståelsen for de mange og nokså inn-

viklede regler, og hans innlegg ble påhørt med våken interesse av forsamlingen.

Cand. psychol. Jan Atle Andersen fra Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen — et utvalg med tilslutning fra bl. a. Norsk Arbeidsgiverforening, LO, Norges Røde Kors og andre landsomfattende sammenslutninger — tok for seg emnet «Behovet for kontakt og samhörighet». Juridiske spørsmål i pensjonsalderen ble behandlet av konsulent Vagleik Nilsen fra Norges Bank, og overlege Arne Bruusgaard holdt et humorfylt foredrag om «Aldring og helse». Pensjonistenes rettigheter ble belyst av sosionom Helene Stockinger fra Norske Folk, og husstellærer Inger-Johanne Ulvestad understreket betydningen av riktig kosthold.

Avslutningen ble markert ved en tilstelning i kantine for alle kursdeltagere med ektefeller.

Av de 20 WW-ansatte som deltok i dette første kurset, var det hele 11 som har en tjenestetid i rederiet på 40 år og mer. Som et kuriosum nevnte da også personalsjefen, Sverre Kjelland-Mørdrø, i sin avslutningshilsen til kursdeltagerne, at disse 20 tilsammen representerte en tjenestetid hos WW på hele 750 år! Kjelland-Mørdrø fremkastet også tanken om å danne en «seniorclubb» med sikte på å sørge for kontakten og den sosiale forbindelse pensjonistene imellom og mellom pensjonistene og firmaet, slik at pensjonistene kan få styrket følelsen av at deres tidligere arbeidsgiver regner med dem og interesserer seg for dem — også etter at deres egentlige arbeidsdag er slutt.

Kurset «Forberedelse til pensjonsalderen» har man tenkt å gjøre til en fast institusjon og det blir aktuelt å kjøre det ca. hvert femte år. Man håper å finne en utvei til å kunne komme med et lignende tilbud til våre seilende, og det arbeides med dette.

JH

**EPILOG VED  
EKSAMENSFESTEN  
TIRSDAG 14. MAI**

*Pensjonist-aspirant på eksamensfest  
er sprek og sprelsk som en gyngehest*

*Fremtiden — hvorledes møter du den?  
Viljeløst — mimrende — vet ei  
hvorhen?*

*Nei, efter en grundig hjernevask  
er man blitt kjekk og frekk og barsk*

*Vi har hatt en rekke fag  
øket i visdom fra dag til dag  
Hør nu bare på  
hva vi kan svare på:*

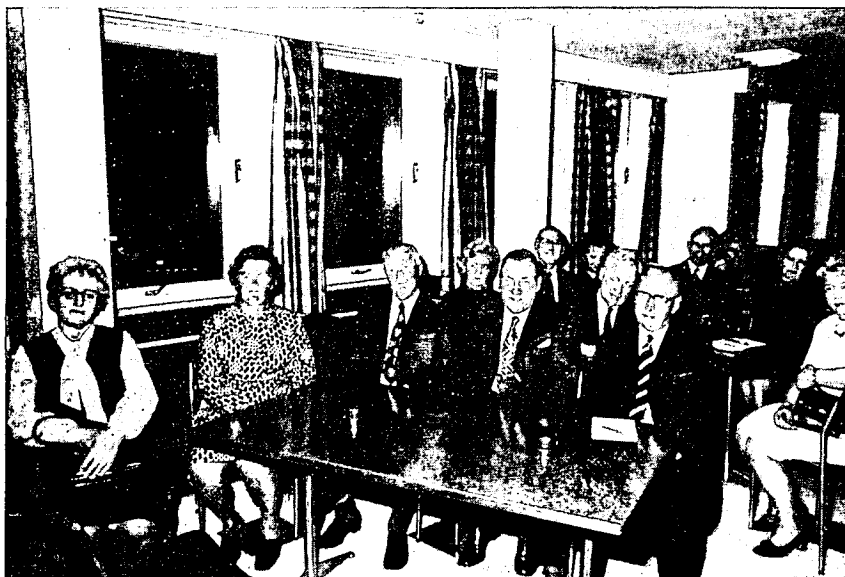
*Hvor kommer våre pensjoner fra?*

*Ingen har visst det  
før i det siste  
Men Bartolf har talt  
og forklart oss alt:*

*Grunnbeløp ganges med folke-poenger  
Norske Folk, Folketrygd og WW  
gir oss penger  
Samordningstillegg med avkortnings-  
faktor  
eltes i elektronhjernens traktor  
Minus-logaritmer med variasjoner  
sikrer oss ekstremal-pensjoner  
trygger de eldre års eksistens  
med mini- og maksimal-potens*

*Takk, kjære Bartolf som har forsynt  
oss med fakta fra tallenes labyrint  
Ved hjelp av de bartolfske ligninger  
mestres inflatoriske svingninger*

*Pensjonister har forhold av alle slag  
de juridiske ble belyst her en dag  
Å kjenne lov og rett i smått og stort  
se det har ingen av oss hittil gjort*



Pensjonist-aspiranter på kurs. Et utsnitt av en våken og lydhør forsamling av vordende pensjonister med ektefeller.

*Pensjonister skal visstnok også ha helse  
— en viktig faktor for sjelens frelse  
Dessuten skal vi lære å spise  
grovbrød og graut — og bli sunne  
og vise*

*Samfunnets perleport åpnes som kjent  
Pensjonistene ønskes velkommen  
så pent  
Nu hvil deg borger — det er deg  
fortjent  
Du som har underholdt samfunns-  
skuten  
hilses så kjærlig fra skattefuten  
Nu kan du trygt gå med pengene på deg  
Aldri mer skal vi prøve å flå deg*

*Jan Atle Andersen har også talt  
har snakket om alt  
det vi trenger å vite  
og det er ikke lite!  
Som han så klokkeligen har sagt  
skal pensjonister ha visse behov for  
kontakt  
og samhørighet sånn i ny og ne  
og takk for det!*

*Kjære Jan Atle — pensjonistenes  
maskott  
takkk for din innsats — vi ønsker deg  
alt godt!*

*Og så til slutt — før man går tom:  
En hjertens takk til mannen som  
med kjelland-morderisk glimt i blick  
som uten snakk og uten snikk  
som uten å vakle  
lot seg villig takle  
til å få satt i gang  
dette hyggelige arrangement*

*Vi ber Kjelland-Mørdre ved en  
anledning siden  
å hilse til toppen av WW-pyramiden  
fra alle oss som snart tar en saftig bit av  
pensjonstilværelsen — La dolce vita!*

TUSEN TAKK

PERSONALIA

**MASSE-MESSE?**

*Båtene er slik beskaffet idag  
at skaffe er blitt å spise,  
men ikke i messer av mange slag,  
for nu må samtlige prise  
sambold og intimitet.*

*Utstrakt kollegialitet.  
Et alle-for-alle prinsipp.  
Men ta så en ørliten tripp  
til toppen av HOVEDKONTORET  
og bli fortrolig  
med forskjell på små og store . . .*

MINI MAL



Z  
O  
N  
N  
E  
S

G  
O

S  
K  
Y  
B  
R  
U  
D  
D  
S  
K  
E  
R  
T  
O  
S  
Z  
G  
E  
R  
F  
E  
S

## Pensjonistenes fisketur

Barndommens rike. Nesbrygg-sundet, Fjærholmen, Steinkloss. Og nettopp nå, etter endt fisketur, Maslø. Gjennom skybrudd og solregn kjørte vi for å nå denne flate, nakne og forblåste holme, liggende i doven soldis en juli-fredags ettermiddagstime. Dovent ligger også brunbarkede hobbyfiskere på stritt gress, strandsnel-ler og tjæreblomster i lune skorter mellom blankslitte svaberg, mens strandhugg-forsamlingens nestor, selveste Thor, med blaser og Edenhatt, sittende på medbrakt feltstol, skuer utover leden, som om han ennå førte skip. En vital «guttunge» på 85 med farverikt skjerf kastet løselig rundt halsen, som en nåtids dandy ville gjøre det. —

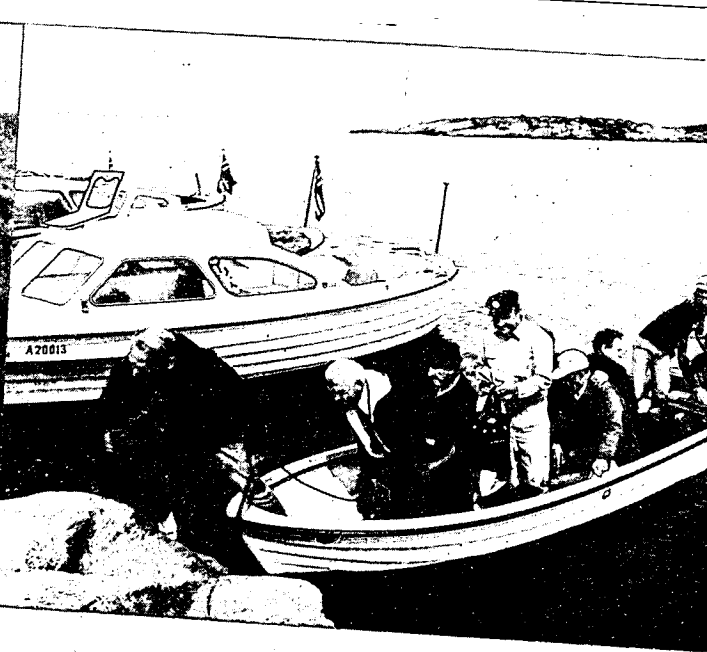
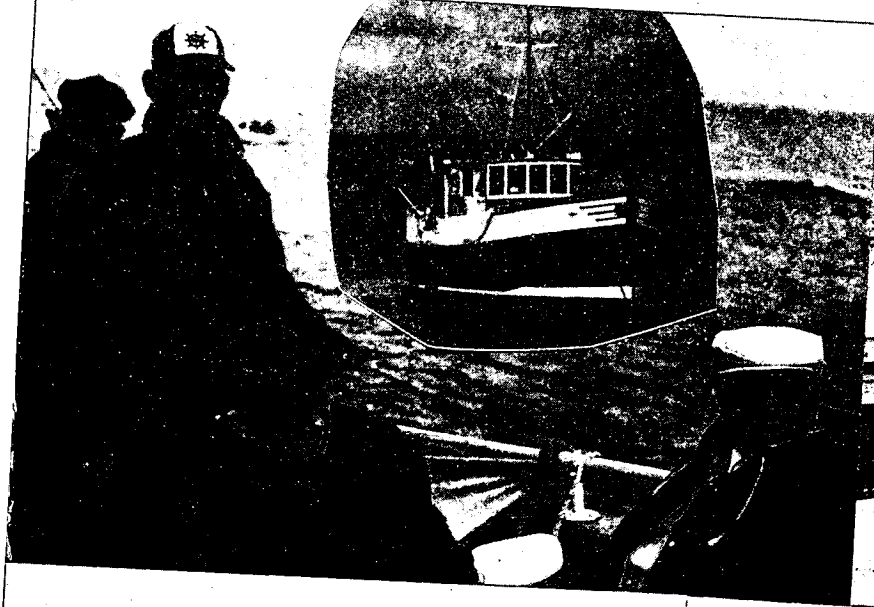
Foran grillristene med herlig duftende og perfekt krydret makrell, ruver genserantrukne, heilnorske Buen, en bondekul-turbesatt sagaskikkelse i ramsalt sjø. Og midt i det hele — besøk fra fastlandet, selve Rederen Tom i kjeledress og eldgammel hatt, ikke med jet-racer denne gang, kun en folkelig cabin-krysser, en grillpølsespisende upper ten, så gnistrende grei at man i forfjam-selsen takker Vår Herre for å være gift med firmaet. Og her i soldisen sitter man litt tafatt og betenkt, med makrellstykke og livseliksir i hånden, mens en indre stemme nynner de to blå rin-gers melodi. Og her i soldisen vet vi at meget skal hende før fiske-ferden er slutt.

