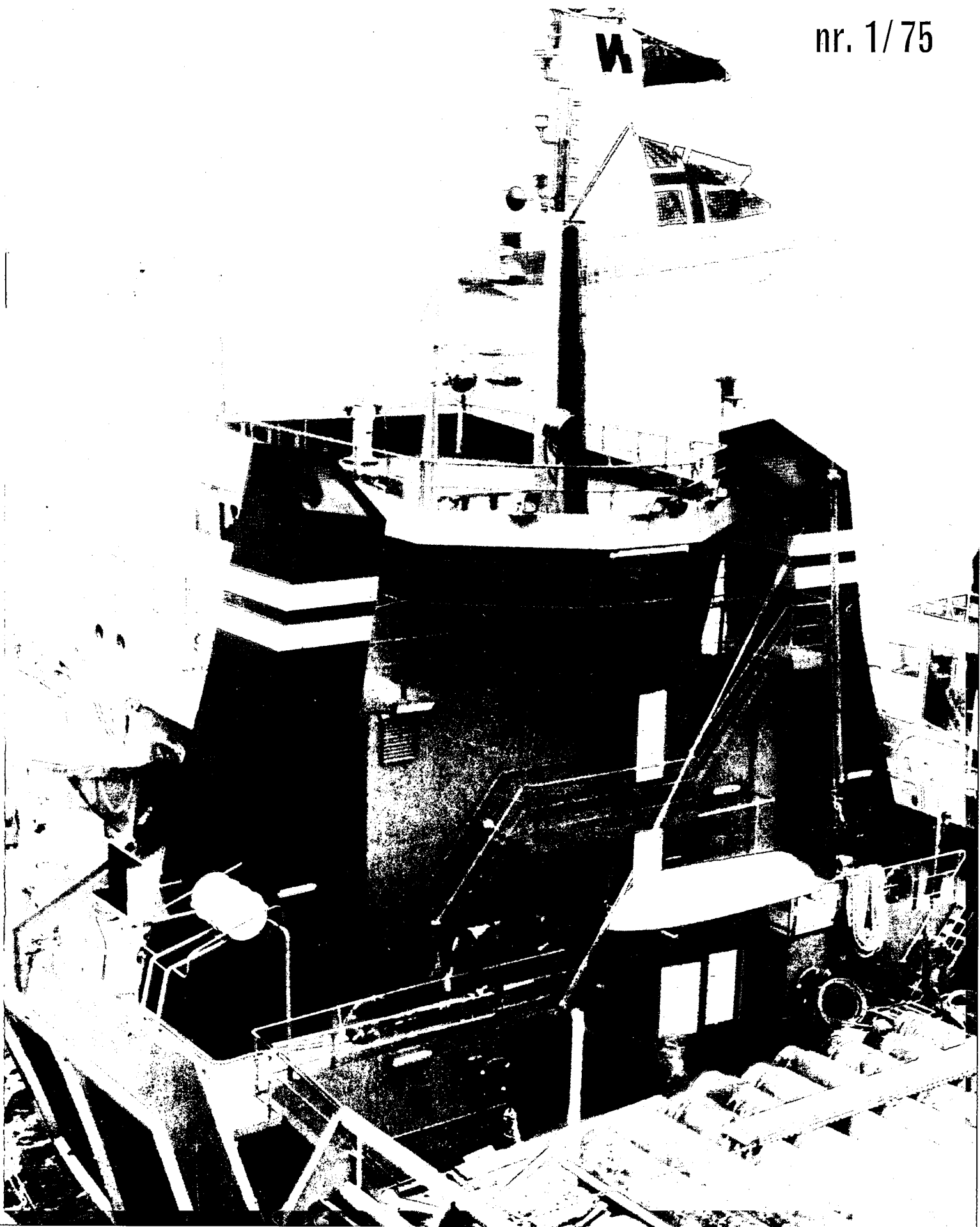


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERT

nr. 1/75



INNHold

NR. 1 - 14. ÅRG. - MAI 1975

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Leder

Kommandørkorset til skipsreder

Tom Wilhelmsen

Daiichi Wilhelmsen

Konjunktursituasjonen

Navnekonkurranse oljerigger

Situasjonen på dry cargo-markedet

Situasjonen på tankmarkedet

Agentrapporter

Fotokonkurranse

Rapport fra TARONGA

Tale ved årsfesten

Gallup ombord: Hva vil vi lese?

Vårt agentnett

Personskadekrav i USA

Maritim personellavdeling

Organisasjonsplan — Maritim seksjon

Skip - Rederi intervjuer Einar Foseid

Lest og Hørt

Slik opplevde jeg rederiet Wilh. Wilhelmsen

Hva er en havfrue?

Avsluttende kokkutdanning

Forberedelse til pensjonsalderen

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

Regnet i tdw. er rørfraktningskipene ca. 3 ganger så store som de vanlige forsyningskipene. For transport av rør og tyngre utstyr har disse skipene bevist sin fleksibilitet.

Stabilitet og initiativ

Gjennom en årrekke er vi blitt betraktet som konservative og uvillige til å forandre oss fordi vi krampaktig holder fast ved vår linjevirkosomhet. Dette var da ikke noe å drive med når man kunne investere i tank og bulk. I dag er vi plutselig fremsynte fordi vi holdt på vår linjevirkosomhet.

Det er i sannhet lett å bli forvirret av alle de utenforstående faktorer som til enhver tid påvirker oss og som nesten daglig gjør at våre fremtidsutsikter forandrer seg.

Hvordan har så dette faktum at tingene forandrer seg så hurtig påvirket oss? Det mest konkrete svar jeg kan gi er at vi i erkjennelse av dette faktum helt bevisst har valgt å satse på fire forskjellige hester, nemlig linje, tank, bulk og offshore-virkosomhet. Dette gir oss en risikospredning som få, hvis noe annet norsk rederi i det hele tatt, har. Det fratar oss muligheten for de enorme gevinster slik enkelte rederier kunne glede seg over i høykonjunkturen, men det gir oss den bredde og tyngde i virksoomheten som skal til for å overleve de fleste lavkonjunkturer. Det er på denne måten vi prøver å oppnå stabilitet. Det er på denne måten vi håper å gjøre rederiet til en stabil og utfordrende arbeidsplass.

Vi bør ikke forsøke å gape over alt. Min konklusjon er at vi får begrense oss til de ting vi har greie på, nemlig drift av skip i videste forstand. Hav opptar 4/5 av jordens overflate og er i så å si alle henseende mindre utnyttet/utforsket enn den ene femtepart som representerer landjord. I min oppfatning vil havet gi oss alt det alburom og all den utfordring vi kan ønske. Det er ikke nødvendig for oss å gå på land. Med stigende befolkning og stigende levestandard vil også behovet for sjøveis transport stige. Metodene vil forandre seg, men behovet vil ingen rokke ved. Vi vil oppleve bilateralisme, flaggdiskriminering, politiske begivenheter som endrer transportmønsteret, men basisbehovet vil være urokkelig stigende. Vareslagene og transportveiene vil forandre seg, likesom skipene vil gjøre det samme. I dette bilde er vi i den misunnelsesverdige posisjon at vi allerede nu frakter nær sagt alle vareslag. Vi er vel derfor i den gunstige situasjon at vi hurtigere enn de aller fleste bør oppfange endringer i transportbildet og ikke minst gripe fordelen der endringer skaper mulighet for nye transporter.

Wilhelm Wilhelmsen

(Utdrag av foredrag på informasjonsmøte 23/4-75).

Kommandørkorset til Tom Wilhelmsen



Under en enkel høytidelighet i RA 5 mandag 17. februar 1975 ble skipsreder Tom Wilhelmsen tildelt kommandørkorset av den kongelige St. Olavs Orden. Utdelingen fant sted ved kansellisjef, major Fredrik Meyer.

I begrunnelsen for tildelingen het det at skipsreder Wilhelmsen fikk kommandørkorset for sine fortjenester i internasjonal skips-

fart og for kulturell virksomhet. Når det gjelder dette siste fremhevet pressen skipsreder Wilhelmsens aldri sviktende interesse for og støtte til utdanning av begavede yngre kunstnere og vitenskapelige forskere.

Vi gratulerer rederiets seniorsjef med den høye utmerkelse.

Skipsreder Morten Werring

I full forståelse med firmaet har Morten Werring besluttet å tre ut som medinnehaver av firma Wilh. Wilhelmsen med virkning fra 1. januar 1975 for å starte egen rederivirksomhet.

Firmaet fortsetter sin virksomhet uforandret, med skipsrederne Tom Wilhelmsen, Niels Werring jr. og Wilhelm Wilhelmsen som partnere. Bortsett fra at Morten Werring trer ut, skjer det ingen endring i Konserndireksjonens sammensetning.

Morten Werring kommer inntil videre til å beholde sitt kontor i Roald Amundsens gate 5 og fortsette sin virksomhet herfra ved bruk av firmaets kontortjenester. Fra 1. januar vil han overta den daglige ledelse av Skips A/S TRITON, som eier M/T TIBERIUS og bulkcarrierne TAKAMINE og TACHIBANA. Det vil bli utarbeidet en samarbeidsavtale mellom firma Wilh.

Wilhelmsen og Morten Werring; i mellomtiden, og i hvert fall i ca. 12 måneder, fortsetter driften av de nevnte skip som før.

Daiichi Wilhelmsen Ltd. A/S & Co.

I tilknytning til skipsreder Morten Werrings uttrekken av firmaet ved årsskiftet 1974/75 er det også truffet en avtale vedrørende Kommandittselskapet Daiichi Wilhelmsen Ltd. A/S & Co. Dette selskap har som kjent vært eiet 50/50 av japanske og WW-interesser og driver skipsmeglerforretning med kontorer i Oslo, Tokyo og London.

I forståelse med de japanske partnere Daiichi Chuo Kisen Kaisha vil Morten Werring sammen med skipsrederne Niels Werring og Niels Werring jr. med virkning fra 1/1 1975 overta de samlede norske interesser i Daiichi Wilhelmsen. Selskapet vil få navnet Daiichi Werring Ltd. A/S & Co.

IVAR LØVALD:

Konjunktursituasjonen

Den internasjonale depresjon preger bildet

Verden er i øyeblikket inne i en lavkonjunktur som er ganske alvorlig, og som kan komme til å bli riktig ille. Noen økonomer hevder at verre har det ikke vært siden i tredve-årene, og målt med visse mål kan vel det være riktig. Dog må det sies at det hver enkelt av oss føler på kroppen denne gang, ikke på noen måte kan sammenlignes med de ulvetider man opplevet i «de harde trettiåra».

For ca. 1½ til 1 år siden fikk vi en økonomisk blomstringstid som det er sjelden å se maken til. Det spesielle hendte at høykonjunktoren slo til samtidig i en rekke land, og den samlede effekt ble meget kraftig med en økonomisk aktivitet og et etterspørselspress uten sidestykke.

For å begrense inflasjonen satte regjeringene i de store industriland

ut i livet restriktive tiltak som skulle dempe den febrilske aktivitet. Samtidig begynte virkningene av oljekrisen og de høye oljeprisene for alvor å gjøre seg gjeldende. Det er klart at en firedobling av prisen på vår hovedenergikilde ville måtte få kraftige, negative virkninger på alle felter i verdensøkonomien.

Hjulene begynte etter hvert å snurre langsommere, og høykonjunktoren slo over i en lavkonjunktur. De industrier som først ble rammet var, som vanlig i en nedgangstid, bygningsindustrien og bilindustrien i de viktigste i-land og da spesielt i USA. Permitteringer og oppsigelser hørte til dagens orden.

Statistikken for arbeidsledighet i USA, England, Tyskland, Sverige o.l. er nå av en størrelsesorden som vi skal nokså langt tilbake i tid for å finne maken til. Myndighetene i de ledende industriland er naturligvis

klar over hvor galt dette bærer avsted og setter nå ut i livet tiltak som skal stimulere aktiviteten.

Det er ingen grunn til å tro at dette ikke vil ha sin virkning. Omslaget til det bedre vil nok komme; mange mener i løpet av siste kvartal 1975 eller kanskje 1. kvartal 1976. Man kan imidlertid frykte at det kan bli verre før det blir bedre.

I Norge har situasjonen vært noe spesiell og faktisk ulik hva man har opplevet i andre land. Vi har ikke i samme grad som de andre vært plaget av arbeidsløshet og sviktende beskjeftigelse, selv om de siste permitteringsvarsler o.l. tyder på at problemene også er i ferd med å nå våre kyster. Derimot har vi i dag — etter at inflasjonen allerede har passert toppen i andre land — en pris- og lønnsstigning som vil gi oss en rekordartet inflasjonstakt i de nærmeste måneder.

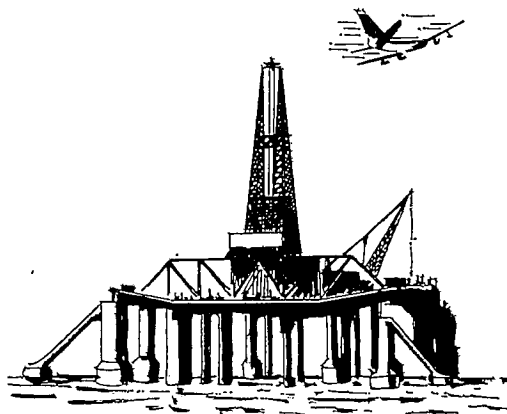
NAVNEKONKURRANSE OLJERIGGER

Treasure Finder – Treasure Hunter – Treasure Seeker

Navnekonkurransen for våre tre oljerigger, som ble utlyst i Skib-Rederi nr. 3/74, er nå avsluttet, og resultatet ble gjort kjent ved Årsfesten på Grand 24. januar av skipsreder Tom Wilhelmsen, som også var med i navnekomiteén. Komiteén besto foruten skipsreder Tom Wilhelmsen av kontordame fru Elsa Øverby og kaptein Jan Bjørheim.

Blant de mange og gode forslag var det ikke lett å velge de rette, men navnekomiteén kom til slutt frem til TREASURE FINDER, TREASURE HUNTER og TREASURE SEEKER.

Vinnere av konkurransen ble Boja Djupvik (TREASURE HUNTER) og Jan Egil Jørgensen (TREASURE FINDER og TREASURE SEEKER). I premie til de to vinnerne ble delt ut en kobberplate av barken MATHILDE samt en invitasjon til sammen med ektefelle å delta i arrangementet i forbindelse med dåp av en av riggene enten i Finland eller Singapore.



AAGE AABERG:

Situasjonen på dry cargo-markedet

Tørrelastmarkedet var fast for alle størrelser dry cargo-tonnasje frem til sommeren 1974, men på etter-sommeren begynte man for alvor å merke effekten av at kombinert-flåten skiftet over fra olje til tørrelast. Ca. 10 mill. tons dw. kombinert-tonnasje skiftet over i løpet av året, og ca. 50 % av den totale kombinert-flåte var i desember 1974 beskjeftiget i tørrelast-markedet. Dette førte til at ratene for tonnasje over Panamax-størrelse sank til et nivå som ga rederne et resultat bare litt i overkant av hva det meget svake tankmarkedet ville gitt. For de mindre skipene fortsatte man å nyte godt av gode rater frem til årsskiftet.

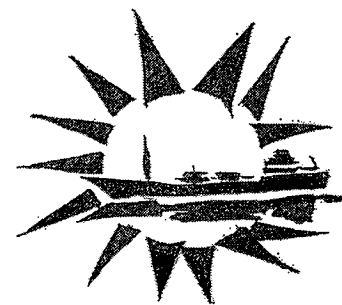
Bil/bulk-tonnasjen hadde i de første 6 måneder av 1974 det beste marked vi noensinne har sett for denne skipstype, og det samme kan man si om linjeskip drevet i løsfart.

Bildet i øyeblikket er at dry cargo spotmarkedet ligger på et relativt lavt nivå, og for de større tonnasjetyper begynner man å nærme seg «break even» på driften. Rederne overveier opplag av større kombi-

nert-skip og bulkcarriere, mens Panamax og mindre skip fortsatt oppnår rater som gjør det verdt å drive.

En meget viktig faktor i dette bildet er verdens stålindustri. Japan produserte ca. 120 mill. tonn «crude steel» siste år, mens USA produserte ca. 135 mill. tonn. Spesielt japanerne er avhengige av å importere mesteparten av de nødvendige råmaterialer. Til orientering kan nevnes at man for å produsere 1 tonn «crude steel» trenger bl. a. ca. 1,5 tonn jernmalm og ca. 0,7 tonn kull — m.a.o. ca. 2,2 tonn råvarer. For første kvartal i det nye japanske fiskalår (starter 1/4) regner japanerne med en reduksjon av stålproduksjonen på ca. 20 % sammenlignet med året før, som igjen vil føre til en tilsvarende redusert import og dermed transport av jernmalm og kull.

Også de andre stålproduserende land venter en nedtrapping av sin produksjon i 1975. Når vi da videre vet at vi er inne i en lavkonjunktur hvor de fleste industrier er rammet, er det innlysende at utsiktene for



dry cargo-markedet i den nærmeste fremtid er mindre gode.

Inntil et omslag i verdensøkonomien kommer — og også en stund etter dette — regner vi ikke med en vesentlig forbedring av markedet, men vi får håpe at omslaget kommer i løpet av et års tid.

For å se litt på vår egen dry cargo-tonnasje, så er hovedtyngden sluttet opp på tidscertepartier frem til 1976. For enkelte av skipene kunne vi benytte den gode markeds-situasjonen til å sikre beskjeftigelse, og vi nevner spesielt at enkelte av bil/bulk-skipene ble sluttet opp til gode rater i ca. 1 års «forward»-posisjon. Imidlertid har vi også vært betenkte med å slutte opp skipene for altfor lange perioder, idet en stadig redusert verdi av US dollar (som fraktratene generelt fastsettes i) samt den galopperende inflasjon, sterkt reduserer verdien av lange tidscertepartier.

For Open Bulk Carriers (Troll Carriers) har 1974 vært et meget bra år, og vi er også her dekket opp med kontrakter for hele 1975.

ODD LUNDBERG:



Situasjonen på tankmarkedet

Å si noe om tankmarkedet i dag, under de nåværende forhold, er en mildest talt utakknemlig jobb, for hvordan — og hva — skal man si om et marked som er nærmest «non-existent»?

Utviklingen av verdens tankflåte har i mange år vært basert på en jevn og hurtig stigning i oljeproduksjon og -forbruk. Den årlige økning i oljehandelen over de siste 10 år opptil 1974 lå gjennomsnittlig på ca. 12 %, mens økningen i 1974 kun var ca. 1½ %. Man befinner seg kort og godt i en situasjon med et overskudd av tanktonnasje som ver-

den neppe tidligere har sett maken til. Primo mars ligger vel 5 millioner tons dw. tanktonnasje uvirksom i Den Persiske Gulf, en ukjent mengde tankskip har jevnlig lang ventetid i lossehavner rundt i verden, et ukjent antall skip har fått ordre fra sine redere og befraktere om å redusere sin fart, og endelig er allerede ca. 10 millioner tons dw. gått i regulært opplag mens ytterligere 3—4 millioner tons dw. forbereder seg på opplag. At verdens skipsverft i løpet av 1975 forventer å levere ca. 47 millioner tons dw. nye skip, gjør ikke bildet lysere.

Fraktmarkedet for avsluttet tonnasje ligger på et lavmål, der ratene ikke engang dekker et skips bunkers- og havneutgifter. I den senere tid har ratenivået for VLCC tonnasje (skip. på mellom ca. 200—300.000 tonn dw.) fra Den Persiske Gulf til Europa ligget på WS 25 (1974 World-scale), tilsvarende ca. \$2,50 pr. tonn last. Det er med noe vemod man tenker tilbake på markedet like før oljekrisen høsten 1973, da lignende tonnasje oppnådde over WS 400 — tilsvarende over \$ 40,—!

Situasjonen for WW's tankflåte

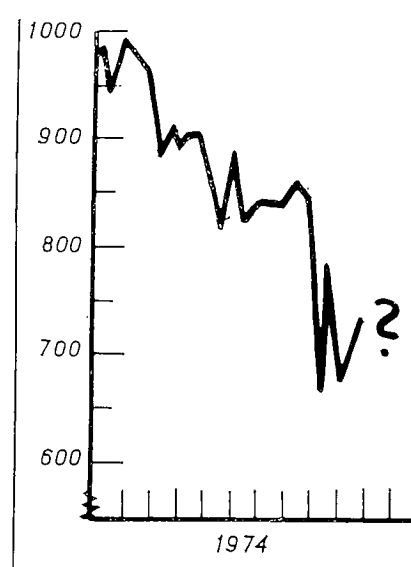
Når ovenstående nå er sagt, må det være på sin plass å nevne at av vår egen tankflåte er heldigvis «bare» TEMPLAR rammet av det dårlige fraktmarked. Skipet ligger nå opplagt i Den Persiske Gulf. De øvrige skip, tank og kombinerte, seiler under sine tidligere inngåtte tidscertepartier til solide, første-klasses befraktere, og ingen av disse certepartier utløper før 1976. På grunn av dollarens reduserte verdi og den kraftige utgiftsstigning er riktignok certepartiens verdi redusert, men sammenlignet med dagens ratenivå er de allikevel gjennomgående brukbare.

Utsiktene fremover.

Selv under mer normale forhold er det uhyre vanskelig å forutsi ut-

viklingen i tankmarkedet. Med de mange flere usikkerhetsmomenter som foreligger i dag gjennom den politiske og oljepolitiske utvikling i Midt-Østen, er det ikke blitt lettere. Man må dog ha lov til ikke helt å gi optimismen på båten. At verden også i fremtiden vil ha behov for olje, kan vanskelig diskuteres, selv om oljetransportens struktur vil endre seg. Vi ser allerede nærmest et skred av kanselleringer av ny-bygningskontrakter, og flere vil følge. Disse kanselleringer vil imidlertid ikke få noen innflytelse på markedet før kanskje i 1977/78. I mellomtiden bør man nok være forberedt på å se lave rater, om enn periodevis noe bedre enn i dag.

Dog — tankmarkedet har gjennomgått store omskiftninger også ved tidligere anledninger — det er et område der det umulige kan hende.



AGENTRAPPORTER FRA SENTRALE STEDER



TOKYO

ERIK NES, Owners' Representative, Barber Lines A/S, Tokyo:

Nedgang for første gang etter krigen

Geishaene i det glitrende neonlyset som skinner over Tokyos berømte Ginza-distrikt venter nå på kunder til barene, kabarettene og nattklubbene.

Men det er ikke bare fornøylesverdenen som er blitt hardt rammet av verdensdepresjonen. Antallet på arbeidsløse i Japan har i mars nådd 1.270.000 og statistikken over arbeidsledige viser nå 2,5 %.

Prisstigningen har vært voldsom. Som en konsekvens av dette gikk de japanske arbeidere til aksjon for å få ekstraordinært høye lønnstil-

legg og lykkes i å oppnå mer enn 30 % lønnsøking i 1974. Sjømannsforbundet i Japan har allerede satt på programmet for sine forhandlinger i april 1975 et lønnsforlangende på ca. 43 % økning.

Japan kunne for første gang i etterkrigstiden registrere en negativ vekstrate siste år. Imidlertid har den nye Miki-regjeringen forespeilet en vekstrate for 1975 på 4 % — noe som virker optimistisk.

Et alvorlig problem som vil få innvirkning ikke bare på japansk skipsfart, men også på utenlandsk linjefart på Japan, er at det er store muligheter for at det vil kunne oppstå konflikter mellom ledelsen og havnearbeiderne i år. Hvis havnearbeiderne går til streik i april, vil lastbehandlingen i de større havner bli alvorlig berørt.

Japansk Skipsbygningsindustri.

I 1972 og 1973 var Japans skipsbygningsindustri inne i en solfylt periode. Ordrene strømmet inn mens skipsverftene allerede opererte nær metningspunktet. På den tiden var lønnsomhetsmarginene

meget store. Nå er imidlertid bildet drastisk forandret.