Mercedesbussen skal servo-rutinert med centimeters klaring forsere Skarrebos veldresserte bjerkeallé, velsmakende wales-kringle, bakt med en god og kjærlig hånd, skal nytes til ramsterk kaffe og ditto cognac, de siste gjester skal på Ibsensk maner følges til grinden og hjertelig vinkes farvel. Vi skal skue innlandets fruktbare enger og bunnsolide bruk, mens Buen med konferanse-mikrofon på guideplass skal humre i salig fryd nedover mot Holmestrand, alt mens glade individualister skumringstrette summetoneprater seg innover E 18 mot Askerbygden, lett over-døvet av Sir Arthur, som nok fremdeles vil være den ledende, og er han kan hende ikke det? Har noen tilnærmelsesvis som ham identifisert seg med alle de seilende, slik at de på sin side regnet HAM for rederiet? Det var for Tidemann de banket rust i Calcuttas febervarme, det var for Tidemann de frysende surret dekkslast i Østersjøens isøde.

Barndommens rike. Nesbrygg-sundet og Fjærholmen. Her på Maslø ble teltene strukket St.Hans-aften, og lyse minner fra den gang blander seg i nuets beundring for de trauste pensjonister. Arnardo lærte oss å sette pris på de gamle stabeiser, det var de som gjorde at vi har det så inderlig godt i dag. Taifun-Hansen my-ser god-modig-gretten mot solen.og Landher ler sin smittende lat-ter, mens Barth ser på klokken og mener vel øyturen er slutt. Engebretsen, furet, værbitt over vannet, mener visst det samme og er allerede på vei til hurtiggående snekke med blå kalesje.

Så er det oppbrudd. Fiskeskøyte og småbåter skal danne en armada innover til Otto Andreassens kullbrygge. En armada be-mannet med individualister, som aldri lot seg uniformere eller ensrette. De har beholdt sin integritet, de er egne og sta. Men de respekterer hverandre og har SAMARBEIDET i alle år. I trofast slit, i ærbødighet for sin arbeidsgiver, i kjærlighet til sitt yrke har de alle vært med på å komponere de to blå ringers melodi.

MINI MAL



Det er nå ca. 3 år siden vi omhandlet ovennevnte del av sikkerhetsarbeidet i disse spalter. Det vil derfor være riktig å gi en kort redegjørelse over den generelle utviklingen som har funnet sted, og de erfaringer vi har høstet i denne periode.

Vi har tidligere nevnt Statens Havarivernskole, og denne er nå et faktum, selv om skolebygget ennå ikke er reist. Skolen vil få en fin beliggenhet ved kysten ca. 9 km nord for Haugesund. Rektor med lærerstab er ansatt og midlertidig undervisning i enkeltfag startes opp nå. Undervisningen vil bli foretatt ved de maritime skoler i Haugesund, inntil eget bygg kan benyttes. Skolens aktiviteter vil bli mange, og foruten å spenne over de tradisjonelle maritime virksomheter, vil de også omfatte oljesektorer i Nordsjøen og andre nye sikkerhetssektorer som etterhvert vil trenge seg frem. Som planene ser ut nå, vil vi få en maritim sikkerhetsdannelse som står i forhold til næringens betydning for landet.

Innen vårt eget rederi har vi sett en jevn fremgang og økende forståelse for sikkerhetsarbeide som helhet, men dessverre er det neppe tvil om at vi fremdeles kan gjøre det bedre på dette felt.

#### ALVORLIGE BRANNHAVARIER

I et stort rederi som vårt, med forholdsvis mange linjeskip som er spesielt utsatt p.g.a. den varierte lastesammensetning, vil branntilløp og havarier dessverre forekomme. Noen av de brannhavarier vi har vært utsatt for har vært av alvorlig karakter, og det har spesielt blitt store lastehavarier med etterfølgende vanskelige assuranseoppgjør.

De erfaringer vi har høstet er blitt videreført til de seilende i sirkulæreform, ved kursvirksomhet her ved rederikontoret, og ved kontaktmøter med skipsledelsen ombord.

Hva angår selve brannbekjempelsen, så er den i de aller fleste tilfeller blitt utført på en utmerket måte av skipets besetning. Det har gjentatte ganger vist seg at besetningen selv har slukket branner hvor brannstyrker fra land har vist en lunken holdning. Dette viser at på det aktive område er vi kommet langt, og forholdene kan karakteriseres som tilfredsstillende.

Når man ser på det forebyggende beredskap, så kan ikke den samme gode karakter gis, og det er ikke tvil om at her kan flere ting gjøres bedre.

Det har ingen hensikt å ramse opp bevismateriale for denne påstand, men vi vil heller forsøke å nevne preventive tiltak som bør gi positive resultater.

#### ALLE OMBORD MÅ BLI SIKKERHETSBEVISSTE

I korthet kan preventive tiltak benevnes som opplæring, øvelser, ansvarsbevissthet og aktpågivenhet.

Skipsledelsen ombord i våre skip behersker nok alle disse punkter, men det er grunn til å reise et spørsmål om hvorvidt samtlige av skipets besetning behersker de to siste punkter.

Det er ikke nok å gjennomføre brannøvelsene regelmessig, selv om disse i seg selv er utmerket utført. Det må også legges vekt på at det enkelte beset-

ningsmedlem fullt ut skjønner rekkevidden og ansvaret som følger med enhver stilling ombord, og at han både i arbeid og fritid handler instinktivt i henhold til dette.

Hvordan skal man så klare å få alle ombord sikkerhetsbevisst? Det er bare en måte å klare dette på, nemlig ved hardt arbeid fra skipsledelsens side.

Ved fremvisning av brannfilmene må stoffet grundig gjennomgås etterpå. Ved kontaktmøter må sikkerhetsarbeidet få prioritet, og det må presiseres at uaktsomhet fra en enkelt mann kan sette alle ombord i fare. Spørrekonkurranser i forbindelse med brann-, rednings- og vernearbeid kan arrangeres på en slik måte at det fanger interessen hos alle. Man kan her lage en mer inspirerende ramme rundt konkurransen i form av litt ekstra bevertning, små premier for de beste resultater osv.

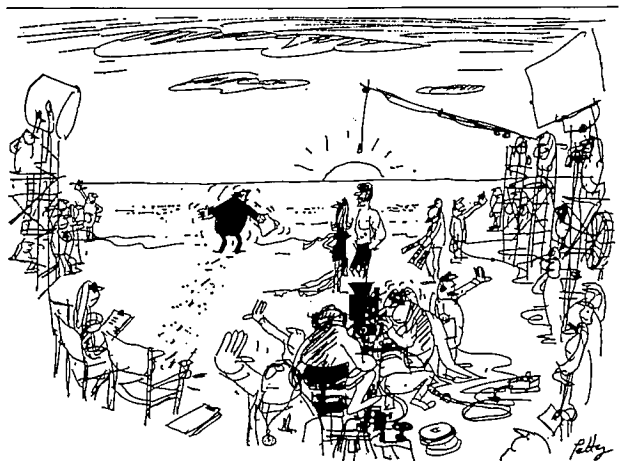
#### «SIKRINGS-DRILL»

Som nevnt må ansvaret for opplæringen først og fremst bæres av kaptein, maskinsjef og overstyrmann, og i den forbindelse kan nevnes, blant flere, to konkrete områder som må gis mere prioritet hva angår ansvarsbevissthet og aktpågivenhet

Maskinsjefen må gi samtlige maskinister, reparatører og andre av skipets besetning, som utfører sveise- og brennearbeid, en grundig opplæring i sikringstiltak som skal iverksettes før arbeidet igangsettes, samt i de kontrolltiltak som må utføres når arbeidet er utført.

Overstyrmannen må gi samtlige styrmenn og andre dekkfolk opplæring i stempling og surring av last. Vi har hatt en utvikling hvor dette arbeid tildels er overtatt av sikringsgjeng fra land, med den følge at skipets folk i noen tilfeller ikke følger opp arbeidet på samme måte som før. Resultatene av dårlig stempling/surring har vært blanding/ødeleggelse av last, som videre har utløst branner av meget komplisert natur.

Til slutt bør det igjen nevnes at vårt totale beredskap har vist en klar fremgang i en rekke år, og det er ingen grunn til at vi ikke ved hardt arbeid skal kunne fortsette denne fremgang.



Hold itt! I said.

VIDAR BEKKAVIK:

## Stadig endringer i utdannelsesmønsteret Nytt opplegg fra Kontaktutvalget for sjømanns- utdanningen

Kjernen i den såkalt underordnede gruppen ombord er matroser og motormenn (fyrbøtere). Som spesialister med eller uten formell tilleggsopplæring har man dessuten kategoriene reparatør, båtsmann (arbeidsleder), pumpemann, frysemaskinmann og enkelte mer spesielle kategorier.

Stillingene jungmann, lettmatros og smører er nærmest å betrakte som opplæringsstillinger til matros respektive motormann. De aller laveste opplæringsstillingene, dekksgutt og maskingutt, er i ferd med å forsvinne.

Tidligere var avansementet fra lavere til høyere stilling i prinsippet basert på tid. Således forutsatte matrosstillingen i alt 36 måneders fartstid i lavere stilling. For motormannsstillingen var tilsvarende krav 30 måneder (for fyrbøter 18). Det ble under denne fartstiden gitt opplæring i de forskjellige arbeidsoperasjoner om bord, men det var ikke noe krav om å ha gjennomgått en bestemt læregang.

I 1967 introduserte Kontaktutvalget for sjømannsutdanningen (et organ for uformelt samarbeid mellom berørte organisasjoner og myndigheter) såkalt systematisk opplæring ombord frem til matros og motormann. Læretiden ble satt til 24 måneder for ungdom uten spesiell praktisk forutdanning, og til 12 måneder for den som hadde gjennomgått yrkesskole på en relevant linje. Gutter med yrkesskole kunne dessuten få 12 måneders videreopplæring ombord fra motormann til reparatør. Samtidig gikk lærlingmyndighetene for håndverk og industri med på å innrømme så

stor kompetanse for sjømannsopplæringen at det ble mer overkommelig for sjøfolk å kvalifisere seg til mekaniker i industrien. Dette kan gjøres ved å ta 14 måneders praksis på verksted i land.

Erfaringene med systematisk opplæring må utvilsomt anses som gode, selv om det har vært mange problemer og misforståelser i starten. Frafallet i den første del av opplæringstiden har vært stor (ca. 50 pst. første året for aspiranter uten yrkesskole, ca. 30 pst. for dem med yrkesskole). Dette frafallet er langt større enn man kunne ønske, og det kan trolig bringes noe ned ved forbedring av opplæringen. På den annen side tyder alt på at man i så spesielle yrker må akseptere et betydelig frafall i opplæringsperioden.

Helt fra starten har det vært tatt til orde for å slå sammen den systematiske opplæring av matroser og motormenn, slik at man kunne få et system for kvalifisering av «enhetsmannskaper». Dette ville svare bedre til flåtens behov, blant annet fordi alternering mellom dekk og maskin var en forutsetning for de nye bemanningsregler som ble gitt i 1969.