De japanske skipsbygningsverftene ser seg nå om etter ordrer for bl. a. LNG-carriers og legger også vekt på andre typer produksjon som ikke har med skip å gjøre, for å unngå at verftene blir arbeidsløse.

I 1973 gikk de store handelshusene inn for en kampanje for å øke eksporten til Midt-Østen. Som en følge herav øket eksporten til disse land med 106 % i perioden januar/november siste år. Eksporten til Midt-Østen øket til 7,5 % i november 1974 fra 4,1 % i 1972 av Japans totale eksport.

Depresjon, inflasjon og et underskudd på handelsbalansen er de tre viktigste elementer i verdensøkonomien. I Japan er depresjonen det relativt vanskeligste problem, mens inflasjonen synes å flate ut. Japans betalingsbalanse viser fremgang, og det er ventet at landet vil begynne sin økonomiske bedring — langsomt og moderat — fra og med kommende høst. Kanskje vi kan håpe på at geishaene er tilbake i arbeide neste jul.



OLE JOHAN HAFSTEN,
Owners' Representative,
Barber Lines A/S, New York.

Alle Barber-linjer går til oljeland

Ingen er uenig lenger, vi er inne i en depresjon, den verste verden har hatt siden 1930-årene.

Massemedia har spilt på depresjonen høyt og ofte i det siste, en sikker måte å forsterke de tendenser som allerede er under utvikling på. For de fleste er depresjonen noe de fremdeles bare hører og leser om, man kan ikke merke den ennå. Du legger ikke merke til det om naboen ikke kjøper det nye huset som ble ferdigbygget ved enden av din gate, eller om han bryter sin vane med å skifte bil hvert annet år, men hans tilbakeholdenhet kan

lett måles hvis man føler hele det økonomiske liv på pulsen.

Utsiktene for skipsfarten i den nærmeste fremtid er langt fra lyse. Der er ingen tegn på lysning for tankmarkedet, og tørrlastmarkedet er så tørt så tørt. Og amerikanerne oppfører seg og snakker som om de eide alle ubeskjeftigede skip i verden.

U.S.A. rommer sterke proteksjonistiske krefter selv om lovforslaget om 30 % av all amerikansk import av olje på egen kjøp ble stoppet av president Fords veto nylig. Det synes åpenbart at de iherdige kampanjer for «Ship American» har båret frukter i fraktmarkedet.

I øyeblikket — og i fremtiden — skulle Barber Blue Sea Line og Barber Lines sitte like godt i det som alle andre. Den beslutning som ble tatt i 1969 om å forbli semi-containerisert har vist seg å lønne seg. Selv i disse depresjonstider er ikke ordrebøkene tomme og lagrene fulle for alle firmaer. Der er fremdeles firmaer som kjører for fullt — eller i det minste opprettholder et rimelig produksjonsnivå. Mange av disse fabrikerer varer som ikke kan fraktes i containere overhodet.

Dessuten går alle Barbers linjer fra U.S.A. til oljeland (hvor kjøpekraften finnes), Service 1/5/6 til Stredet, Indonesia og uthavnene, Service 2 til Venezuela, Service 3 til Persiske Gulf/Rødehavet og Service 4 til Vest-Afrika (Nigeria). Selv om det i de siste par uker har vært meget snakk om overproduksjon av olje, synes ikke det å ha minsket etterspørselen etter maskiner og utstyr.

Uten tvil har devalueringen av den amerikanske dollar også gjort U.S.A. mer konkurransedyktig overfor utviklingslandene.

I mellomtiden blir konkurransen stadig hardere. Hittil har våre båter gjort det forbausende bra, selv hjemgående. Skjorter og radioer fra Hong Kong og Taiwan er nesten helt blitt erstattet av nøtter, bolter og rør fra Japan, en ny sammensetning av last — men vi har tonnasjen som kan frakte den og organisasjonen som behøves for å få fatt i ny last.

Så lenge verdens industrielle vekstrate er på vei nedover, blir det ikke noe nytt 1974 for Barbers services, men det er heller ingen grunn til panikk, bare hardt arbeide.

ROTTERDAM

Direktør HANS VAN HEUSDEN,
Cornelder's Scheepvaart Mij. N.V.,
Rotterdam

Arbeidsløsheten er stor —

For tiden er arbeidsløsheten i Holland alvorlig med 200.000 arbeidsløse eller 5 % av den yrkesaktive del av befolkningen. Tidligere tiltak som er satt i verk av regjeringen for å øke kjøpekraften og dermed lette den økonomiske situasjon

bragte ikke resultater. Man forsøker nå å få situasjonen under kontroll ved tiltak som oppmuntrer til investeringer. Arbeidsløsheten viser stadig en stigende tendens og den månedlige vekstrate ligger lavere enn på den tilsvarende tid i 1974. De industrier som er hardest rammet av vanskelighetene er bygnings-, metall-, tekstil og papir/papp-industriene.

Den hollandske økonomi er avhengig av import- og eksporthandelen, og denne representerer over 50 % av landets inntektskilde. Våre viktigste samarbeidspartnere er i denne rekkefølge: Tyskland, Belgia/Luxemburg, Frankrike, England og U.S.A. En oversikt over utenlands-handelen viser at importen er mer enn dekket av eksporten. Den hol-

landske eksport har vist en stadig økning de senere år og viser nå 1,3 % mer enn økningen i verdenshandelen. Eksporten til de europeiske land har øket mest.

Hvordan vil alt dette utvikle seg i 1975? Vi venter først og fremst at inflasjonen vil holde seg på samme nivå når vi ser på de tiltak den hollandske og andre lands regjeringer har satt i verk. Det er imidlertid noen gode tegn i tiden. For det første fortsetter diskontoen å synke, dessuten er det en fastere tendens på børsen. Og selv om det er visse tegn på depresjon, er der fremdeles industrier som gjør det bra og man venter derfor at tilstanden skal bedre seg. Optimister sier i første halvdel av 1975, pessimistene lover ingen bedring før i 1976.

SYDNEY

DAVID PLAYFAIR, sjef for Wilh. Wilhelmsen Agency, Australia:

Nasjonale problemer forsterker depresjonen

Australia har gjennomgått omfattende politiske, sosiale og økonomiske forandringer siden arbeiderpartiregjeringen overtok i 1972. En voldsom økning i offentlige utgifter på sosialsektoren, undervisningssektoren, byggesektoren og helsesektoren ble dekket av økede skatter og ved fjerning av enkelte skattelettelser.

Landet har i dag en skremmende arbeidsløshet som nå omfatter 310.000 mennesker, eller 5,4 % av den yrkesaktive befolkning, det høyeste tall man har hatt siden depresjonen i 30-årene.

Regjeringen, hvis popularitet har nådd et lavmål, har måttet skyve til side noen av sine merkesaker, og forsøker nå å snu utviklingen ved å få fagorganisasjonene til å redusere sine krav, ved å senke skatteøret og dempe det offentlige forbruk og ved å gjeninnføre visse lettelser for å oppmuntre det private næringsliv.

Australia har alltid vært avhengig av inntektene fra primærnæringene. Oversjøisk etterspørsel etter kjøtt og ull er meget begrenset, store lagere av ull er i ferd med å bygge seg opp, kveg- og saue-bestanden er på topp, og tusenvis av tonn frukt blir pløyet ned i jorden igjen.

Sukker og korn-salgene er relativt bra, og mineralhandelen er tilfreds-

stillende, selv om utvinningen, inklusive oljesektoren, ligger nede.

Importen som nådde toppen i 1974 har vist sterk nedgang, men ting tyder på at man kan få en oppsving i april/mai.

Shipping til og fra Australia har tidligere vært dominert av utenlandske interesser, men dette er også i ferd med å forandre seg, idet regjeringen i tråd med UNCTAD's 40—40—20 bestemmelser nylig har offentliggjort planer for å frakte 40 % av råolje-importen på australske skip.

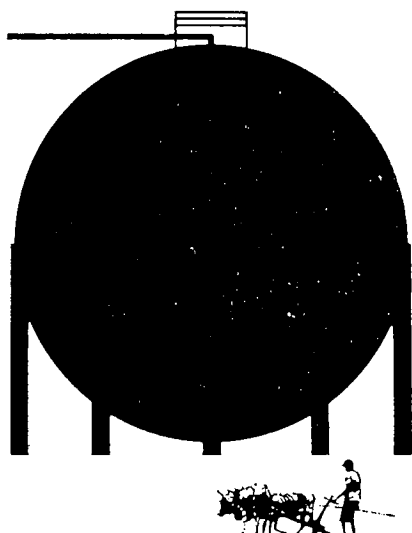
Dessuten blir linje- og bulkflåten som drives av ANL (Australien National Line) stadig utvidet. Et typisk tegn er at det private næringsliv har mistet interessen for investeringer i shipping.

De økonomiske utsikter for Australia er ikke lyse, men man håper at det verste er tilbakelagt.

M/S TARAGO I SYDNEY

Fra Sydney har Skip - Rederi mottatt et bilde som viser kaianlegg og skur, Darling Harbour.





DUBAI

IAN MACKENZIE,
Owners' Representative,
Barber Lines A/S, Dubai:

Gullkantet for linjefart

Midt-Østen er ikke lenger befolket av «mad dogs and englishmen» som er ute i middagssolen. Tvert imot. Tredoblingen av oljeprisene har ført til fullstappede fly som spyr ut besøkende av alle nasjonaliteter. De finner her ivrige kjøpere av alle slags varer fra håndgravert sølv til oljeraffinerier, fabrikklaget parfyme til tørrdokter som kan ta tankskip på en million dødvekttonn. Lave tolltariffer og mangelen på inntektskatt eller valutarestriksjoner oppmuntrer på en fantastisk måte det frie næringsliv. Hotellene er fulle i måneder fremover. Bysentraene er i ferd med å bli kvalt av trafikkorker etter som stadig flere store nye biler kjemper om mindre og mindre parkeringsplass. Landområder går med i dragsuget etter som øde ørkenstrekninger gir plass til høybygg og hoteller. Eiendomsspekulanter har kunnet doble sine investeringer på seks måneder. Lokal industri er på barnestadiet, men øker raskt, og i mellomtiden må nesten alle varer importeres.

Den samlede valutareserve for Saudi Arabia, Kuwait og Irak ligger over valutareserven både i Japan og U.S.A.

Disse milliardene som ingen hadde drømt om, blomstrende nye prosjekter og total avhengighet av import, betyr uanede muligheter for linjefart fra verdens industrialiserte land. Men de fleste eksisterende havner er druknet i hauger av varer og innenlandstransporten knirker og stønner i et håpløst forsøk på å forflytte varene. Skip må vente på losseplass helt opp til 70 dager i Basrah, 35 dager i Khorramshahr, 25 dager i Damman og 20 dager i Jeddah. Ærgjerrige planer for utbygging av havnene er lansert i Iran, Saudi Arabia, Bahrain og De Forenede Arabiske emirater. I mellomtiden må skipene registrere for anløp i flere forskjellige havner og emirater, forsøke å losse i noen mens de venter på tur i andre. I Khorramshahr

har man i den senere tid kunnet telle så mange som 165 skip som venter i elvemunningen i kø for losseplass i Basrah og Khorramshahr.

Så sant de industrialiserte land kan opprettholde tilførselen av varer, vil der være last i store mengder i overskuelig fremtid. Bedrede havneforhold vil ikke kunne påregnes før om 2 til 5 år, og i denne perioden vil sannsynligvis de enorme losseforsinkelsene fortsette. Unntagelsene er Dubai og Kuwait, hvor forsinkelser sjelden forekommer.

Noen tror at hele området med tiden vil bli overlatt til «mad dogs and englishmen» dersom man finner en erstatning for oljen. Men smarte forretningsmenn og rådgivere i Midt-Østen forsøker å finne nok alternativer som ikke har med olje å gjøre og tilstrekkelig investeringer i utlandet til at dette aldri vil skje.

SUEZKANALEN

Egypt hevder at Suezkanalen skal gjenåpnes for trafikk til sommeren. Dersom dette skulle skje, vil det være av en viss betydning for enkelte av våre linjer, som vil kunne korte ned antall reisedager i større eller mindre grad. En kan ikke regne med at gjenåpning av kanalen vil få nevneverdig innvirkning på det nuværende tankmarked, der ratene allerede befinner seg på et bunnivå. Sett på bakgrunn av den strukturendring som har funnet sted i tankflåten siden 1967, er det selv på lang sikt vanskelig å si om kanalen vil få noen vesentlig betydning. Fastsettelsen av kanalavgiften og den fremtidige utvikling av bunkersprisene vil være nøkkelfaktorer i denne forbindelse.



«Get the hell off my tax haven!»

(-Punch ©)

FOTOKONKURRANSE

Rederiet har stadig bruk for gode fotografier fra sin omfattende virksomhet ute og hjemme. Fra tid til annen får vi tilsendt tilskudd til vårt fotoarkiv i form av motiver tatt av profesjonelle fotografer. Tilgangen her er ikke stor, og dessuten er vi av den mening at fotos tatt av amatørfotografer er vel så gode. Skib-Rederi vil derfor prøve å mobilisere alle «WW-fotografer» i en fotokonkurranse. Tilgangen på godt fotoutstyr har i de senere år vært stor, ikke minst på våre mange skip, så vi lar dette være en appell om å finne frem fotoutstyret og være aktivt med i vår konkurranse.

Fotokonkurransen er åpen for alle som har noe med Wilh. Wilhelmsen å gjøre, på sjø eller land.

Vi er hovedsakelig interessert i motiver som beskriver virksomhet som er karakteristisk for vårt rederi eller sjølivet i sin alminnelighet. — Gode situasjonsbilder fra livet ombord, eksteriørbilder av WW-skip, laste- og lossebilder, stemningsbilder eller «kreative shots». Det beste råd vi kan gi er: Bruk fantasien!

Vær oppmerksom på følgende regler:

1. Bare farvefotos er med i konkurransen.
2. Bruk diapositiv film og send kun inn filmer (slides).
3. Nummerer filmene og skriv helst tekstkommentar til hvert motiv.
4. Oppgi navn og adresse i lukket konvolutt.
5. Filmene må være oss i hende innen 1. desember 1975.

Det hele sendes til:

SKIB-REDERI
Fotokonkurransen,
Wilh. Wilhelmsen,
Roald Amundsensgt. 5,
Oslo 1.

Premiering.

De beste bildene vil bli premiært med:

1. premie kr. 1.000,— og kobberplate av MATHILDE
2. premie kr. 750,— —»—
3. premie kr. 500,— —»—
4. premie kr. 300,— og reisevekkeur
5. premie kr. 200 —»—



Vi forbeholder oss dessuten retten til å kjøpe fotos som ikke blir premiært, for kr. 50,— pr. stk. Premierte og innkjøpte fotos blir rederiets eiendom med enerett til reproduksjon og offentliggjørelse.

De premierte bilder vil fortrinnsvis bli offentliggjort som forside på Skib-Rederi og i rederiets årsberetning.

Redaksjonskomitéen i Skib-Rederi vil virke som fotokonkurransens jury.

Vi vil på ingen måte begrense fotoaktivitetene til denne konkurransen. Vi tar også gjerne imot andre bilder — farvekopier og sort/hvittkopier — til Skip-Rederi og til vårt fotoarkiv, gjerne med billedtekst til eller ledsaget av en liten beretning.

Børst støvet av kameraet og sett i gang! La det bli fart i fotoaktivitetene ombord, slik at hele rederiet kan gledes over de mange og gode resultater.

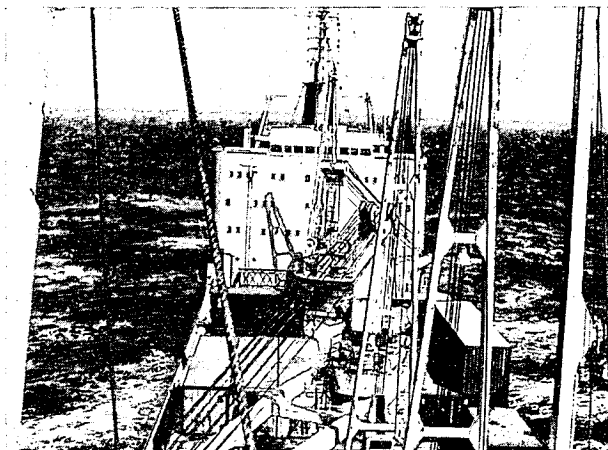
H. Selmer.

RAPPORT FRA «TARONGA»

Da vi for en tid siden fikk brev fra «Skib-Rederi» hvor det var ytret ønske om å bedre kontakten med det seilende personell, fant vi dette å være et glimrende tiltak. Men, da vi lenger ut i brevet leste at M/S «TARONGA» ved sitt «positive og aktive miljø» var funnet å være et «naturlig» utgangspunkt, ble vi straks mere betenkte.

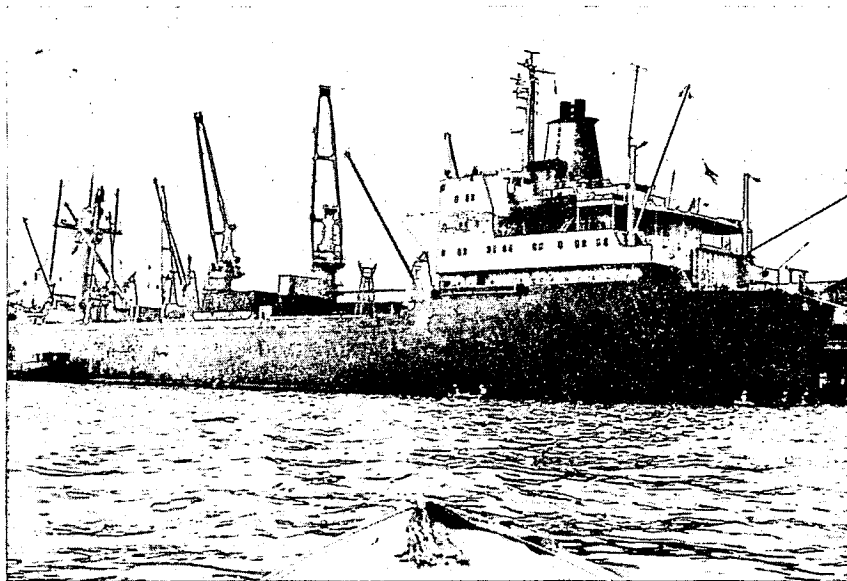
Det er vel og bra å være tilskuer, nå var vi plutselig utfordret til å være aktører. Og hvor i all verden var vårt «positive og aktive miljø»?

Ved nærmere ettertanke så viser det seg at vi faktisk befinner oss i en slik heldig situasjon her ombord. Noe som vil komme klarere frem senere i artikkelen. Det var bare det at vi befinner oss midt oppe i det, og følgelig tar det som en del av hverdagen. Man ser som kjent ikke skogen for bare trær!



M/S «TARONGA» er en åtte år gammel frøken, faktisk i sin beste alder, med de nykker og også all den ynde og erfaring man venter å finne hos en moden «dame». Som kvinner flest liker hun seg best i full puss. Omstendighetene tillater oss dessverre ikke alltid å etterkomme disse ønsker. La oss bare slå fast at vi gjør hva vi kan.

I det fartsområde vi beveger oss i, nemlig USA's øst- og vestkyst — Fjerne Østen, blir tiden ofte for knapp. Vi har kort liggetid i havn, lasting og lossing foregår samtidig, for det meste dag og natt. Følgelig er de mannskapsressurser (make up gjengen) vi er tildelt for det meste opptatt med vakttjeneste.



M/S TARONGA er bygget i 1967 og har en tonnasje på 13.046 tdw. Skipet seiler for Barber Lines i fartsområdet USA's øst- og vestkyst — Fjerne Østen.

I likhet med de øvrige skip i samme kategori, går også vi med 12 passasjerer, for det meste pensjonerte amerikanere som står ombord en hel rundtur.

Etter hvert har det heldigvis foregått en tilnærming passasjerer—besetning, slik at vi har inntrykk av at det nå er mer gjensidig «hygge og nytte» av de bekjenskaper som gjøres. Forøvrig en glimrende demonstrasjon av samvær mellom ulike generasjoner.

I skrivende stund befinner vi oss i tørrdokk i Hong Kong, hvor vi gjennomgår åtte års klassing, foruten vanlig dokksetting og besiktigelse.

Mange benytter dette oppholdet til å se seg rundt i kolonien, noe som i sannhet er mer enn å besøke Kowloon's gledeskvarter.

La oss håpe at vi går derfra med en forynget «Frk. Taronga», og at vi fortsatt får beholde vår gode ånd, i arbeid såvel som i fritid.



Også til sjøs merker man at 1975 er kvinneåret: M/S «TARONGA» har seks kvinner ombord. Her forteller to av dem, begge førstereis, om sitt møte med sjølivet.

Førstereis.

Når en helt fra en var liten har hørt om livet til sjøs, dets gleder og sorger, og så endelig står foran sin egen første tur og attpå til er jente, så føler en mye rart inne i seg. En er spent og forventningsfull, men også litt redd. For vil nå dette gå bra? Vil alt være slik som en hadde tenkt seg det?

Nå, etter mange måneder ombord, vet vi at mye er annerledes. Likevel vil vi sette positivt fortegn foran livet til sjøs også for ei jente. Vist er det hardt, hardere enn livet på land. Av og til har en følelsen av aldri å ha fri. Da synes tilværelsen å være fylt av bare oppvask, skitne dørker og skurebøtter. Alt er grått.

Men så kan vi plutselig komme inn i messa en morgen og bli møtt av «Sputniks» (motormann, 20 år) vennlige: «Hva har du til frokost i dag da, Pusen?» Og da blir livet med ett lyst igjen.

Kanskje vi i denne forbindelse bør forklare hvem «vi» er: Karin og Nanna, for tiden hjelpepiker her ombord, på land **førskolelærere** og **adjunkt**. Vår oppgave er å servere offiserer og mannskap samt å gjøre rent messer og lugarer.

Med blandede følelser så vi frem til møtet med guttene i messa. Vi hadde hørt så forferdelig mye på forhånd. Noen sa at ombord var en kvinne et «jaget vilt», andre at en ble kløpet både her og der når en serverte. Men her ombord på «TARONGA» er alle disse spådommene blitt gjort til skamme. Det vi møtte var en flokk sjenerte, veloppdragne gutter som bare ville oss det beste, og de sa til vår forbauselse både «ja takk» og «nei takk» og «takkt for maten». Ikke ble vi kløpet heller.

Kokkens ferdigheter i byssa har imponert oss. Vi sperret opp øynene da vi første gang så den kjempe-messige stekepanna han brukte til kjøttkaker, for ikke å snakke om den enorme komfyren han presiderer over hver dag. Det gjorde også et dypt inntrykk på oss som kvinner at han uten kokebok får i stand den ene deilige retten etter den andre. En meget misunnelsesverdig prestasjon . . .

Fra «Kvinnefronten»



Juleforberedelser ombord. Fra venstre: Ingrid Meyer, Nanna Bergan, Karin Garthe og kokk Tom Martinsen.

Fullt så heldig er ikke kokkeaspiranten. Et lite eksempel: Forleden tok han feil av melkepulver og hvetemel hvilket resulterte i et 40 liters melkespann med melklister i stedet for melk. Den morgenen fikk guttene juice til frokost . . .

Men båten består jo ikke bare av messer og bysse. Vi har f. eks. noe som heter maskinrommet. Det var for oss et noe dunkelt begrep helt til vi kom ombord i «Taronga». For å rette på dette ble vi tatt med på sightseeing til maskinistenes daglige tilholdssted. Der var det ikke ørens lyd å få og vanskelig å puste var det også, så uhyggelig varmt som det var der. Der var svære stempler som gikk opp og ned, og stort mer av det som foregikk skjønte ingen av oss. Så vi har stor respekt for maskinister.