Kontaktutvalget etablerte derfor en ordning som gikk ut på å tilby matroser en 1-årig videreopplæring i maskinen frem til «kombinert matros/motormann». Motormenn fikk et tilsvarende tilbud. Denne opplæringen har hatt relativt liten tilslutning, sannsynligvis fordi det hverken for sjømennene eller for rederiene fortonte seg som særlig attraktivt med et system der man måtte gå tilbake til lærlingstatus etter at man var ferdig utlært til matros eller motormann.

### SKIPSFAGARBEIDER

Høsten 1973 la Kontaktutvalget frem et opplegg som innebærer at førstegangsoplæringen ble en ren «enhetsopplæring», dvs. at opplæringen ikke lenger skal være delt på matrosopplæring og motormannsopplæring, men i stedet føre frem til «skipsfagarbeider» («skipsmekaniker»).

Opplæringen ombord vil skje på samme måte som for tidligere aspiranter (on the job training) der opplæringen blir innpasset i skipets normale arbeidsprogram.

Den fastsatte opplæringstid på 36 måneder deles i 3 perioder à 12 måneder. Nedenfor er satt opp et mønster for opplæringen.

Aspiranter med yrkesskole (grunnkurs) innpasses direkte som aspirant II.

Opplæringsmålene vil være de samme for alle, uavhengig av tidligere utdanning og praksis, men opplæringens lengde vil variere.

I opplæringsperioden for skipsmekaniker inngår et 2 måneders skipsmekanikerkurs i land.

Aspiranter uten yrkesskole får adgang til kurset etter å ha deltatt i den praktiske opplæring ombord i minst 12 måneder, mens aspiranter med yrkesskole må ha deltatt i minst 6 måneder i denne opplæring.

På dette kurset blir det gitt videre opplæring i vern og sikkerhet, og dessuten instruksjon i bruk og vedlikehold av maskinelt og mekanisk utstyr.

Aspiranter med annen bakgrunn (fartstid, andre relevante skoler, verkstedpraksis etc.) som søkes innpasset i systemet, må få opplæringsperiodens lengde fastsatt av Kontaktutvalget for sjømannsutdannelsen.

Skipsmekanikeren skal være kvalifisert for arbeidsoppgaver både på dekk og i maskin og dekker matros eller motormanns stilling.

Vi tror derfor at omtalte ordning vil bli det fremtidige utdannelsesmønster for fagarbeide til sjøs.

Tittel	Fartsmåneder	Erstatningstillegg	Lønn (skip over 2000 brt.)	
Skipsmekaniker	Over 36	Matros/motormann	Reparatør ÷ kr. 50,—	kr. 2778,—
Aspirant I	24—36	Lettmatros/smører	Matros	kr. 2532,—
Aspirant II	12—24	Jungmann/smører	Lettmatros	kr. 1816,—
Aspirant III	6—12	Jungmann/smører	Sjøaspirant	kr. 1530,—
	0—6	Jungmann/smører	Sjøaspirant	kr. 1427,—

# Torrensmannskapet på ørretfangst

## DE SKAPER SELV SIN VELFERD PÅ NEW ZEALAND

Det snakkes så mye om velferd til sjøs, men den beste og mest givende velferden skaper man selv ved å utnytte de gitte muligheter. Noen av offiserene på TORRENS pakker telt, sovepose og annet utstyr i leiebil og drar på lange fiske-turer når de har frihelger på New Zealand. De har her funnet en velferdsform som gir dem hygge, spenning og avkobling.

Fra Ingemar Nordstrand, Generalkonsulatet i Wellington har vi fått tilsendt følgende reportasje:

New Zealand er et eldorado for sportsfiskere. Sprelsk, fet og bitevillig ørret på 10 kilo er ikke sjelden, fortelles det. Bare man har nødvendig tålmodighet, slik det sømmer seg en ekte sportsfisker. Og naturligvis brukbart utstyr.

Noen av offiserene på *Wilhelmsen*-skipet «Torrens» som går fast i stykkgodsfart mellom Skandinavia og New Zealand, har gitt seg fisket og friluftslivet i vold. Etter lange og strevsomme uker i losse- og lastehavner kjører de gjerne timevis på frihelgene for å nyte gleden og spenningen, og slapper velgjørende av.

Og ofte fiskes det nok til hele mannskapet.

Ja, det hender at det blir nok til alle, og vel så det. Nystekt ørret med frisk rømme og salat er noe som gutta virkelig setter pris på, sier stueren Finn Solem som sammen med overstyrmann Jarle Lar-



Stolte viser «gnista», fru Kirsti Bakke og overstyrmann Jarle Larsen frem dagens fangst — over 30 fete ørreter.

sen, utgjør «fagfiskerne» i gjengen, som ellers består av ekteparet Kirsti og Bjørn Bakke, henholdsvis telegrafist og 1. styrmann.

Stuert Solem og overstyrmann Larsen kommer begge fra Hadsel i Vesterålen, og er så å si oppflasket med fisk og fising, om ikke akkurat stor-ørreten. Begge har gjort søringer av seg — for en tid, bosatt henholdsvis på Nord-Møre og i Østfold.

— Retrett-tomter er imidlertid sikret der oppe hvor Norge er vakrest, slår de begge fast.

— Hvordan begynte egentlig dette?

— Hovedgrunnen var vel at det kom en del fiskegale folk på samme båten for en gangs skyld. Vi er alle ivrige fiskere, hver på vår kant hjemme, og her nede koker det nesten over av fin og fet ørret. Og med ordningen i havnene her på New Zealand — med stopp i arbeidet

fra lørdag klokken 1200 — blir det god anledning til å reise milevidt avsted. Velge fiskeplassene så å si.

Vi fulgte de fiskegale offiserer en week-end til Ashburton River et par timers kjøring syd for Christchurch. Bilen var nedlesset med kostbart og utvalgt utstyr. Dobbelt sett fiskestenger og sneller, sluker og fluer i så blendende vakre farver og utforminger at en gammel markfisker følte seg rent forlegen.

Og fisk ble det — men riktignok ingen 10-kilos, — enda vannføringen i elven var lav og ørreten stor innunder mørkt buskas. Hele 34 stykker. Og det av fineste stekvare, fastslo stueren, og overlot til «gnista», fru Kirsti Bakke å foreta stekingen.

— Gjennomsnittlig er nok ørreten større og fetere her enn hjemme, men den er ikke så rød og fin i fisken. Den virker litt dau, er liksom lettere å ta. Det er mer liv



«Gnista» på TORRENS i påvente av storfisken.



Resten av skippet nyter også godt av herligheten. Fra venstre lettmatros Hans Jacob Spro, matros Ola Rød og lettmatros Svenn Svendsen.

over ørreten hjemme. Som over folket, ler overstyrmann Jarle Larsen, som er fra Tømmervik.

— Andre fiskere vi så, fikk bare et par pinner. Hva er hemmeligheten?

— Vanskelig å si. Kanskje vi har mer tålmodighet enn new-zealenderne. Vi er heller ikke redde for å ta oss frem til fiskeplassene om bush'en er aldri så tett, mener sturten.

— Og så aquavit'en, slår 1. styrmann Bakke fast. En god dram med Linje-aquavit skjerper fiskelykken.

Vår tidligere skipper, Michalsen, holdt en gang på å ødelegge hele

fisketuren. Vi hadde glemt pletter, så han satte i gang med å vaske flate stener til bruk som tallerkener. Aquavit dreper alt, sa han. Heldigvis var det tilstrekkelig igjen til å redde fisket. Samme gangen hadde vi også glemt stekepannen. Men Michalsen fant på råd. Hjulkapselen på bilen var ypperlig til å god-steke ørreten i.

— Det gamle ord om at jenter på fisketur ødelegger fiskelykken?

— Det kan da ikke stemme, så mye fisk som vi får hver gang. Men det kan jo være aquavit'en. «Gnista» smiler betenkt.

Over seksti kilo med rundfisk

har «Torrens»-gutta halt i land på en rundtur. Til glede for seg selv og for resten av skippet. Det er et sunt og friskt liv de har funnet frem til på fritiden. Avkoblande og primitivt velgjørende. Ingen andre enn norske sjøgutter kan finne på noe slikt. Det er **velferd** av beste merke . . .

— Ja, vi nyter det virkelig. Ikke minst kveldsstunden ved bålet gir oss meget. Bare så synd at det ikke finnes flere skip i denne farten, slik at vi oftere kunne komme hit ned, sukker de fiske- og friluftsglade offiserer.

Men hjemme biter også ørreten. For ikke å si småseien i Vesterålen.

## ULANDSSTIPENDIATER I RA 5

Det tredje shippingkurs for u-landsstipendiater er i full gang. Bak dette arrangementet står Det norske Shippingakademi og Direktoratet for utviklingshjelp, og stipendiatene skal oppholde seg i landet i ca. 6 måneder. I begynnelsen av september var stipendiatene på besøk i rederiet for å høre overingeniør T. Fjelbergs forelesning om Cargo Handling, et emne som tydelig fenget interessen hos tilhørerne.



# Fare, fare sjømann . .

Fra skipsavisen på M/S TALABOT har vi sakset et innlegg fra bladets redaktør Olav Svendsen. En liten betenkning til ettertanke.

En rolig søndag i Atlanteren. Man vandrer rundt på brua og funderer på så mangt. I går kveld passerte vi «linja», imorgen vil vi sneie Acencion på vår ferd mot østen. Rart hvor blasert man blir etterhvert. Her flakser man rundt på jordkloden, fra det ene landet til det andre. Forskjellige folkeslag og livsmåter. Vi tenker ikke så nøye over det, det blir en vane. Det er akkurat som det skal være. Men tenk på alle landkrabene som misunner oss vårt såkalte «frie liv». Vi som får se hele verden, og «attpå til får betaling for det». Nåja, fra fleip til alvor: Får vi igrunnen se så mye? Eller rettere sagt, vil vi se så mye? Jovisst har vi vært i mange land, sett mange forskjellige havnebyer, men er det ikke for det meste havnevarteret vi er kjent med . . .

I dagens skipsfart skal alt gå med størst mulig fart. Vi får ofte ikke tid til å gå i land i det hele tatt. Men når vi en sjelden gang har anledning, så gjør vi neimen ikke mye utav det. Det blir som oftest en kort tur opp for å spise eller handle noe nødvendig. Noen kommer seg en tur på

kjerka eller velferdsklubben, men de fleste havner vel på Ottos eller tilsvarende steder. Uten forkleinelse for disse, det er slik det skal være. Det er gammel tradisjon dette. Etter lange sjøreiser er man dritt lei hele skuta og livet der. Nå skal det festes, hei og hopp. Dette er en mentalitet som jeg tror henger igjen fra gammelt av. Man skulle kanskje ikke lengre enn de første sjappene. Så var det full rulle og halv fridag deretter. En masse penger brukt, og svært lite igjen for det hele.

Hva om man gjorde seg litt bedre kjent med stedene? At man dro utenfor havnevarteret, gjerne utenfor byen. At man prøvde å kjenne lokalbefolkningens mentalitet på pulsen. Prøvde å unngå de særpregede sjømannssjappene, har du sett en, så har du sett alle. Det er utrolig lett å bli kjent med andre mennesker hvis man bare går inn for det. Kanskje du ikke snakker så flytende engelsk, men hva gjør vel det. Det er bare sjarmerende med litt aksent. Og snakker ikke lokalbefolkningen engelsk, så kommer man alltid frem ved hjelp av fingerspråk



og geberder. Hvis man har en søndag eller fridag under land, hvorfor ikke benytte seg av sjømannskirkens eller velferdens tilbud om sightseeing o. l. Eller lag din egen tur. Ta drosje, lei en bil eller ta bussen. Se kjente steder som du har hørt om. Bruk fotoapparatet flittig og få med deg noen virkelige minner fra andre land.