Fra bunnen steg vi til toppen, nemlig til brua. Der fikk vi et aldri så lite innblikk i navigasjonskunsten. I storm og stille, natt og dag står styrmennene der og gjør sitt ytterste for å føre skuta sikkert fra havn til havn.

Menneskuta er ikke bare en arbeidsplass, den er også et sted hvor en oppholder seg i fritiden, og hvor det skapes et eget lite og kanskje noe spesielt samfunn. Her skal over 30 mennesker leve sammen døgnet rundt uten egentlig å kjenne hverandre. En kunne vente at det under slike omstendigheter ville oppstå både uvennskap og gnisninger mellom besetningsmedlemmene. Vi må ærlig innrømme at det har imponert oss hvor knirkefritt dette hittil har gått her ombord.

Vi dro ut for å se verden. Har vi så fått dette ønsket oppfylt? Vi mener begge ja. Hvem av våre venner har vel sett og opplevd folkelivet i f. eks. Hong Kong, Singapore, Yokohama eller San Francisco? For ikke å snakke om deilige måneskinnsnetter i Stillehavet . . .

Når vi om ikke så altfor lenge setter kursen mot gode, gamle Norge er det ingen tvil om at vi begge føler oss rike på opplevelser, inntrykk og erfaringer. Så en hjelpepikejobb med alle sine fordeler og ulemper er absolutt å anbefale for andre reiselystne kvinner.

Under stjernehimmlen med helstekt små- gris og punsj

Her ombord avsluttet vi i år julen på en helt spesiell måte, nemlig med bysseparty. Lørdag den 11. januar gikk det av stabelen. Vi var da i sjøen, tre døgn fra Manila. Alle, både passasjerer og mannskap var med. Byssa var fint pyntet med fiskegarn oppunder dekk over komfyren, krepp-papir over alle lamper for å lage dempet belysning og soft music i bakgrunnen fra kokkens stereo-anlegg. Helstekt smågris ble servert ved siden av et lekkert koldtbord. Men før det hadde vi



Party ombord. God stemning blant passasjerer og besetning.

smakt på stuertens punsj som ikke bare var deilig, men også meget farlig. Den, sammen med den gode maten og det fine været ute på dekk, fikk snart stemningen opp. Enda høyere ble den da det også ble servert champagne. Til slutt satt passasjerer og mannskap i skjønn forening under stjernehimmlen, og alt var såre godt.

Idéen med bysseparty og i det hele tatt et party i ny og ne gis her ved videre til andre båter. Det kvikker opp i hverdagen og gir en velkommen avveksling i den daglige rutine. For er det noe en trenger under en lang tid i sjøen så er det vel av og til «to get away from it all». Og da er et party ingen dum idé.

Idretten ombord: Klubbmiljø og bordtennis

Som en idrettsglad unggutt på de nærmere 25 vil jeg tro at idretten til sjøs dessverre snart er en saga blott ombord på slike båttyper som denne og i en slik fart. Det være seg enten at båten har for kort liggetid under land, eller arbeid i forbindelse last og drift.

Dette er jo noe alle som seiler er klar over. Jeg tror ikke interessen er blitt noe mindre med tiden, noe som tydelig viste seg da det var «idretts-uke» både i Bangkok og Yokohama. Da var det virkelig fin oppslutning! Og vi klarte da å kapre en sølvmedalje i Bangkok.

Det vi gjør her ombord for å skape litt mosjon og konkurranse, etter arbeidstid, er å spille bordtennis. På hver overfart starter turneringen, og det har vist seg at minst 12—14 stykker er interessert

i å delta. Vi spiller to omganger mot hverandre og ofte har vi 5—6 kamper pr. uke.

I den siste turneringen på reisen hit til Fjerne Østen var det 4 mann som var kandidater til mestertittelen før den siste serieomgangen ble ferdigspilt. Det ble 3 stykker i finalen. Jeg tror at denne konkurranseformen skaper glede og et hyggelig miljø for de som deltar.

Båten er heldigvis utstyrt med svømmebasseng som er til stor glede for alle ombord. Der kan vi drive mosjon og også ta oss en avkjølende dukkert når det er varmt.

Dessuten har vi som så mange andre båter, et luftgevær. Dette blir benyttet både til konkurranse-skyting med vanlig målskive og skyting mot «levende» mål, dvs. vi henger opp en eller to ballonger i en lang



Ulf Høyer-Pedersen i svømmebassenget.

snor etter båten, og så får de som vil prøve skyteferdigheten. Man skal være temmelig treffsikker og rask på avtrekkeren dersom man skal treffe dette målet.

Jeg tror at slike muligheter til å drive idrett, både som en hyggelig avveksling, betyr mye for den enkelte. Dette skaper på en måte et idrettslig kameratskap akkurat som i en idrettsklubb på land, men selvfølgelig i mindre målestokk. Så vi håper alle at dette klubbmiljøet vil vare selv når det kommer nye mannskap ombord.

En knapp på friheten og to knapper på ungdommen

Vi tar en prat med eldste besetningsmedlem, pike Ingrid Meyer:

Ja, som eldste medlem av besetningen, og med årelangt arbeide for å få vekk trekanten i skipssamfunnet må jeg si at jeg kanskje øyner en lysning her på «TARONGA». Ikke fordi vi har daglig felles omgang mellom messer og i salongen. Men når vi, slik som i julen, nyttåret og ved andre anledninger skal være sammen både passasjerer og besetning, da er tonen naturlig og som jevnbyrdige i et hvilket som helst party eller sammenkomst. Vi har ingen bar med faste barkvelder, men i sjøen kan noen sitte på poopen eller i messe og diskutere hva som helst av filosofisk, religiøst eller samfunnsmessig art. Byssa har her som på andre skip en egen evne til å samle under- som overordnet til en liten prat og hilsen. Det som slår meg som har seilt så lenge, er hvor grei ungdommen ombord er, — alltid høflig uten å være stiv, humoristiske replikker og lun satire møter en ved siden av respekt. Det er

forresten ikke bare på «Taronga» jeg har merket meg dette.

Her ombord er og har det vært besetning med kunstneriske underholdningsevner. Jeg ble klar over dette på kirken i Philadelphia hvor et par av mannskapet underholdt med spill og sang. Hadde vi ikke hatt passasjerer, men kanskje felles aktivitetsrom istedenfor, ville dette kanskje vært skipet med stor S.

Det er en ting av estetisk, og skal vi si sosial art jeg kunne ønske var anderledes. Gikk det ikke an å få disse respatex svingstolene (8 plassert ved bordplass til 6) utskiftet? Tenk om «tante på Taronga» sitt ønske om triveligere spiserom og «menneskelige» kopper bl. a. kunne innføres i disse skipene, også i mannskapsmessen.

Selvfølgelig hjelper det godt at der er en god, søt messedame til å stille, men messen er ikke trivellig i seg selv.



Guttene elsker Manila, lett forståelig. Tror Østen har en egen tiltrekningskraft, selv en gammel tante merker det. Og kanskje på bekostning av aktivitetene ombord. Besetningen trives i denne farten. Kanskje det er en vesentlig grunn til at miljøet ombord blir utvunget, selv om vi ikke er i teten på idrettsfronten, f. eks. Jeg holder en knapp på friheten og to knapper på ungdommen ombord.



På sightseeing i Bangkok.

En offisersaspirants syn på sjølivet ombord

Da jeg hentet mine examen-artium-papirer sommeren 1974, var det mange som trodde jeg var fullstendig i villrede over hva jeg skulle begynne med etter sommerferien, men jeg visste bedre. Jeg ville utdanne meg til sjøs.

Selv om det er mange sjøfolk i familien fra før, kom denne beslutningen som en bombe både for mine foreldre og for andre.

Motivet til denne beslutningen var mange.

For det første hadde jeg liten lyst til å studere, da det viser seg stadig vanskeligere å få arbeid p.g.a. det konstant-økende antall studenter. Jeg var også «fed up» av skolen for en stund, og da eventyrlysten hadde lokket i 3 år på gymnasiet, fant jeg ut at tiden var inne til handling.

Den 14/9-74 kom jeg ombord i Singapore, så «grønn» at jeg selv etter flere dager hadde vanskeligheter med å finne min egen lugar.

Jeg var i den situasjon at jeg på forhånd visste hva jeg gikk til da

jeg valgte sjølivet, slik at vasking og maling ikke kom som et sjokk på meg. Som off.asp. får jeg foruten det vanlige arbeidet ombord i båten, også opplæring i navigasjon og ellers andre ting som kan komme til nytte senere ved eventuell skolegang.

De første 3 mnd. på dekk fløy avsted, og før jeg visste ordet av det, var dagen kommet da jeg skulle begynne min 3 mnd. periode i maskinen. Dette var noe jeg hadde gruet meg til helt siden jeg kom ombord, og den første tiden var tung og lang, spesielt p.g.a. varmen og støyen, men etter noen uker gikk det fint, og som tiden går forstår jeg hvor nyttig det egentlig er å ha en liten peiling på hva som foregår nede i maskinen og.

Det som har forbauset meg mest ved sjølivet, er det gode kameratskapet. Det er mulig at «Taronga» er en spesiell båt på dette felt, for det virker som om alle gjør sitt



Sterke krefter på dekk: Matros Ottar Bang-Olsen.

beste for å skape mest mulig trivsel ombord, og som avslutning vil jeg si at jeg ikke har angret, og jeg tror ikke jeg kommer til å angre på at jeg valgte den veien jeg gjorde etter at jeg hadde fått mine artiumspapirer.

M/S «TARONGA» har et stort prosjekt gående, nemlig AKSJON FØRERHUND.

Stuert Arholdt Guttormsen forteller her om aksjonen.

Idéen om å samle inn penger til en førerhund og forære den til en blind person, kom etter at vi på reise fra Østen til USA passerte datolinjen den 7. juni og således fikk to dager av denne dato.

Mye og mangt har tilknytning til denne dato, og idéen om en innsamling til et sosialt formål dukket opp. Det hadde tidligere stått en artikkel i VG om Førerhundskolen og dens økonomiske problemer, og etter å ha diskutert de forskjellige formål, ble vi enige om Førerhundskolen. Men vårt ønske var også å komme i kontakt med en blind person, og etter å ha satt oss i forbindelse med Førerhundskolen og VG fikk vi vite at dette kunne la seg ordne.

Ved en bingokveld i mannskapsmessa samt et Bar Q party med

bingo fikk vi inn vel 5000 kroner som ble vårt første bidrag til førerhunden, som vi ønsket skulle få navnet Taronga.

Men det skulle vise seg at så lett gikk det ikke.

Hundene blir testet ved ett års alderen, og av ca. 200 blir det tatt ut ca. 40 til førerhunder. Dette betyr at man ikke kan si om den eller den hvalpen blir førerhund, og det er da ingen grunn til å gi hvalpen et spesielt navn slik som vi ønsket. Når hunden så er godkjent, blir den trent i 4—6 måneder, da er den gjennomtrenet og den blinde som skal ha hunden, blir innkalt til skolen.

Vi regnet med ved starten at en førerhund ville koste ca. 8—10 000 kroner, nå har vi fått vite at det blir ca. 25 000 kroner. Det er stor interesse ombord for førerhunden, noe inntekten ved siste bingokveld, kr. 3200,— viser, og vi har til nå samlet inn kr. 11 100,—.

Vi venter nå på å få høre hvem som har fått førerhunden, for vi vil gjerne komme i direkte kontakt med

vedkommende gjennom kassetter innspilt ombord.

Det er et stort behov for førerhunder. Hvert år blir ca. 600 nordmenn blinde ved ulykker, sykdom o.l., ikke bare på land, men også til sjøs.

Førerhundskolen trenger stadig støtte til nyetableringer, investeringer osv.



Jeg, førerhunden Taronga, oppfordrer andre skip til å gi et lite bidrag til Førerhundskolen.

Eva som lettmatros på TARAGO

Det var en forventningsfull Eva Rigmor Michaelsen fra Begnamoen ved Hønefoss som i begynnelsen av desember pakket skipssekken. Turen gikk først til Gøteborg hvor hun mønstret på som lettmatros på ro/ro-skipet TARAGO. Eva er bare 20 år, og dette var første turen på sjøen for alvor. Kursen ble satt mot sommer og sol, det vil si Australia.