Vi sjøfolk har, trass i både speed og service, en sjelden anledning til å se og oppleve mere enn andre. Ta vare på den anledningen. Det går an, bare man vil . . . Strøtanker en søndags formiddag. Fare, fare sjømann . . .

## Medlemskap i AMVER

Da nå alle rederiets skip, unntatt supply, deltar i AMVER, kan det være aktuelt å ta fatt i en svakhet ved opplegget.

Den amerikanske kystvakt, som organiserer AMVER-systemet, har en avtale med en rekke kyststasjoner omkring i verden om gratis videresending av posisjonstelegrammer til HQ i USA.

Imidlertid er det ingen norske kyststasjoner med på denne ordningen. Vi vil i denne forbindelse peke på noen problemstillinger som er av interesse.

A. Hensynet til egen og andres sikkerhet tilsier at systemet må fungere med maksimal effektivitet. Men til sine tider, spesielt for uerfarne radio-offiserer, kan det by på vanskeligheter å stå i regelmessig kontakt med utenlandske kyststasjoner.

B. Den nåværende ordning medfører øket «Forurensning» av kallebåndene, som allerede er overbelastet.

C. Ville det nå ikke være på tide at også sjøfartsnasjonen Norge får en stasjon tilknyttet dette nett av «Reporting Stations». Vi sikter her til Rogaland radio, som jo er en utmerket stasjon, med nesten daglig kontakt med alle norske skip i utenriksfart. Nå er sikkert også andre rederier gått over til å benytte AMVER-systemet. Dette vil muligens føre til øket belastning på stasjonen, hvis alle skulle benytte den, men vi mener den burde være åpen for rapporter av denne type, i de tilfelle det ikke er mulig å oppnå kontakt med andre nærliggende stasjoner. Vi tillater oss derfor å foreslå dette blir tatt opp med de rette instanser, da det jo er sikkerheten til sjøs det gjelder.

Med hilsen,  
Kr. Kristoffersen  
Stig Emjellem

Vi takker for dette meget interessante innlegg, og kan i denne omgang henviser til overinspektør Roald Torgersens artikkel om AMVER og M/S TENDER TRUMPET.

Vi vil ellers komme tilbake til de konkrete spørsmål i neste nr. etter å ha tatt saken opp med de rette offentlige myndigheter.  
RED.

## Vår honnør

Fra M/T TAMANO er det til velferdskontoen innkommet et beløp på kr. 650,— fra bingo ombord. Beløpet er oversendt Levanger Helsesportslag.

Velferdsklubben på M/T TAURUS har oversendt et beløp på tilsammen kr. 1.350,— til Fossnes Åndssvakehjem pr. Tønsberg.

Fra besetningen på M/T TABRIZ er det oversendt et beløp på kr. 1.500,— til Fossnes Åndssvakehjem.

Etter et oppslag i VG om Aksjon Førerhund til støtte for Norges Blindforbunds Førerhundskole i Vestby, reagerte M/S TARONGA momentant og sendte inn kr. 5.000,— til aksjonen. Mannskapet hadde fattet så stor interesse for saken at de ønsket å rekke en hjelpende hånd, stilte en betingelse, nemlig at en hund skulle oppkalles etter TARONGA.

Etter at VG bekjentgjorde WW-skipets giverglede, har Oslo-firmaer stilt seg i kø for å bidra med noen ekstraslanter til Førerskolens pengekasse.



«At least we know what they mean!»

## Praksis med slappkiste-priser og regninger

Det har de senere år blitt vanlig at stuerten har slappkisten ombord, men det viser seg at måten denne butikken blir drevet på er svært forskjellig. Ofte er det ikke noen oppslått eller tilgjengelig prisliste og når måneden er omme og man skal betale, er beløpet aldri spesifisert på noen regning, man blir bare trukket en viss sum som man må gå ut fra er riktig. Dette er en spire til mye misnøye. De færreste vil gå til stuerten og be om å få spesifisert beløpet — i det ligger jo en mistillitserklæring — og så går mange og ørgrer seg over den etter deres mening for store slappregning. Og lang tid i sjøen og få adspredelser gjør ikke saken bedre.

Dette med mulighet for innkjøp ombord har blitt viktig de siste

årene da liggetid og fritid under land har blitt minimal. En femsifret månedsomsetning i denne monopolbutikken understreker dette. Noen retningslinjer mener jeg nå vil være i rett tid: F. eks. påbudt spesifiserte regninger, tilgjengelige prislister før saken kommer på klagestadiet, maksimalavanser, og sist men ikke minst kjøperens underskrift for alt som blir kjøpt.

Dette vil etter min mening ta bort all misnøye med det nåværende system, eller mangel på system, og vil utvilsomt være med på å skape bedre forhold og samarbeide ombord.

1. styrm. Edv. H. Bakkejord  
M/S TRINIDAD

Vi har vel alle en tendens til å bli ubehagelig overrasket når regningen skal betales. Det forhindrer ikke at 1. styrmann Bakkejord er inne på et sentralt poeng i sitt innlegg.

Enten det nå er etter dagens butikkbesøk eller månedens slappkisteinnkjøp så har de fleste av oss et ønske om å se hva pengene egentlig gikk til. Det ligger ingen mistillit til selgeren i dette, snarere forundring over hva man selv har gjort.

Vi er altså enig i at stuerten bør søke å finne frem til en metode som sikrer kjøperen et spesifisert bilag, men vil ikke legge oss opp i hvilken av de antydende fremgangsmåter som bør benyttes.

Vi er også enig i at prislister bør forefinnes.  
Red.



# Hvor er mitt skrivebord?



Dette spørsmål ble stillet da en av de WW-ansatte kom tilbake fra ferie, og det sier noe om dagens situasjon i arbeidslivet.

Tidligere tiders arbeidsplasser hadde preg av ro, stabilitet og kontinuitet i arbeidet. Dagens samfunn er stadig skiftende, og dette forplanter seg videre til arbeidslivet. Et firma, en bedrift eller organisasjon kan ikke være statisk, men må følge utviklingen i tiden og forandre seg i takt med denne for å overleve. I en produksjonsbedrift vil produksjonen forandre seg, nye produkter kommer og gamle forsvinner, nye produksjonsmetoder tas i bruk.

Hos WW er det likedan. Vi følger med tiden og går inn på nye felter. Dette betyr at organisasjonen forandrer seg. Nye avdelinger dukker opp, andre blir nedlagt eller får andre oppgaver, og samtidig vil ordre- og rapporteringsveiene bli anderledes. Den formelle organisasjonsplanen for firmaet viser hvilke veier rapporteringen skal foregå, men det er klart at i en levende organisasjon følger beslutningsprosessen ikke alltid slavisk det mønster som er angitt på et kart, og slik må det nødvendigvis være om arbeidet ikke skal gå i stå.

Men hva har da dette med skrivebordet å gjøre? Hvorfor flytter man på meg som holder på med det samme arbeidet i den samme avdelingen?

Ser man isolert på de enkelte avdelinger eller seksjoner, kan man nok av og til stille seg uforstående til alle de ombygginger og flytninger som har vært gjennomført i RA5. Forklaringen er at man på litt lengre sikt forsøker å etablere kontorforhold for de aktiviteter man vet vil komme i fremtiden, eventuelt forbe-

rede endringer i allerede bestående avdelinger, samtidig som man prøver å skape en hensiktsmessig kontorfordeling og plasering av de enkelte avdelinger. Det sier seg selv at når man foretar flytninger, vil dette kunne føre til at noen av de 350 ansatte i RA5 får mindre tilfredsstillende kontorforhold enn de hadde tidligere, og dette kan vi bare beklage.

Men tilbake til skrivebordet som ble borte. Hvordan kan det ha seg at ikke alle ansatte får beskjed om at de skal flytte?

Her er vi inne på et ømtålelig punkt. Dårlig informasjon kan skape mer konflikt på en arbeidsplass enn noe annet. Det kan riktignok være gitt muntlig bekjed om saken en gang. Derefter tenker man ikke mer over det før håndverkerne kommer 1 à 2 måneder senere, og da er beskjeden for lenge siden glemt av dem som fikk den. Kanskje ble det bare nevnt at man overveiet visse flytninger eller forandringer uten å

spesifisere hvordan eller når, eller man kanskje til og med glemte å informere.

Hvem skal informeres?

Alle de som selv blir berørt av en ombygging eller flytning må få beskjed, og dette gjennom de vanlige kanaler, dvs. seksjons- og avdelingssjef.

Kontorservice må få beskjed da det er de som skal utføre flytningen sammen med vaktmester, og i tillegg skal henvisningsskilt og navn på dører endres. Postavdelingen må informeres da levering og henting av post kan bli berørt av flytningen. Sentralbord må få beskjed om nye telefonnummer, og portier må likeledes informeres slik at han kan henvise besøkende til riktig kontor.

Det er ikke realistisk å tro at vi nu er ferdig med å flytte i RA5. Det skjer stadig utvikling, og vi må møte denne på best mulig måte ved stadig å utvikle oss!

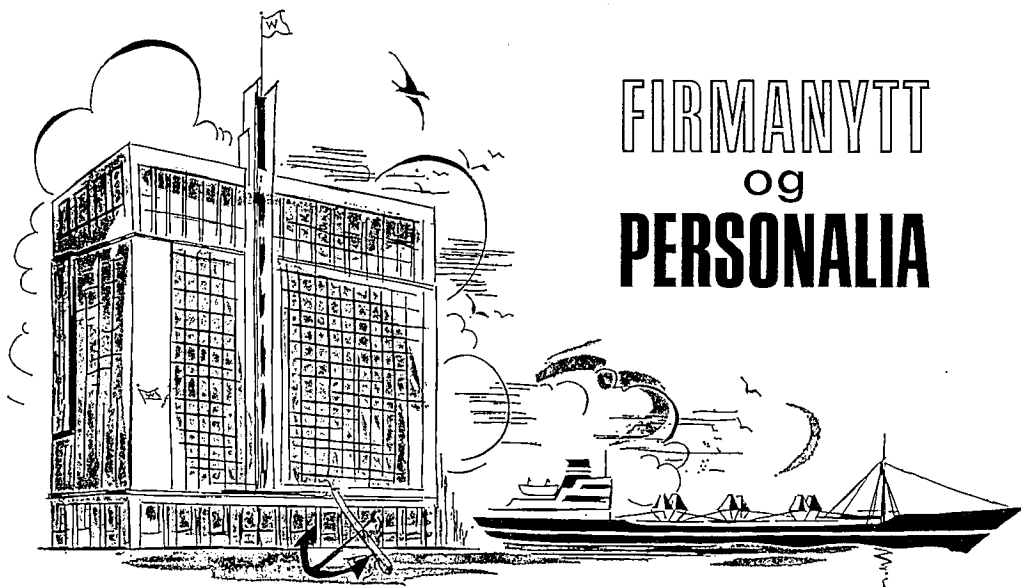
OAV

## JOB I OLJSEKTOREN

I forbindelse med vår oljevirkosomhet ble det for en tid siden sendt ut en orientering til oppslag ombord. Interesserte til de maritime- og boretekniske jobber ble der bedt om å kontakte oss. Grunnen til dette var at vi ville forsøke å få kartlagt omtrent hvor stor mannskapsstyrke vi allerede har og hvordan vi på grunnlag av denne bør planlegge den videre rekruttering og opplæring.

Vi oppfordrer igjen interesserte til å kontakte oss.

MARITIM PERSONELLAVDELING



## FIRMANYTT og PERSONALIA

### VI GRATULERER

#### 25 års tjeneste

Bjarne Normann Johansen, 14. august.  
Johanne Herlofson, 1. september.

#### 50 års fødselsdag

Sigmund Vidsjå, 25. juni.  
Niels Eyde, 3. august.  
Trygve Nikø, 4. august.  
Gudmund Johannessen, 7. august.  
Bjarne Bjørnlund, 15. august.

#### 60 års fødselsdag

Ole W. Tenfjord, 20. august.

### Rederforbundets gullmedalje

Maskinsjef Sverre Mikkelsen ble tildelt Norges Rederforbund's gullmedalje i oktober 1973. Medaljen kunne først overrekkes på vårt kontor 24. juni i år. Vi gratulerer med utmerkelsen.

### FRATREDEN MED PENSJON

Seks av rederiets ansatte med lang tjenestetid bak seg, har nå trukket seg tilbake med pensjon. SKIB-REDERI ønsker dem alle en hyggelig og innholdsrik pensjonist-tilværelse, med takk fra kollegene for mangeårig og positivt samarbeide.

Maskinsjef Ole Halaas fratrådte med pensjon i august 1974. Han begynte i rederiet som smører i 1936 og ble maskinsjef om bord i M/S «Topeka» i mai 1952.

Maskinsjef Alf Endresen fratrådte med pensjon i august 1974. Han begynte i rederiet som 3. maskinist i 1940 og ble maskinsjef om bord i M/S «Tai Shan» i januar 1948.

Stuert Ruth Jørgensen fratrådte med pensjon i august 1974. Hun begynte i rederiet som messepike i 1951 og ble stuert om bord i M/S «Tancred» i mai 1961.

Overinspektør Leif Borge fratrådte sin stilling 31. juli etter 49 års tjeneste. 18 år gammel tegnet han i 1925 apprentice-kontrakt med rederiet og hadde sin første tur ombord i daværende M/S TAMPA. Borge gjennomgikk gradene ombord i rederiets flåte og tok styrmannseksamen og senere skippereksamen. I 1949 fikk han sitt første skip å føre, M/S TAI PING YANG. I februar 1957 gikk han i land og har siden vært tilknyttet Maritim seksjon. Borge ble utnevnt til overinspektør i 1965.

En lang rekke venner og tidligere kolleger ombord og i land takker Borge for mange års vennskap, et vennskap som vil fortsette når han nå er gått over fra de yrkes-aktives til de pensjonist-aktives rekke.

Hovedkasserer Josef Carlsen gikk av med pensjon 31. juli etter 47 års tjeneste ved Hovedkontoret. Carlsen startet sin løpebane hos WW 18 år gammel. Han var en rekke år tilknyttet Bokholderiet og deretter Trekkavdelingen, inntil han i 1954 overtok ansvaret for Kassen, hvor han også foresto alle utbetalinger til de ansatte og pensjonister.

«Carlsen i kassa» ble et kjent og kjært begrep for alle som i årenes løp kom i kontakt med ham. Takk for elskverdighet og aldri sviktende hjelpsomhet!

Avdelingssjef Georg Lydersen hadde sin siste arbeidsdag på kontoret 30. september, da han trakk seg tilbake med pensjon etter 48 års tjeneste. Etter endt skoleutdannelse 19 år gammel begynte Lydersen på kontoret hos WW, og etter tradisjonen fra den gang, var han de første månedene i Postavdelingen. Han ble deretter overført til Bokholderiet og senere var han en lang rekke år tilknyttet hjemgående linjeavdeling. Siden 1960 har han arbeidet i Regnskapsavdelingen.

Venner og kolleger takker Lydersen for «sørlandsblidt» og hyggelig samvær gjennom mange år.

## STILLINGFORANDRINGER MARITIM SEKSJON

I SKIB-REDERI nr. 2/74 gjenga vi på side 17 organisasjonsplanen for Maritim seksjon. Planen var ajourført til 1. juni 1974, og de ganske mange forandringer som fant sted på vårparten i år, er innarbeidet.

Siden juni er det skjedd ytterligere forandringer, og vi gir her en oversikt over disse:

Inspektør Roald Torgersen er utnevnt til maritim overinspektør etter Leif Borge, som er gått av med pensjon pr. 31. juli.

Overinspektør Torgersen, som er 46 år, begynte i rederiet som 3. styrmann i 1953. Han ble forfremmet til kaptein i 1961 og ble ansatt som inspektør i Drifts-avdelingen i 1966. Fra mars 1972 har han vært gruppeleder for Scan Dutch-gruppen.

Driftsinspektør Finn-Aage Christoffersen er gått over fra ScanAustral-gruppen til Scan Dutch-gruppen og har overtatt funksjonen som leder for gruppen pr. 1. august.

Driftsingeniør Knut Hornburg er gått over fra Barber/WW-gruppen til ScanAustral-gruppen.

Kaptein Kay Myhre er ansatt som driftsinspektør i Barber/WW-gruppen fra 1. september.

Inspektør Myhre begynte i rederiet i 1952. Han ble forfremmet til kaptein i 1969. Fra september 1969 til

august 1974 var han utlånt til Barber Lines A/S hvor han fungerte som Operation Manager i Hongkong.

Forhyringssekretær Bjørn Lunde sluttet i Forhyringsavdelingen 31. august for å gå tilbake til flåten igjen som radiooffiser.

Som ny forhyringssekretær er ansatt 1. styrmann Asbjørn Eriksen. Eriksen som er 28 år, begynte i rederiet i 1966.

Sivilingeniør Per O. Ellefsen sluttet i firmaet 31. juli. Som ny sivilingeniør i Nybygningsavdelingen er ansatt Svein Lunde. Han tiltrer sin nye stilling 1. oktober.

## WILHELMSSENS LINJEAGENTURER

Fraktkonsulent Pehr Pehrson, daglig leder av Atlantic Container Line Norge A/S, er utnevnt til fraktsjef pr. 1. juli.

## ADMINISTRATIV SEKSJON

PR-sjef Stein Kagge sluttet i firmaets tjeneste 30. juni. Ved hans fratreden ble opplærings- og informasjonsfunksjonene samlet i en avdeling. Den består av opplæringskonsulent Hans Chr. Bangsmoen og informasjonssekretærene Astrid Howells og Helge Selmer. Avdelingen sorterer under organisasjonssjef John Bartolf.

# Stein Kagge over til Aftenposten

Stein Kagge har redigert «Skib-Rederi» i 7 år.

I disse år har han satt sitt karakteristiske preg på bladet og latt sitt journalistiske talent komme leserne til gode.

Han har nå tatt et stort sprang ved å gå over fra «Skib-Rederi» til Aftenposten.

Vi takker ham for god jobb og ønsker ham lykke til i ny gjerning.

Jan P. Syse

*«Det var med blandete følelser at jeg oppgav redaktørstillingen i Skib-Rederi og den mulighet denne gav meg til kontakt med representanter for rederiets sjøfolk og andre representanter for den norske sjømannsstand,» uttaler Wilh. Wilhelmsens tidligere PR-sjef i forbindelse med sin fratreden i firmaet 1. juli.*

*«En bedring av kontakten mellom seilende personell og hovedkontoret anser jeg som en av de oppgaver som bør prioriteres meget høyt, og jeg beklager at jeg må avstå fra å delta i denne prosess. På den annen side skal en som sysler med informasjon være forsiktig så han ikke stivner i sin stilling. Etter syv år fant jeg at behovet for fornyelse gjorde seg sterkt gjeldende, og helt siden jeg forlot journalistikken har jeg vært fast bestemt på å vende tilbake til skrivende virksomhet på hel dag.» Stein Kagge avslutter lynintervjuet med å si at han har en rekke gode minner fra årene i firmaet Wilh. Wilhelmsen der kontakten med rederne var inspirerende, møte med de seilende var lærerikt og miljøet i WIL gav såvel sportslig som kameratslig*



Tidligere WIL-formann og PR-sjef Stein Kagge.

*utbytte. «Å si farvel til mine gode medarbeidere i PR-avdelingen var heller ikke så lett på bakgrunn av den helt spesielle samarbeidsform vi hadde etablert. En form som kanskje kunne virke noe merkelig på utenforstående, men som gav gjensidig inspirasjon og førte til tellende resultater.»*

ALAN LIGHT

# SKIPSIDRETTE



Heller ikke i velferdens sportsoversikt Nr. 9 var det noe som kunne tyde på at nå, endelig, skulle W.W. skipene vise hva de kunne, og det må derfor skje store ting hvis ikke fasiten ved årets slutt skal bli like nedslående som fjorårets.

For å ta fotballen først — i den Norske serien har vi to skip blant de første femti, nemlig TARAGO og TAKACHIO. TARAGO på 25. plass har fire poeng etter to kamper og selv om dette — etter mine beregninger — gir 100 % utbytte, så hjelper det lite hvis man kan følge opp suksessen. Vi får håpe at TARAGO klarer dette og at andre båter bestemmer seg for å være med også.

Når det gjelder den internasjonale serien så glimrer våre båter med sine fravær. Det som tidligere var en norsk paradegren nærmest, er nå blitt atskillig mer internasjonalt og dette er selvfølgelig bare gledelig, men det vil ikke skade med et W.W. navn innblant!

Efter en bra start ser det ut som om våre skip har «stagnert» på idrettsfronten. Det som skiller ut topp-lagene ved årets slutt er at de har konkurrert ved enhver anledning, «høstet» stadig nye poeng, og ikke hvilt på sine «laubær» etter et skipptak på idrettsbanen.

I det norske mesterskapet i fri-idrett er det TIJUCA som forsvare W.W. fargene med en 29. plass og med TAMANO på en 46. plass. Takket være Ingri Berg — ex TARONGA, nå TAIKO, er vi godt representert i kvinneklasse 1 — individuelt — hennes to 3. plasser og en 4. plass tyder på at hun også i år blir å finne blant medaljevinnere. THEMIS' Bodil Hagen har også en pen 3. plass i kulestøt i kvinneklasse II.

På 3 x 60 m stafett — kv./vet. har vi TUGELA på en meget hederlig 8. plass med THEMIS ca. 2 sek. etter på en 20. plass. THEMIS tar derimot ledelsen på 4 x 100 m stafett — men med en 19. plass, tett fulgt av TIJUCA på 22. plass og med TUGELA denne gangen på 44. plass.

Kampen om topp-plasseringer i svømmeknappkonkurransen er spesielt hard i år slik at TAMANO's 54 %

ikke gir bedre enn 33. plass. TIJUCA og TAURUS er også blant de fremste 50 skip.

Et nytt W.W. navn har dukket opp på svømmefronten siden sist — TAGAYTAY's Per Egeberg. Hans 2. plass på 100 m bryst med tiden 1.19.6 min. ville ha gitt ham gull i fjorårets konkurranse, men dessverre har han en meget rask herre foran seg, men mye kan skje før året er omme. På 50 m fri ligger han på 3. plass så det er tydelig at vi her har en svømmer med stor potensial. Vi savner bredden i svømmesporten i år, sammenlignet med ifjor, men håper på en fin innsjutt.

Ombord på TAMANO har syv av besetningen klart prøvene til idrettsmerke — dette tilsvarer 22,58 % og gir derved TAMANO en 13. plass i denne konkurransen. Kravene til idrettsmerke er ikke større enn at de fleste sjøfolk burde kunne klare dem med litt forhåndstrening — ta en titt på dem og se om ikke det lar seg gjøre å ta merket ved neste passende land-ligge.