At sjømannsykket ikke lenger er reservert mannfolk, er en kjent sak. Vi har hørt om kvinnelige telegrafister, bysse- og messespiker. Men at landkrabber som Eva tar seg jobb på dekk, hører med til sjeldenhetene. Eva har først gjennomført tre måneders førstereiskurs i Trondheim, og en liten berøring med sjøen fikk hun her, en seilas på skoleskipet nedover Vestlandskysten.

Eva Michaelsen har tidligere jobbet både i urmakerforretning og konfeksjonsforretning i Hønefoss. Dette ble hun lita lei, ville heller ut i verden og oppleve noe. Nervøsitet fantes ikke. Mannssamfunnet ombord var hun heller ikke redd for, som oftest er mannfolk greiere å jobbe sammen med, mente hun. Jobben blir nok også noe annet enn å selge klokker eller å sy knapphull — rustbanking og maling må hun være forberedt på. •

SKIB-REDERI ønsker Eva lykke til som lettmatros.



Eva Rigmor Michaelsen tar en siste finpuss på fotoalbumet før hun setter kurs for Australia.

NB! MARITIM PERSONELLAVDELING

Vi vil minne om våre offisersaspirantordninger for seilende personell.

I juni måned skal vi igjen ta opp sirka 12 aspiranter til hver ordning, og innkomne søknader vil bli behandlet samlet.

Søknadene må inneholde beskrivelse over opptjent fartstid, eventuell verkstedpraksis og skolegang, samt anbefaling fra skipsledelsen.

KAARE BØRKES TALE FOR DEN NORSKE SJØMANN

Mine damer og herrer!

Å minnes og hedre våre sjøfolk er vel helt naturlig og riktig i en forsamling som denne, og ved en anledning som WIL's årsfest, og samtidig bringe de seilende kvinner og menn vår takk for deres innsats gjennom tidene, noe som har vesentlig bidradd til at vi har det så godt som vi har det i Norge i dag.

Men la meg straks skyte inn at det ikke bare er ved festlige anledninger at vi skal minnes den norske sjømann. Alle som arbeider i shipping, og spesielt de som stiller med det seilende personell, må alltid ha deres ve og vel i sine tanker. For vi må aldri glemme at de seilende er like viktige faktorer som de ved kontorene. Det er ved et harmonisk samspill og samarbeide mellom sjø og land at de beste resultater oppnås. Uttrykket «å være i samme båt» passer vel her bedre enn i de fleste andre sammenheng.

*Den norske sjømann er et
gjennombarket folkeferd,
hvor fartøy flyte kan,
der er han førstemann.*

Slik skrev Bjørnson for ca. 100 år siden, altså i seilskutetiden. Selv om det har rent meget vann i havet siden da, kan disse ord til en viss utstrekning også ha sin gyldighet i dag. Men når det gjelder typen sjømenn den gang og i dag, så er forskjellen som natt og dag. Det samme gjelder for øvrig skipene, med utviklingen fra seil til damp og motor.

Men det er faktisk først i de siste 10—15 år at virkelige store forandringer er kommet. Rederen og sjømannen er vanligvis konservative, og vel og bra er det, men den stadig økende konkurranse har gjort det nødvendig med en nytenkning så vel når det gjelder materiellet som personellet. Ved bygging av stadig mere avanserte skip, har kravene til sjømannens dyktighet øket. Ved nye organisasjonsformer ombord, er kunnskapsnivået blitt høynet så vel på det menneskelige som faglige plan. Dette har igjen gitt sjømannen en mere meningsfylt og interessant tilværelse. I takt med det stadig større ansvar som er lagt på hans skuldre, er kravene til utdanning og etterutdanning øket. Med den raske tekniske utvikling som skjer, må sjømannen til enhver tid holde seg ajour, for ikke å bli akterutseil.

Det sier seg derfor selv, også når vi tenker på de millionverdier som kan stå bak hver enkelt mann ombord, at til sjøs i dag er bare det beste godt nok.

Norge er et lite land i nasjonssammenheng, men på havet er vi en stormakt, takket være dyktige og fremsynte redere, og fremragende sjøfolk. Intet land i verden har således så stor tonnasje bak hver innbygger som Norge har.

Men dessverre ser det ikke ut til at dyktighet, fremsynthet, og førsteklasses sjøfolk er kriterier for å drive skipsfart i fremtiden.

Det ser faktisk ut som om det for enkelte nyopprettede stater er blitt et statussymbol å ha en egen handelsflåte, selv om de ikke har de minste betingelser for å klare lønnsom drift.

Med Unctads konferanse i frisk erindring, og hvis vedtak nesten gir norsk linjefart dødsstøtet, samt mange lands preferanse av egne skip, er det naturlig å spørre seg

Quo Vadis norsk skipsfart?

Quo Vadis norske sjømenn?

for det er to faktorer som henger nøye sammen.

På lengere sikt er det derfor dessverre ikke lyse utsikter for norsk skipsfart. Men våre redere har vært ute i hardt vær før, så vi får håpe at de også takler den situasjon når den måtte komme. Når det gjelder sjøfolkene så tror jeg at vi ennå ikke har sett slutten på den rasjonalisering som begynte for noen år siden. Jeg tror det ikke er urealistisk å anta at vi i løpet av ganske kort tid vil ha ca. 20 manns besetning på skip som for ca. 10 år siden, hadde vel 40 mann.

Som følge av rasjonaliseringen samt bygging av større enheter, er antallet sjømenn i utenriksflåten blitt vesentlig redusert de siste år. Men noe overskudd på kvalifiserte folk er det allikevel ikke blitt for skip som seiler i utenriks fart. Dette skyldes at det hittil har vært lett å få arbeide i land, samt at tusener av sjøfolk har kastet seg ut i oljeeventyret, det være seg på supplyskip, rørlegningsskip, eller oljeborerigger.

Atter har den norske sjømann bevist sin fleksibilitet og evne til omstilling, og rederne har vist ham sin tillit ved å benytte ham i oljesektoren også på områder hvor det kunne være naturlig å benytte folk fra land. Og det kan ikke være tvil om at sjømannen gjør en utmerket innsats også her.

Uansett hvordan fremtiden vil arte seg, vil vi trenge sjøfolk, sjøfolk med erfaring og en solid utdanning, samt en høy moralsk standard.

Ut fra Bjørnsons ord «hvor fartøy flyte kan der er han førstemann», får vi håpe at landets redere også i fremtiden vil finne anvendelse for det store aktivum vi har i vår dyktige sjømannsstand.

Gallup ombord: Hva vil vi lese?

Som ledd i rederiets service overfor de ombordværende sendes til skipene en rekke aviser og tidsskrifter. Innholdet av «forundringspakken» har muligens utviklet seg litt tilfeldig gjennom årene, og vi har fått forståelsen av at det er behov for en omlegging av det utvalg av publikasjoner som blir ekspedert til skipene for rederiets regning.

Lesestoffet skal bidra til trivselen ombord og det var derfor nærliggende å spørre dem det gjaldt om hva de ønsket — selvsagt innenfor den omkostningsramme vi i dag opererer med. Det ble arrangert en Gallup i rederiets flåte, og resultatet av denne undersøkelse foreligger nå fra et så stort antall skip at det må sies å gi et representativt uttrykk for «folkemeningen». Resultatet er tilstrekkelig entydig til at det ikke har budt på altfor store problemer å foreta det utvalg av publikasjoner som herefter vil bli sendt til skipene. Det viser seg også at stemningen er avgjort for én flysendt avis fremfor f. eks. tre med vanlig post. Vi har tatt sikte på å etterkomme dette ønske, selv om flypostportoene representerer et uforholdsmessig høyt beløp.

Det vil sikkert bli registrert nokså raskt ombord at noe nytt stoff er kommet til og noe forsvinner, mens

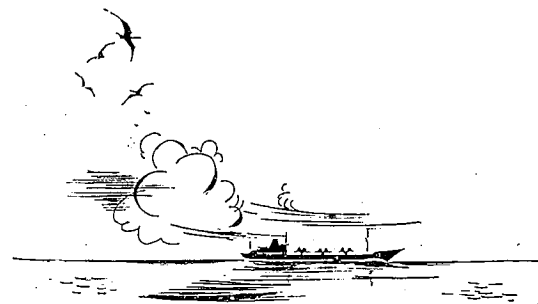
enkelte aviser og tidsskrifter har «overlevet» opinionsundersøkelsen. Et flysendt eksemplar av Oslo-avisen VG skal herefter være å finne i messen, i selskap med Aftenpostens utenlandsutgave, Ukens Nytt. I likhet med tidligere fortsetter vi å sende bl. a. NÅ, Farmand og Nytt fra Norge samt flypostutgaven av NH & ST, som alle tydeligvis står sterkt i denne leserkrets. Først og fremst på grunn av flyportoutgiftene må vi holde antall eksemplarer nede på et beskjedent nivå. Vi må derfor be om at slike aviser og tidsskrifter sirkuleres effektivt ombord — også messene imellom.

Det kan ikke unngås at enkelte vil være utilfreds med det utvalg som nå er truffet. Men på en arbeidsplass som omfatter ca. 2.000 personer er det klart at det innenfor en forsvarlig omkostningsramme ikke er mulig å imøtekomme spesielle ønsker fra mindre grupper, f. eks. om lokalaviser man måtte være særlig interessert i. Vi har i god demokratisk ånd funnet å måtte tillegge «den kompakte majoritet» størst innflytelse ved valg av det lesestoff rederiet bekoster, og det er betryggende å vite at ettersom det er lesernes eget ønske som realiseres, vil det få en god mottagelse ombord.

Ukjent begrep

I det maritime miljø svirrer det som kjent en hærskare med såkalte fremmedord. I de fleste tilfeller er de så innarbeidet og velkjente at man vanligvis ikke har problemer med å orientere seg i «jungelen». En sjelden gang hender det riktignok at man blir stående fast. Stort sett vil da en eller annen av skipskameratene kunne hjelpe en ut av uføret med noen forklarende ord. Men — da vi ved et tilfelle kom over ordet «julegratiale» sto vi fast. Dette tyder på at det neppe er noe maritimt begrep vi har truffet på. Av den grunn er det nå at vi henvender oss til de landfaste for hjelp.

Ordet ser ut til å være av hybrid oppbygging med språkblanding. Hovedstammen i ordet er gratiale som kan tenkes å være av latinsk opprinnelse. Det kan muligens ha et visst slektskap med gratis eller gratia. Man vil hvis man følger denne teorien komme inn på betydninger som gave eller takksigelse, men denne



tankerekken er utarbeidet på et noe spinkelt filologisk/filosofisk grunnlag og må derfor betraktes som usikker. Forstavelsen derimot er jo tydelig av norsk opprinnelse. Dette tyder på at ordet er i ferd med å integreres i det norske språk og derved komme i vanlig bruk.

I våre dager er det jo så viktig med god kommunikasjon. Skal den fungere tilfredsstillende er det av største betydning at den ene part er fullt klar over hva den andre legger i de uttrykk han benytter seg av. Der ser vi nå gjerne at vi blir orientert om hva som ligger i det tidligere nevnte uttrykk. Hvis det bak dette ordet skjuler seg noe konkret ville vi sette stor pris på å få tilsendt et eller flere eksemplarer til nærmere studie.

Med hilsen
Rune H. Stavaas,
telegrafist

IVAR LØVALD:

En viktig faktor i rederiets forretningsdrift

Vårt agentnett

Den sorte boken som heter Wilh. Wilhelmsens «List of Agents» inneholder idag ca. 600 navn på firmaer spredt bokstavelig talt over hele verden. Det er klart at ikke alle disse 600 spiller en like betydelig rolle i vår forretning, men alle sammen er uunnværlige deler av det vi kaller vårt agentnett. Firmaene som representerer oss kan være svært så ulike med hensyn til størrelse og organisasjonsform. I den ene ende av størrelseskalaen finner man kjempefirmaer med verdensomspennende forretningsaktiviteter og med tusenvis av ansatte, og i den andre ende små, personlige firmaer med en håndfull ansatte. Organisasjonsformene er også mangfoldige som havets sand.