I anledning sjømannsidretten's 25 års jubileum i år hadde Aftenposten en helsides artikkel dedikert velferden og dens innsats for å fremme idretten til sjøs. På spørsmål om hvordan rederiene ser på sjømannsidrett med tanke på evt. fysiske skader, svarte rederilege Ole Tenfjord følgende:

— Mens vi med virke på land kan trimme i skog og mark og på idrettsbanen nesten så ofte vi ønsker, er sjømannen avskåret fra det. Tiden ved land blir stadig kortere, og sjømannen blir tvunget til både å arbeide og leve på et minimum av plass. Samtidig øker automasjonen ombord og sjømannens liv blir stadig mer stillesittende. Det er et onde for den fysiske helse, det er noe vi alle vet. Sjømannsidretten bøter på dette, og mitt inntrykk er at den bøter godt. Skader er sjeldne, og de skader som måtte oppstå og som kan være en belastning for et rederi, oppveies fullstendig og langt mer til av den bedre helsetilstand sjømannsidretten gir. Ikke bare sjømannen selv, men hele vårt samfunn trenger sjømannsidretten.

## THEBENS FOTBALLTROFÉER 1973

Begge premiene er vunnet i Houston, den minste fra idrettsuka, og den største som mestvinnende båt for hele året.

Vi hadde et jevnt godt lag den tida så jeg tror ikke det er riktig å fremheve noen spesielt, men jeg vil gjerne få nevne at arbeidsleder John Bjerkan var drivkraften bak oss, skapte interesse og fikk gutta med.

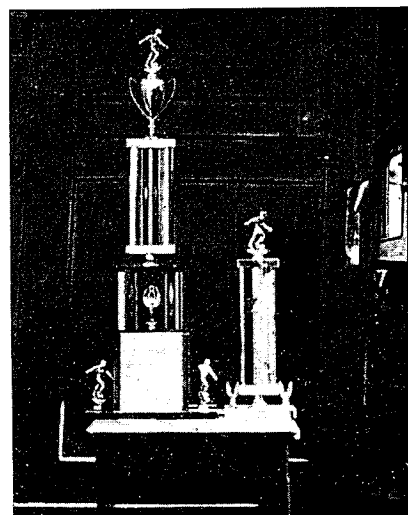
Det er ikke mange igjen ombord av oss som var med på laget. De som har mønstret av er kanskje heller ikke klar over at vi vant for hele året. Det var ikke klart mens vi

lå i Houston ved årsskiftet. Vi fikk vite det sist i mai, men jeg håper de som har mønstret av kan få anledning til å lese dette i «Skib-Rederi».

Interessen for fotballen er nok ikke den samme som før, men jeg vil håpe den bedrer seg — vi får se hva det blir til på Østen.

Med hilsen fra  
«Thebenpatriot»,  
Frode Karlsrud.

Som et apropos til WW-flåten's fotballlag viser vi THEBEN's to pokaler. Inskripsjon på den store pokalen: Houston International Seamens Center Soccer Tournament — Winner 1973 M/S THEBEN. Inskripsjonen på den lille pokalen: M/S THEBEN International Sportsweek 1973 Houston—New Orleans 1st Place.





Red.: NILS WETLESEN

# W.I.L. NYTT

## WIL-TRANS 25 ÅR

*Skramstad er samlingsplass i kveld,  
her kan vi fullt ut bli oss selv,  
vi som kalles gamle knarker,  
men som ufortrødent fotballen sparker.  
Selv om «kondisen» er svak,  
så syng med velbehag,  
vi lever for å leve,  
og det går bedre og bedre dag for dag!*

Dette verset er en del av en sang som har overlevet seg selv siden 15-års-jubileet mellom WIL og Trans i 1964. Sangen ble sunget nok en gang på Skramstad 7. september 1974. Av gjallende norske og svenske røster. Jubilanter par excellence. Og veteranene fra 1949 markerte seg sterkt såvel i antall som i stemmeprakt. Også utover kvelden.

Vårt 25-års jubileum ble markert allerede fra morgenen av. Med velkomst og russiske gjensynsscener på Fornebu hvor Emanuelsen og Mathisen guttekåte sto i spissen for en gjeng som allerede da hadde minner i blikket og fest i stemmen. I biler duvet det festglade følge — først innom ScanAustral til en lunsjservering — til Skramstad, hovedarenaen for vårt festmøte som så mange ganger tidligere.

Og la det være sagt med en gang, som det heter i sportsrapporten. Dette måtte bli knallsuksess. Viljen og evnen til det var der til overmål. Middagen ble innledet med velkomsttale av WIL-formannen, som med store ord og medbrakt fløyte fikk forsamlingen til ro. Det sportslige ble understreket med resultatene av kampen i -49 (2-2) og i -74 (1-1) som spøkte stygt i retning av 0-0 ved 50-års jubileet. Transveteranernas Sven Klasgren rettet en takk til Ivar Johnsen som sammen med Bengt Bårström fikk opprettet et idretts-samarbeide mellom de to rederier. Et samarbeide som ble feiret omtrent på dagen 25 år etter det første avspark på Ekeberg.

Og de var der nesten alle sammen fra den gang. Store fotballnavn man hadde hvisket om i kantine i årrekker. Frem i Skramstads storstue skred de gamle hedersmenn. Der var keeper-Bilov og Arnesen, Hyde Park-taleren Nisse, Wilgot med foten og Aarholt'n med hodet og «unggutta» Monsen og Edmann. Og midt-banen på dansegulvet ble tatt hånd om av en konsentrert Harald Bergh og en smilende Emanuel. Og med «Husker du . . . i blikket dreide samtalen seg om de mange glade minner från forna da'r. Egil med bæljespelet dirigerte tempo og variasjon inn i veteranenes spill om damenes gunst og pjoilternes farver. Det var stemning og det blir konversert.

Et lite høytidelig høydepunkt ble markert ved taler av vår Ivar Johnsen og svenskenes Klasgren. De to idrettsformenn ble i beste VM-style overrakt jubileumsgaver, to baller — Veteranballen — med navnetrekke til de festdeltagende brødre. Alt mens våre festvertinner jublet og pressesjef Langeland jobbet overtid.

Festen mellom WIL og Trans fortsatte ut i de små timer. Fairplay-pokalen kunne med fordel vært utdelt til begge lag, hvor alle sammen hele tiden var oppegående og i stor stemning. Selv ikke øsregnet utenfor la en demper på noe. Men feststemt var han og våt ble han, oldtimeren som på sin vei opp til Torkildstua lot sine lunger lyde ut over Drøbaksundet med «Da blir det sommer i Lofoten».

Men alt har en ende, også en jubileumsfest. Og våre venner i Trans ble vinket farvel like etter frokost på søndag og fulgt til Fornebu. Ikke farvel, men på gjensyn. Få var ikke de telefoner som ringte mellom Oslo og Gøteborg mandag morgen som et takk for senast. Gamle minner var dukket frem, og en spire var lagt til en forbrødring for veteranene i ikke altfor anskuelig fremtid. 25 år er mange år, men jamen er det påskudd til en fest!

H. Selmer.



De to lagene er her avbildet foran jubileumskampen. Sittende foran fra venstre: K. Monsen, S. Wallén, S. Klasgren, K. Bilov-Olsen, B. Arnesen, B. Bårstrøm, K. Edmann, S. G. Adolfsson og H. Bergh. I midten: N. Anshelm, L. Andersson og O. Aarholt-Larsen. Stående bak: S. Heden, K. Try, G. Mathisen, W. Forsstrøm, P. Frydenberg, I. Johnsen, M. Sundin, G. Nordal, S. Winberg, E. Emanuelson, K. Tryggestad, S. Anderson og E. Ranum.



Selve kampen foregikk innendørs i Frognhallen. Lagene stilte med syv spillere pluss innbytere i spill over 2 x 20 min. Allerede ved oppvarmingen bar lagene preg av at krefter skulle brukes, og det hersket en nervøs spenning ved avspark. Spillet bølget jevnt frem og tilbake, og det manglet ikke på viljen til de gamle fotballgutter. Scoringene som skulle føre til et rettferdig resultat 1—1, var noen perler. Strømpesparket rett i nota av Nisse og kjempeheading av Aarholt-L. Det ble en morsom kamp både for tilskuere og spillere, og en god og myndig dommer, Ivar Johnsen, slapp å dele ut gule kort. Det skulle være jubileumsfest, og det ble også kampen.



«Veteranballen» blir overrakt som jubileumsgave til de to formenn. Fra venstre Stig Anderson, Ivar Johnsen, Sven Klasgren og Helge Selmer. Seremonien foregikk til toner fra kapellmester Egil Ranum.



## FOTBALL

### A-LAGET

#### SPENNINGEN ER UTLØST – DET HOLDT!

WIL's A-lag har fornyet 1. divisjonskontrakten i bedriftsserien. Dette er kanskje ikke noen bedrift som fortjener store overskrifter og superlativer, men i WIL's fotballeir var iallfall gleden og stemningen ekte etter 3-0 seieren over Renholdsverket i den siste og avgjørende seriekampen, en seier som altså betød at vi også neste år får spille i bedriftsseriens gjeveste divisjon. Selv om poenghøsten gjennom det meste av sesongen ble nokså mager – vi stod med 3 poeng og var så absolutt i faresonen da tre kamper gjenstod – hadde vi spilt nokså jevnt med mange av lagene over oss, men vi hadde en tendens til å tape disse kampene med ett mål. En forandring kom mot Veritas, et av tetlagene i avdelingen. Denne kampen endte 1-0 til WIL, vesentlig på grunn av større innsats og freskere spark. Foran den siste kampen kunne vi således greie oss med uavgjort, men et par forfall, bl.a. fra keeper Magnor, og en hes og harkende meddelelse fra vår nye goalgetter Thronsen om bare 70 % slagkraft, gjorde oss litt usikre. Med et par spillere villigst utlånt fra Lights B-stall for anledningen og Bjørn Kristiansen, som vanligvis liker seg best foran motstanders mål, i WIL-buret gikk alt godt til slutt. Vår ferske men dynamiske oppmann Eiding hadde med løfter om festligheter med bevertning etter kampen, også gjort sitt med adskillig pep-talk foran kampen, og en festdag ble det.

#### HON

Vinmonopolet	11	23-8	17 p.
Norgas	11	19-4	17 p.
Kværner	11	15-11	17 p.
Veritas	11	17-10	14 p.
Taxi	10	17-10	11 p.
Brevpost	10	10-10	11 p.
NRK	11	10-13	10 p.
Nebb	10	9-13	9 p.
W.I.L.	11	9-11	8 p.
HIL/NSB	10	6-12	8 p.
Renholdsv.	11	8-23	5 p.
IBM II	11	7-25	4 p.

### B-LAGET

På grunn av at to lag trakk seg og et tredje ga oss walk-over ble B-lagets aktive sesong avsluttet allerede før sommerferien. Av tidligere erfaringer har vi lært å ikke sikte altfor høyt – selv om vi som oftest glemmer dette når vi står foran målet – og det primære mål var å sikre plassen i 6. avdeling.

Dette klarte vi med en selvsikkerhet som kommer av flere års erfaring – det har vist seg år etter år at bare vi klarer å stille opp til hver kamp så pleier minst to av motstanderne å trekke seg fra serien slik at plassen vår er sikret. Slik var det også i år så de fire poeng vi klarte å skaffe var igrunnen helt overflødig.

I år har det ikke vært problemer med å stille lag, men det er dessverre sjelden at vi klarer å stille vårt beste

lag. Den ene gangen vil klarte det tapte vi knepent 1-0 for lederlaget som innrømmet at de var heldige som slapp fra møtet uten nederlag.

Kun en gang måtte vi tåle et to-sifret nederlag og grunnen til denne fremgangen må vel være at vi i år gikk over til å bruke en fotball av noenlunde rund fason – den firkantede typen som ble brukt ifjor falt ikke i alles smak.