Enkelte firmaer har skipsagenturvirksomheten som én av mange forretningsaktiviteter; andre konsentrerer sitt arbeide utelukkende om dette ene.

Skipsagentene har to hovedoppgaver i sitt arbeide for rederiene. Den ene er å ekspedere skipet når det ankommer til vedkommende agents hjemmehavn, og den andre er å skaffe skipene last. For tank- og bulkskip blir det naturligvis bare snakk om å utføre den første funksjonen. Det er for linjeskipene at skipsagenten også må arbeide med lastakkvisisjon.

Klarerings- eller ekspederingsarbeidet omfatter mange ulike gjøremål. Skipets ankomst skal forhånds-anmeldes til havnemyndigheter og andre «vesener», så som losvesen, helsevesen, tollvesen o.l. Alt skal være klart til å ta imot skipet når det seiler inn i havnen. Kontakten mellom rederiet og skipet skal formidles. Skipets mange behov skal taes vare på, mannskap skal av- og påmønstres, proviant og reservedeler skal ombord. Det er i det hele tatt en mengde større og mindre oppgaver som må utføres for at skipet skal få en hurtig og effektiv ekspedisjon.

Våre linjeagenter har i tillegg til sine oppgaver som klareringsagenter også arbeidet med lasten. Agenten i lastehavnen skal gjennom systematisk bearbeidelse av avskiperne — canvassing — sørge for at skipet får meget og velbetalende last. Her vil naturlig nok samarbeidet mellom rederikontoret og agenten bli spesielt nært. Det man med et merkelig ord kaller canvassing, er naturligvis ikke noe annet enn markedsføring av hva vi selger, nemlig våre transporttjenester. I dagens linjefart er agentens markedsføring lagt opp etter de samme moderne retningslinjer som benyttes av de store, internasjonale markedsføringsorganisasjoner. Her er det bare det beste godt nok. Det dreier seg om store penger for rederiet, og forskjellen mellom effektivt og mindre effektivt agentarbeide kan få store økonomiske konsekvenser.

I lossehavnen vil linjeagentens arbeid hovedsakelig bestå i å legge forholdene til rette for rask lossing og rask og riktig utlevering av varene. I enkelte havner drives det imidlertid også hva vi kaller «inward canvassing», det vil si at man forsøker å påvirke mottagerne til å velge våre skip for sine forsendelser.

Det vil jo variere om det er avskiper eller mottager som velger transportvei og transportør.

For å kunne kalle en agent god, stiller vi ganske bestemte krav til ham og hans firma. Han må ha en effektiv organisasjon med erfarne medarbeidere, som til punkt og prikke kjenner agentarbeidets mangslugne veier. Han må ha et godt forhold til stedets forretningsstand, slik at han virkelig har adgang til og kan påvirke dem som bestemmer transportveiene. Han må sist, men ikke minst, ha et godt forhold til alle de myndigheter et skip kommer i kontakt med, slik at klareringen går smertefritt og slik at akutte og uventede problemer som måtte oppstå, kan løses raskt uansett tid på døgnet.

Noen steder har vi satset på å eie og drive agentkontorene selv. Eksempler på dette er Wilh. Wilhelmsen Agency i Australia med kontorer i Sydney, Melbourne og Brisbane. Av nyere dato er Barber Lines' agentkontorer i Hong Kong og Singapore. Andre steder har vi mindre eierinteresser i agentfirmaene. Det gjelder Vereinte Linien-Agenturen i Hamburg og Bremen.

Det agentnett Wilh. Wilhelmsen gjennom årene har skaffet seg, ser vi på som et aktivum av spesielt stor betydning. Dette verdensomspennende nett av dyktige forretningspartnere gir oss et internasjonalt tilsnitt som byr på store muligheter for utvikling av interessante forretninger av mange slag. Vår effektivitet og fremgang som rederi er i meget stor grad avhengig av våre agenter, og vår fremtidige skjebne er på mange måter knyttet til deres.

Det er ikke lett å være skipsagent. På den ene side har man rederiet med dets strenge krav til resultater og effektivitet. På den annen side har man rederiets kunder med deres ofte urealistiske forventninger om hva som kan og hva som ikke kan gjøres. Agenten blir ofte sittende imellom og presses hardt fra begge kanter.

Vi i Wilh. Wilhelmsen synes at vi har et spesielt godt agentnett og et spesielt godt forhold til våre agenter, og vi ser derfor fremtiden på denne sektor fortrøstningsfullt i møte.

ODD AKS:

Personskadekrav i USA

Anløp av USA-havner innebærer som bekjent at rederiene regelmessig får erstatningskrav fra havnearbeidere som påstår at de har pådratt seg fysiske skader under arbeidet.

Mange av sakene bygger på løse, ofte usanne «statements», eller skadene kan være av en slik bagatellmessig natur at de uten videre burde kunne ses på som en naturlig følge av å jobbe i dette spesielle yrke.

Rettspraksis fra begynnelsen av dette århundre og frem til våre dager utviklet seg etter hvert sterkt i disfavør av rederiene, idet prinsippet om garantert sjødyktighet ble knesatt, dette i relasjon til såvel skipets mannskap som overfor havnearbeiderene. Garantien for sjødyktighet ble etter hvert ansett ikke å være begrenset til reisesens begynnelse, likesom også usjødyktighet ble ansett å foreligge uten at den var fremkalt av feil fra skipets side. Samtidig har begrepet usjødyktighet gjennomgått en utvikling slik at så godt som enhver uregelmessighet ved skipet, om aldri så kortvarig eller fjerntliggende, ble karakterisert som usjødyktighet.

Det kan nevnes som en kuriositet at lovens garanti for sjødyktighet falt bort vis-à-vis ladinginteressene med innførelsen av Harter Act og Carriage of Goods by Sea Act, men ikke i forholdet til mannskapet og havnearbeidere.

Med dette som bakgrunnstoff er det ikke vanskelig å forstå at rederen vanligvis befinner seg i en ytterst vanskelig stilling når han står overfor slike krav, idet forsøk på rimelige kompromisser, for ikke å snakke om avvisning, nokså automatisk fører til rettsaker med et standardisert resultat i skipets disfavør.

Slik var situasjonen da den nye «Longshoremen's and Harbour Workers' Compensation Act» trådte i kraft den 26. november 1972.

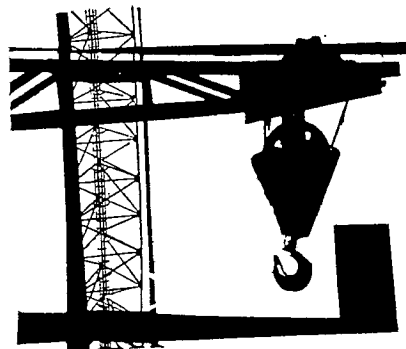
Forandringen i loven innebærer blant annet:

1. Ansvar er ikke lenger primært basert på usjødyktighet. Rederiet blir nå ansvarlig på skyldgrunnlag.
2. Stevedorefirmaenes erstatninger til sine skadde og syke arbeider vil øke sterkt, hvilket innebærer høyere stevedorrater.
3. Loven er utvidet til å omfatte større grupper arbeidere bl. a. verftansatte.

Sjødyktighetsgarantien er altså fjernet. Dette er imidlertid et av de få lyspunkter sett med rederens øyne. Man antar dog at den nye loven vil føre til en viss nedgang i antallet små-claims. Der er også sannsynlig at det blir nødvendig å bringe inn advokathjelp i større utstrekning enn før.

Vårt M/S «TIJUCA» anløp Portland Oregon den 2. mai 1973 for lasting av blant annet «linerboard» i luke 1.

Av den 13 mann store gjeng var det to «slingmen» på kaien. Disse hadde som oppgave å legge stroppen



rundt rullen og holde den på plass til vinsjen teitet opp.

Den ene av slingmennene fant grunn til å fremsette et krav mot skipet på \$ 75.000,—. (I denne sammenheng er et slikt påstandsbeløp ikke uvanlig høyt.) Ansvarsgrunnlaget er i stevningen angitt som følger: «... a winch went out of control causing a load to dump on plaintiff, resulting in personal injuries».

Hva som egentlig har foregått vet vi ikke (hvis noe i det hele tatt). Påstanden om feil ved vinsjen var imidlertid et faktum, og denne vesentlige side av saken ble effektivt tatt vare på ved en besiktigelse straks etter, og hvorved kunne fastslås at vinsjen var i full orden. Overstyrmannen hadde for øvrig oppholdt seg i umiddelbar nærhet på det tidspunkt uhellet skulle ha funnet sted, men hadde intet sett eller hørt.

Det foreligger svært få rettsavgjørelser basert på den nye loven. I samarbeid med Skuld kom vi frem til at kravet var uberettiget og bygget på uriktig «vitneprov». Vi mente å kunne føre tilfredsstillende bevis for at kravet ikke hadde noen sammenheng med skyld fra skipets side, og alt i alt foretrakk vi en rettsavgjørelse frem for en eller annen form for kompromiss, med den sjanse det alltid er til å tape saken, men også med muligheten til å få en dom i skipets favør og som vi med bakgrunn i den nye loven anså betydningsfullt.

Til rettssaken som fant sted for kort tid siden (februar 1975), ble så vel kapteinen som elektrikeren sendt over som vitner. Resultatet av saken ble for oss oppmuntrende idet vi mottok den gledelige melding at «jury ruled in favour of owners».

Vi har med denne artikkel villet gjøre det klart at den nye lov åpner mulighetene for å vinne en rettssak i større grad enn tidligere, idet vi nå som nevnt under punkt 1. ovenfor skal bevise at kravet ikke har sammenheng med feil eller forsømmelse fra skipets side, og hvilket er en noe enklere oppgave enn å motbevise påstand om manglende sjødyktighet.

I Tijuca-saken ble det sørget for effektiv og rask kontroll av vinsjen. Skuld's representant ble straks varslet, og ellers mottok vi meget fyldegjørende rapporter fra offiserene som var direkte involvert. Alt i alt dannet dette grunnlaget for den for oss positive rettsavgjørelse.

NILS WETLESEN:

Maritim personellavdeling – bakgrunn for omorganisering av ansvar- og arbeidsområdene

De senere års samfunnsforandringer, tekniske utvikling og erkjennelsen av at menneskelige ressurser må sidestilles med de økonomiske og tekniske, har medført en etter hvert større oppmerksomhet på personellpolitikk i almindelighet. Som en følge av denne utviklingen har menneskene selv gjennomgått en forandring, og den enkeltes behov har forandret karakter. En sikker økonomi har alltid vært et ønske. Det er nå blitt en selvfølgelighet. Behovet for nær kontakt og samarbeid innen og mellom alle ledd i en bedrift har etter hvert fremstått som et krav, og jobb-innhold er realiteter som på en eller annen måte må utbygges og holdes vedlike for i dagens konkurransesituasjon i det hele tatt å kunne hevde seg.

— Dette er noe av bakgrunnen for de forandringer som er foretatt innen Maritim Personellavdeling med virkning fra 1. januar 1975. Den organisasjonsform og arbeidsfordeling som ble brukt tidligere, var sikkert riktig så langt, og den fungerte godt. Imidlertid fortsetter ting å skje, og det ville være direkte usannsynlig at en og samme form kunne være evigvarende. I stedet for å tvinge nye arbeidsoppgaver inn i en organisasjonsform, må vi stoppe opp en gang i blant, se hva vi kan gjøre, hvem som skal utføre oppgavene, og så innrette oss best mulig derefter. Like galt som å forandre for forandringens skyld, er det å beholde en arbeidsmetode for dennes skyld.

Hva har så skjedd konkret den senere tid?

— Faste og ordnede ansettelsesforhold er blitt en nødvendighet, og i dag er ca. 80 % av de til enhver tid seilende fast ansatt. Dette har skjedd over en 10-års periode.