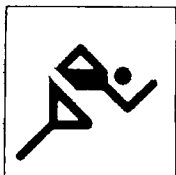
Nytt i år er at W.I.L. stiller i shipping serien med kun et lag – sammensatt av både A- og B-lag spillere. Samarbeidet har gått bra og vi har iallfall lært A-lags gutta hvordan man skal tape.

Følgende spillere har vært benyttet i bedriftsserien:

Vidar Bekkavik	9	kamper
Per Bryn	9	»
Alan Light	9	»
Tor Bergersen	7	»
Jan Gaare	6	»
Bernt Brustad	6	»
Tore Moen	5	»
Janos Horwath	5	»
Kjell Edmann	5	»
Hans Chr. Bangsmoen	4	»
Svein Ellingsen	4	»
Øystein Klerck Nilssen	4	»
Torgeir Rosander	3	»
Jan Egil Jørgensen	2	»
Asbjørn Eilertsen	2	»
Tore Holtan	2	»
Rolf Gjøsdal	1	»
Per N. Johansen	1	»
Knut-Persson	1	»
Per A. Andersen	1	»
Hans O. Nordby	1	»
Helge Selmer	1	»
Petter Neess	1	»
Bjørn Aspheim	1	»
Walter Magnor	1	»
Bjørn Torseth	1	»
Harald Cleve	1	»
Jan Rydgren-Knudsen	1	»
Tor Stavik	1	»
Fritz Sandblåst	1	»
Rolf Hansen	1	»

Alan Light





## FRIIDRETT

### RESULTATER FRA WIL-MESTERSKAPET I FRIIDRETT

Mesterskapet ble arrangert på Idrettshøyskolen på Sogn den 11/9 1974.

#### Klasse A

100 m	1. H. Cleve	12,7 sek.	444 p.
»	2. S. Mikkelsen	13,2 sek.	356 p.
»	3. K. S. Johansen	13,2 sek.	356 p.
»	4. T. H. Andersen	13,4 sek.	322 p.

Lengde	1. H. Cleve	5,07 m	388 p.
»	2. S. Mikkelsen	4,55 m	259 p.
»	3. T. H. Andersen	4,52 m	251 p.
»	4. K. S. Johansen	4,48 m	240 p.

Diskos	1. K. S. Johansen	21,38 m	261 p.
»	2. H. Cleve	19,03 m	196 p.
»	3. S. Mikkelsen	18,42 m	179 p.
»	4. T. H. Andersen	17,97 m	165 p.

400 m	1. S. Mikkelsen	58,5 sek.	480 p.
»	2. K. S. Johansen	59,3 sek.	455 p.
»	3. H. Cleve	62,9 sek.	346 p.
»	4. T. H. Andersen	70,7 sek.	150 p.

Kule	1. S. Mikkelsen	8,89 m	377 p.
»	2. K. S. Johansen	7,73 m	283 p.
»	3. H. Cleve	7,37 m	253 p.
»	4. T. H. Andersen	7,00 m	222 p.

3-kamp  
(100 el. 400 m — lengde — kule el. diskos)

1. S. Mikkelsen	1.116 p.
2. H. Cleve	1.085 p.
3. K. S. Johansen	978 p.
4. T. H. Andersen	795 p.

#### Klasse B

100 m	1. H. O. Nordby	13,1 sek.	373 p.
»	2. L. T. Løddesøl	13,3 sek.	339 p.
»	3. E. Ziegler	13,5 sek.	306 p.
»	4. P. W. Thronsen	14,3 sek.	184 p.

Lengde	1. H. O. Nordby	5,75 m	548 p.
»	2. L. T. Løddesøl	5,45 m	479 p.
»	3. E. Ziegler	4,70 m	296 p.
»	4. P. W. Thronsen	4,35 m	206 p.

Diskos	1. H. O. Nordby	28,55 m	441 p.
»	2. L. T. Løddesøl	25,55 m	369 p.
»	3. E. Ziegler	23,66 m	321 p.
»	4. P. W. Thronsen	23,56 m	319 p.
»	5. T. Holtan	22,94 m	303 p.
»	6. T. Berg	19,97 m	222 p.

400 m	1. H. O. Nordby	57,3 sek.	521 p.
»	2. P. W. Thronsen	66,2 sek.	258 p.

Kule	1. H. O. Nordby	10,52 m	498 p.
»	2. L. T. Løddesøl	9,57 m	428 p.
»	3. T. Holtan	9,35 m	412 p.
»	4. P. W. Thronsen	8,66 m	358 p.
»	5. E. Ziegler	8,45 m	342 p.
»	6. T. Berg	8,35 m	334 p.

3-kamp  
(100 m el. 400 m — lengde — kule el. diskos)

1. H. O. Nordby	1.567 p.
2. L. T. Løddesøl	1.246 p.
3. E. Ziegler	944 p.
4. P. Thronsen	822 p.

#### Klasse C

100 m	1. A. Håkonsen	13,3 sek.	339 p.
»	2. A. Gauslaa	14,3 sek.	184 p.

Lengde	1. A. Gauslaa	4,81 m	324 p.
»	2. A. Håkonsen	4,26 m	235 p.

Diskos	1. A. Håkonsen	18,85 m	191 p.
»	2. A. Gauslaa	17,82 m	161 p.

400 m	1. A. Håkonsen	62,6 sek.	354 p.
»	2. A. Gauslaa	67,2 sek.	233 p.

Kule	1. A. Gauslaa	7,58 m	271 p.
»	2. A. Håkonsen	7,51 m	265 p.

3-kamp  
(100 m el. 400 m — lengde — kule el. diskos)

1. A. Håkonsen	854 p.
2. A. Gauslaa	828 p.

### WIL-MESTERSKAPT I BOWLING

Bowlingmesterskapet over 3 serier ble også i år, som avslutning på sesongen, avviklet i Indekshuset med god deltagelse både på spinne- og herresiden. Av resultatene vil jeg gjerne fremheve de fine prestasjonene til vinnerne i de to klassene — Gro Mørch 424 poeng (ny pers.) og Bjarne Mathisen 548 poeng.

Bjarne Mathisen og Jan Simonsen som spilte på samme bane, hadde en spennende duell, og kampen om førsteplassen var ikke avgjort før siste kule var kastet.

Den endelige resultatliste ble som følger:

#### Damer:

1. Gro Mørch	424 poeng
2. Liv Neess	399 poeng
3. Bente Jensen	357 poeng
4. Solveig S. Olsen	322 poeng
5. Kristi Bratseth	309 poeng
6. Sidsel Grønli	236 poeng

#### Herrer:

1. Bjarne Mathisen	548 poeng
2. Jan Simonsen	535 poeng
3. Arne J. Larsen	463 poeng
4. Arne Mugggerud	442 poeng
5. Lasse G. Samuelsen	431 poeng
6. Endre Endresen	410 poeng
7. Torgeir Rosander	408 poeng
8. Louis Vauvert	345 poeng
9. Tor Bergersen	321 poeng

Arne J. Larsen





# LØST OF FAST

## TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER

### TANKSKIP:

TEMPLAR sluttet fortsatt i løsmarkedet. Etter at skipet var utlosset i Dar-es-Salaam ble det sluttet for en reise fra Jebel Dhanna til St. Croix for regning Hess Oil og deretter for en reise fra Khor al Amaya til Portland, Me for regning Petrofina. Skipet går nå i ballast mot Persian Gulf hvor vi regner det lasteklart i begynnelsen av oktober.

TIBERIUS, TAMANO, TAURUS, TABRIS og TIGRE fortsetter på sine tidscertepartier i dirty world wide trade.

### OBO og O/O CARRIERS:

TURCOMAN og TARTAR fortsetter på sine respektive tidscertepartier, TURCOMAN har gått vekselvis med olje og malm laster, mens TARTAR kun har vært benyttet til transport av råolje.

### BULK CARRIERS:

TACHIBANA, en nybygning, ble overtatt fra MHI, Kobe 17/7 og gikk inn på sitt 60/80 dagers tidscerteparti til Japan Line 13/7-74. Skipet gikk i ballast til Port Walcott hvor det tok en malmlast for Nagoya. Den 19/8 ankret skipet off Haypoint, men lasting av kull begynte først 3/9, med avgang 4/9 for Japan. Sannsynlige lossehavner er Chiba og Mizushima med beregnet ankomst 16/9.

TAKACHIHO fortsetter på sitt tidscerteparti til Fritzen. Skipet gikk 20/5 med en malmlast fra Narvik til Emden. Deretter en malmlast Narvik - Redcar, England. 16-19/6 lastet skipet malm i Luleå for Ijmuiden, Holland. Skipet har siden tatt 2 malmlaster Narvik-Emden, 1 malmlast Luleå-Ijmuiden, igjen Narvik-Emden, Luleå-Ijmuiden med ETD 5/9 for Narvik. Det er indikert samme trade for skipet i nærmeste fremtid.

TAKAMINE fortsetter på sitt tidscerteparti til Canadian Transport. Etter lossing av malm fra Dampier i Antwerp 14/6 gikk skipet til Baltimore og Newport News for lasting av kull. Dette ble losset i Nagoya 8-10/8. Deretter lastet skipet kull i Roberts Bank, Vancouver 23-26/8 som skal losses i Europa. Indikert lossehavn er Emden.

TAKARA fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Skipet losset malm fra Dampier i Taranto og Eleusis 8-27/5 («congestion»). Deretter gikk skipet til H. Roads for lasting av kull, ankomst 10/6 og avgang, først 2/7 p.g.a. ventetid. Kullet ble losset i Fukuyama 3-9/8. Skipet lastet deretter malm i Dampier 19-22/8 og er på vei til Baltimore med beregnet ankomst 27/9. Neste reise blir sannsynligvis Hampton Roads-Japan.

TANABATA ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til K-Line i Mizushima 25/5 og gikk samtidig inn på sitt tidscerteparti (ca. 60 dgr.) til Bocimar. For disse befraktere tok skipet en malmlast i Chanaral, Chile, som ble losset i Ghent 19-22/7. Skipet ble her tilbakelevert 22/7 og gikk inn på sitt reisecerteparti til Pittston. Skipet lastet kull i Hampton Roads 1-8/8 og skal losse dette i Japan i midten av september, først lossehavn er Oita, beregnet ankomst 8/9.

TAKASAGO fortsetter på sitt tidscerteparti til Daiichi. Skipet lastet kull i Roberts Bank 10/5-5/6 («congestion») som ble losset i Kashima og Wakayama 19-23/6. Etter drydocking i Kobe 23/6-1/7 lastet skipet kull i Newcastle 14-29/7 som skal losses i Amsterdam, beregnet ankomst 8/9. Skipet vil deretter ta en kullast H. Roads/Japan.

TROLL FOREST. Dette skip lastet (for Sanko) biler i Yokohama 10-15/5 og losset dem i Melbourne og Sydney 30/5-10/6. Skipet gikk deretter til Kobe for drydocking, 21/6-3/7. En ny billast ble tatt i Nagoya 4-5/7 og ble losset i Baltimore 31/7-2/8. Skipet ble 2/8 tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Sanko og gikk samtidig inn på sitt 12/14 mndrs. tidscerteparti til N.Y.K. Skipet gikk deretter til New Orleans hvor det lastet korn 6-8/8. Denne skal losses i Otaru hvor beregnet ankomst er 4/9. Skipet er deretter programmert for en reise Hiroshima/Yokohama til Jeddah/Djibouti med biler.

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

ARCTIC TROLL går på tidscerteparti til de samme befraktere som TROLL PARK og isamme trade.

TROLL RIVER fortsetter på sitt tidscerteparti til MOSK. Etter losing av biler i Newark og Jacksonville 6/10/5 lastet skipet korn i New Orleans 14-16/5. Dette ble losset i Kawasaki, Chiba og Kobe i tiden 15/6-3/7. Deretter lastet skipet biler i Hiroshima, Nagoya og Yokosuka 3-9/7 og disse ble losset i Pireus 18-22/8. Skipet gikk deretter til Valletta, Malta for drydocking, ankomst 24/8 og ETS 6/9. Det er indikert at neste reise blir en kornlast US Gulf for Japan.

TROLL LAKE fortsetter på sitt tidscerteparti til N.Y.K. Etter losing av biler fra Hiroshima i Seattle 15-15/5 gikk skipet igjen til Japan og lastet biler i Yokohama 4-5/6. Disse ble losset i Dubai og Kuwait 21/6-2/7. En ny last biler ble tatt i Nagoya 21-27/7 og losset Port Sudan og Jeddah 22-28/8. Skipet er nå på vei til Japan, beregnet ankomst 17/9, deretter indikert for Rødehavet.

## OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	1.—2. styrmann	Stuert	Radiooffiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	O. Sætre	Egil Tørlen	Cengiz A. Ersan	A. Kleiven	P. Pettersen	Leif Schelderup	Gunnar Hanslien	H. Berg	K. Furuheim	O. Bjerkli	Lam Chung
TAGUS	D. Holtan Nilsen	Th. Pettersen	K. Karlson	Kjell Eidet	Reinier Baars	Finn Antonesen	Rolf Bjørkholm	J. Bjørgum	M. Petrecevic	J. Barkost	Kåre Saua
TAIKO	G. Waage	S. S. Jensen	V. Jacobsen	J. Sagberg	G. Stangeland	Ingrit Berg	T. Akerbæk	Ø. Hole	A. Vassbotten		Hung Cheung
TAIMYR	Ole Hoff	Arne Rinnan	L. Grunnreis	H. Bjørneseth	L. Grunnreis	Erling Back	S. Ystenes	N. Olderg	K. F. Jacobsen		K. F. Jacobsen
*AIPING	F. A. Johansen	R. Sandvik	H. Hilton	John Nelå	K. Mathisen	L. A. Johansen	Sverre Gurrik	J. Johannessen	Odd Johansen		E. Rørvik
TALABOT	T. Bjermeland	T. Bjermeland	O. Svendsen	Reinert Gjuv	O. Svendsen	Arvid Hole	Arvid Hole	J. Johannessen			K. F. Jacobsen
TAMERLANE	H. Roll Horsøng	K. Thomsen	K. Johansen	Ivar Thorsen	Tore Carlsen	Johan Valen	Johan Valen	S. Miland			E. Rørvik
TARAGO	A. Skjipes	H. Hansen	Per T. Eide	E. Fjeld	O. Fredriksen	T. Aanerud	K. Øvreliid	J. Klavensess			G. Hermansen
TARANTELL	Ph. Lembourn	W. Pettersen	Per Gran	J. Sengsvold	Per Chu Quan Fah	O. Harstrup	Odd Jacobsen	J. M. Holstad			J. M. Holstad
TARN	J. Jahren	L. Amundsen	S. Støhr	J. Kvamme	J. Engсанд	K. Bjerkan	Y. Magnussen	R. Myklebust			G. L. Jensen
TARONGA	S. Dimmestøl	Nic. Berg	P. Wetre	A. Garthe	B. Bay Olsen	Kåre E. Røed	Odd E. Aas	G. Sund			B. Bakke
TEMERAIRE	A. Thygesen	Rolf Håbu	B. Finnseth	O. Lid	Kr. Øverland	K. Nilsen	S. Hafskjold	J. Fredheim			M. Løken
THEBEN	Vidar Foynes	L. Gamlen	E. Kvammen	Bjørn Olsen	Mellembråten	Jon Hals	S. Mikkelsen	D. Isaksen			Høyer-Pedersen
THEMIS	T. Nilsen Bua	A. Grubben	Fr. Monsen	J. Stabben	Finn Arønes	Liv Olsen	Johan Olsen	J. Kristiansen			Ø. Berntsen
TIBER	R. Brattvang	J. Sonstebø	R. Tuvstein	R. Livendahl	Jan A. Sollie	S. Christoffersen	H. Gamlem	Falkvord Lund			R. Neergård
TIJUCA	A. Kyvinsland	A. Evensen	Rolf Sandvik	Egil Aukan	B. Jøraas	J. Olsen Lavik	H. Larsen	K. Riihimaki			A. Hermansen
TIRRANNA	Th. Hansen	Kåre B. Olsen	B. Ellingsen	S. Bjølgerud	Oddvar Olsen	Gunn Adelsten	H. Marthinson	Scot Svendsen			J. Nilsen
TOLEDO	F. Johansen	A. Lervik	Nils H. Kvernes	Pål Myhre	O. Karlson	G. Bjåstad	B. Vilnes	O. Lervik			A. Røren
TOMBARRA	K. Myklebust	Paul Lie	Bjørn Brattås	H. Åkervik	G. Johansen	Inger K. Olsen	O. B. Hansen	S. Terjesen			Lajos Pupos
TORO	R. Kristoffersen	Per O. Johansen	Knut Mehllum	N. Svendsen	O. Longum	Magnhild Eide	Magne Alnes	K. Bostad			E. Thoresen
TORRENS	A. M. Kristiansen	B. Mortensen	H. Helgesen	S. Skjæveland	F. Solem	E. Bergum	B. Andreassen	Christoffersen			O. Hågensen
TOYAMA	N. Iversen	Leif Haugen	Hugo Møller	B. Nordberg	Egil Berg	S. Hatlemark	D. Falmar	Johs. Moen			D. Julieba
TRAVIATA	R. Verpeide	J. Larsen	Per Brekke	A. Norgaard	Asbj. Ruud	Thorvaldsen	Per Strandklev	Per H. Osvik			E. Madland
TRIANON	J. Jakobsen	Bjørn Bakke	B. Johannessen	Gustav Vig	Arne Bjelde	Jan Skillestad	Ø. Gornnes	Kr. Kristiansen			Jan Snare
TRICOLOR	J. Pedersen	E. Kvalheim	Th. Bryde	R. Todal	Olav Salen	Torunn Feste	Per Hilstad	J. Leknes			Torgersen
TRINIDAD	M. Lausund	H. Vik	E. Bakkejord	W. Stopheil	Harald Dybå	Odd B. Stam	Ø. Gornnes	O. Kvalness			N. Hegge
TROJA	Kr. Kristoffersen	T. Eriksen	S. Nymoan	Lars Hvam	A. Hellesfjord	Liv Riis	Oddmund Vvam	T. Kristensen			R. Kulseth
TUGELA	P. Ambjornsen	Johan Ostnes	K. Eidheim	Arvid Norum	Reidar Sem	Elise Thåen	Ove Løkkebø	E. Larsen			Roald Wåge
TULANE	O. Abrahamson	O. Klock	K. Gjesdahl	S. Heggelund	Terje Fluto	Björg Fluto	D. Brandshaug	T. Gundersen			S. Westerlund
TURANDOT	O. Thomassen	E. Følsvik	Alf Vorren	H. Evensen	G. Blaallid	H. Holmen	Georg Slinning	H. Hansen			L. Eriksen
TYR	R. Andersen	Knut Sinnes	A. Gitmark	S. E. Pedersen	O. Teigen	Å. Sørensen	Leif Svendsen	S. Liverud			Magnussen
TØNSBERG	Arvid Røvik	H. Williamson	J. Kristensen	S. Sandblåst	K. Fr. Pettersen	H. Johannessen	William Strand	B. Syvertsen			F. Yung Keung
Buikbåter:											
TACHIBANA	Rolf Piilskog	T. Ringsøy	Stelmar Barken	Rune Teisrud	S. Blom Pettersen	Dag Larsen	Bård Risvold	Nils Antonsen			Ulf Østvik
TAKACHIHO	D. Varholm	Nils Linge	K. Solvoll	Tor Bohn	G. Jensen	J. Myrstad	Trygve Berve	Einar Karlson			S. Mostad
TAKAMINE	E. Pettersen	S. E. Dahl	Ole Hay	B. Langmoen	C. Westergreen	Rune Stavaas	Sverre Aakre	E. Røeggen			S. Rotelgen
TAKARA	Bjøen Havnør	Tore Larsen	K. Pettersen	Jens Linostøl	V. Langerud	Olina Nielsen	Th. Thoresen	L. Gjørsum			Jan Fedde
TAKASAGO	A. Nesbjørg	E. Christoffersen	Kåre Winge	J. Sande	Chr. Røed	W. Ødegård	Alf Lithun	S. Dahl			A. Buer
TANABATA	K. Røeggen	H. Thomassen	T. Fritzen	F. Larsen	Rolf Røed	Y. Eliassen	S. Urheim	J. Cornelliussen			A. Eliassen
TROLL FOREST	M. Madsen	Petter Akseth	K. Dromsnes	J. Wangberg	A. Hansen	Ellen Helm	J. Pettere	J. Pedersen			Arne Sunde
OBO-båter:											
TURCOMAN	F. Melsom	Sigmund Strand	G. Håkonsen	S. Bowen Dahl	John Nilsen	H. Bingen	Nils Leirvik	H. Harelde			L. Østerbrød
Tankbåter:											
TABRIZ	P. Halten	Rolf Østgård	Håkon Liseth	S. Tonnesen	Steinar Saure	A. Sørensen	Olaf Schrader	R. Bakken			H. Nilsen
TAMANO	A. Mikalsen	T. Gjestad	K. Brandser	Ole Kr. Paulsen	F. Engedal	W. Andersen	Leif Hansen	M. Søvik			J. Sarginson
TARTAR	P. Valldal	B. Vigelsjø	Kåre Ljøen	Roar Hansen	Kjell Mydland	H. Aronsen	Kjell Jansen	H. Midthaug			Rolf Rudl
TAURUS	C. Melbye	Svein Jensen	T. Reppe	Chr. Hervig	Rolf Bævre	Kåre Johnsen	A. Myrøng	O. Marvoll			A. Schaufel
TEMPLAR	E. Christensen	Rolf Nilsen	A. Verreide	Alf Gotteberg	Egil Hansen	K. Markussen	Kåre Slyngstad	D. Årseth			Chr. Hepworth
TIBERIUS	A. Røstad	G. Aronsen	O. Eiksund	P. Højlund	H. Remme	T. Andersen	O. Vassbakk	H. Vennesland			I. Stubberud
TIGRE	Ove Stag	Erik Kvastad	J. Haugstulen	S. Svendsen	Kjell Olsen	Sven Stene	O. Mathisen	K. Mathisen			Å. Sreitlien
Supply-skip:											
TENDER CARRIER	B. Haaland	A. Yttergård	A. Schei	J. Johannessen	J. Johannessen	V. Giske	A. Waagen	A. Waagen			E. Stokstad
TENDER CLIPPER	O. Karlson	S. Holbu	H. Scancis	A. Gulbrandsen	A. Gulbrandsen	O. Olsen	A. Sinding	A. Sinding			J. Brandal
TENDER TARPON	K. Pedersen	P. Poohornoy				K. Vigre	K. Larsen	K. Larsen			
TENDER TRIGGER	T. Dageid	K. A. Graaker				B. Rørstad	P. Monsen	P. Monsen			
TENDER TROUT	R. Isaksen	H. Lund				H. Valen	S. Kverne	S. Kverne			
TENDER TURBOT	L. Frøystavåg	E. Stop				P. Andersen	H. Jacobsen	H. Jacobsen			
TENDER TRUMPET	E. Johannessen					I. Øystrem	S. Liland	S. Liland			