Fast ansettelse krever oppfølging av hver enkelt, og fordi arbeidsplassen er langt vekk, — også kontakt med pårørende.

— Hjelp og veiledning under utdanning, opplæring og etterutdanning er bare i sin begynnelsesfase.

— Systematisk planlegging og oppfølging av tjenestetid og ferie er blitt absolutt nødvendig. I løpet av siste 10-års periode er rett til fri hjemreise redusert fra 18 til 6 måneder. Med andre ord —, de funksjoner som er direkte avhengige av dette, er alene tredoblet.

— Med vårt høykostnivå betyr personellutgiftene mer enn noen gang **absolutt** sett, selv om de for noen skipstyper **relativt** sett ennå kan virke ubetydelige. I konkurransemessig sammenheng internasjonalt er de imidlertid alt annet enn ubetydelige. Behovet for høyt kvalifisert personell er absolutt, og tilfredsstillelsen av dette behovet sammen med en god administrasjon er vårt beste kort i vår konkurransesituasjon. Dette kan bare oppnås ved en tilpasset personellpolitikk og en meget samvittighetsfull oppfølging av denne.

— Sosiale funksjoner innen samfunnet er blitt mer omfattende og kompliserte. Oppfølgingen av disse blir i stadig større grad tillagt arbeidsgiver og dennes administrative personell.

Hvilken effekt har dette hatt på våre arbeidsoppgaver i den tidligere organisasjon?

I første rekke har det skapt et spesialisert arbeide for den enkelte. Dette behøver ikke i og for seg være negativt, men skaper lett sårbare situasjoner under toppbelastninger. Det kan også skape ensformige oppgaver for den enkelte, rutinearbeider som i det lange løp bare fører til ubehag og utilfredsstillelse, og som igjen vil føre til utilfredsstillende løsning av arbeidsoppgavene.

Hva kan vi så gjøre?

En av våre største oppgaver vil være å opprette og holde ved like en større og bedre kontakt mellom kontor og skip. Det kan vi oppnå ved blant annet å projisere skipets personellfunksjoner til vår organisasjon. Dette er en av grunnene for opprettelsen av grupper som er ansvarlige for alle funksjonene, men for et mindre antall skip. Som en følge av dette er gruppene ansvarlige for alle funksjoner tidligere ivaretatt av Forhyringsavdeling, Sosialavdeling og Hyre/trekkavdeling for «sine» skip. En utstrakt kommunikasjon og koordinering gruppene mellom, vil være en absolutt nødvendighet, og ansvaret for denne koordinering er tillagt Mannskapsjef.

Personellinspektørene vil som før ha det sentrale ansvar når det gjelder rekruttering og ansettelse av fast ansatt personell. Utdanning, opplæring og etterutdanning vil også være deres ansvar. Personellgruppene er imidlertid «skipenes representanter», og det er de som skal fremkomme med sine behov for videre iverksettelse.

All medisinsk oppfølging er som før tillagt rederi-legen. Som en følge av at denne nå også har ansvaret for personell i land, er han imidlertid administrativt direkte underlagt Adm. direktør.

Sekretærene er tillagt fellesfunksjoner for alle gruppene og de enkelte «stabsorganer». Dette vil gi dem mer enn andre muligheten til inngående detaljkunnskap om samtlige funksjoner.

Det er klart at en omveltning som dette ikke gir **bare fordeler**. Det vil neppe heller bli den siste forandring, men den vil forhåpentligvis være riktig for en god periode fremover. Det alt overveiende må imidlertid være de oppgavene vi er satt til å utføre, og job-innholdet til hver enkelt som skal utføre disse oppgavene.

WILH. WILHELMSEN
 MARITIM SEKSJON
 pr.1.februar 1975
 Total 76 pers.
 * Rederilegekontor, service verksted og kantine 14 pers.

ADM. DIREKTØR

STAB
 L'ORANGE J.
 NILSEN T.
 STERRI
 RIISE-HANSEN

SEKSJONSSJEF
 DIR. SKARREBO

REDERILEGE-
 KONTOR
 TENFJORD
 HAUGLUND

TEKN.DIR.
 KVANDE

DRIFTSSJEF
 KRUSE

MARITIM
 PERSONELLSJEF
 WETLESEN

OVERING.
 ARNESEN

TEKN.OVERINSP.
 JAHR JOHANSEN
 INSP.LARSEN

MAR.OVERINSP.
 TORGERSEN

NYBYGG
 BERG T.
 GAUSTAD
 HAGEN
 HAUGEN
 HUSUM
 LUNDE
 MARCUSSEN
 REDSE
 THRONSEN
 ZIEGLER

TANK/BULK
 NILSEN R.
 ARNTSEN
 EKROLL
 KJØRHOLT
 KLAKEGG

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

SCANDUTGH
 CHRISTOF-
 FERSEN
 EDVARDSEN
 HEUM

SCAN-
 AUSTRAL
 BERG B.
 HORNBURG
 JOHNSEN K.

SUPPLY
 RODIN
 JØRGENSEN

OLJE RIGG
 GRUPPE
 FRANKLIN
 HOVLAND
 KIRCHHOFF
 L'ORANGE C.

PERSONELL
 INSPEKTØRER
 BEKKAVIK
 GAARE

MANNSKAPS-
 SJEF
 MOEN

SEKRETERER
 BERGSTRØM
 SVANG OLSEN
 RAMBØL
 TOPAAS

SEKRETER
 BRATSETH

FELLESPUNKSJONER

VERKSTED
 FILIPSTAD
 OLSEN
 +
 9 MANN
 AUTOMASJ.
 INSTRUKT.
 OPTHUN

INNKNJ. AVD.
 INNKNJ. SJEF
 SUNDBY
 NORDBY
 PERSSON

RES. GODS
 AVD. SJEF
 AASHEIM
 AASGAARD

STUERT
 INSP
 BUEN
 KANTINE
 3 PERS.

SEKRETERER
 BORGE-
 ANDERSEN
 BÅLERUD
 FOSAAS
 KVAM

TANK/BULK
 VAGLE
 BOLSTAD
 BRATLAND
 VESTERHEIM

LINJESKIP
 BARBER
 AMUNDSEN
 STORSLETTEN
 ANDERSEN

LINJESKIP
 EUROPA OG
 WILLINE
 PAULSEN
 RØYSET
 SILTVEDT

SUPPLYSKIP
 OG
 BORERIGGER
 VESTBY
 ERIKSEN
 ØISETH

Fra skoleskips- gutt til 23 år i rampelyset

I numrene fremover vil vi presentere leserne for personer rundt om i firmaet som vi kanskje er litt nysgjerrige på, få vite litt om deres forhold til firmaet, snuse litt på personalia og stille uhøytidelige spørsmål.

Hva er vel mer naturlig enn at vi går løs på den vi aller først støter på når vi svinger inn gjennom glassdøren i RA 5. «Man skal ikke kaste sten, når man sitter i glassbur», er et uttrykk vi henkaster til vår galante portier, Einar Foseid. For hvem vet om han ikke har lyst til det, når folk kommer slengende for sent på kontoret eller budene har manglende adressatlapper med seg. Dag ut og dag inn er han PR-korrekt på sin post, vår menneskekjennende data-sentral, tålmodig hilsende den inn- og utgående horde med 340 ganger god morgen og god middag hver dag, innimellom svarende og dirigerende folk og forespørsler rundt om i huset.

— Noen kommentarer til introduksjonen, Foseid?

— Først må jeg få lov til å takke for tilliten. Men selve introduksjonen er vel noe i overkant. Slik er det jo gjerne. Hvem har egentlig lyst til å kaste sten? Hvorfor ikke like gjerne blomster — ikke nødvendigvis roser. Vi har vel alle våre svakheter, fra volontør til reder, fra dekksgutt til kaptein. Men det er liddelig greit for mannen i boksen hvis alle kunne innstille seg på det at å være presis er en dyd — og dydige vil vi vel alle være.

Når det gjelder antall god morgener (hei), er det et adskillig større antall enn våre kjære ansatte som skal ha sitt go' mor'n. Men de aller fleste avspeiler at de har hatt en god start på dagen, og for meg kan dette bety meget om dagen i boksen skal bli god.



— Hva med jobben — trives du?

— Årene bør vel her tale sitt tydelige språk, 23 er det blitt etter hvert, og ingen har sittet så lenge før (mer enn livsvarig). Mange av våre gamle travere mener det må være adskillig flere år, og sånn kan det vel kanskje virke på våre kjære, gamle og mangeårige besøkende. Jobben krever jo at du alltid må være på plass uansett up's and down's, og dessverre er det nok blitt en del down's grunnet dårlig helse. Men jeg ville ikke unnvært en dag av de jeg har vært i stand til å være til stede. Hver dag har gitt meg noe nytt, både på godt og ondt.

Mange ganger har jeg ønsket meg over i noe annet som ikke var så meget i rampelyset, men det har liksom alltid blitt bare med tanken. Jeg tror jeg kan jobben min — (hvilket S-R er de første til å bekrefte). Og selv om jeg sikkert kunne gjøre meget annet innen organisasjonen, kunne jeg eventuelt gjøre jobbene så godt? Jeg vet ikke.

Håper ikke bare våre daglige kontortravere er stort sett fornøyd, men også våre seilende, pensjonister og familier. Jeg setter ihvertfall pris på en hver liten kontakt, og hva er mer givende enn et fast håndtrykk — det kan være seg et velkommen hjem, gratulerer med en eller annen occation, eller kort og godt — shake hands, hvordan står det til?

Men, dessverre har tiden også mer eller mindre greid å ødelegge dette. Det er liksom ikke tid til kontakt. Med den nåværende ordning som er blitt meg til gode (reduisert helse og dermed redusert tid) håper jeg allikevel alle fortsatt vil holde den gode kontakt i mange, mange år fremover.

— Pussige hendelser gjennom årene?

— Pussige hendelser oppstår jo så godt som daglig. Men la meg ta med en liten pussighet. Den mangeårige NN som daglig bruker Vestbanen for å komme til og fra, dukker opp en herlig morgen og viser sitt månedskort. Han var øyensynlig fremdeles på Vestbanen og ikke i RA 5.

— Hvordan er menneskene i huset?

— Menneskene i RA 5 er stort sett håndplukket og burde, for å sitere sjefene og T.W. i sine mange og herlige taler, i første rekke være gode mennesker.

— Hva bedriver du helst i fritiden?

— Hus og have med masse blomster og bær, fra tidlig vår til senhøstes. Og selv om jeg ikke har tid til å dyrke Skramstad, feriestedet i Drøbak, i den grad jeg ønsker, må jeg få lov til å fremheve stedet som WIL's paradis, ikke minst for ungene. Litt sport er også bra, og jeg kan ikke tenke meg noe mer lisende enn Fryhallen, feriestedet i Rondane, som utgangspunkt en herlig dag i mars med Rondane liggende foran meg for en givende dagsmarsj — selvsagt med litt grunntrening.

— Hva er det beste du vet?

— I min posisjon: Mennesker du kan stole på.

— Hva eller hvem er det morsomste du vet?

— Ryen/Frølands radioshow: Duoen Juster/Samuelsen — den hadde mye for seg.

— Har du f. eks. et skjult talent?

— De må være dyptliggende. Men en eller annen egenskap har man vel tilegnet seg etterhvert.

— Hvilken yrkesgruppe beundrer du mest?

— Shipping — med alle dets sidegrener. Jeg kan betro deg at min mors største ønske var at jeg skulle gå sjøveien. Sendte meg på skoleskipet Statsråd Eriksen i 1936. Men dessverre ble ikke rådet fulgt opp, hvilket jeg i mange år har angret og og idag er den første til å beklage.

— Kvinneåret -75?

— Min frue, hun er herlig og har i mange år gitt meg svar på akkurat kvinneåret. Meget godt tiltak.

— Hva synes du om samfunnet? Hvor går vi hen?

— Vi vet vel egentlig for lite om hva som foregår bak kulissene i vårt brokete samfunn og som ingen ser ut til å ha den fulle kontroll over. Hvor går vi hen? Det er det vel bare fremtiden som kan gi svar på i dagens olje-Norge.

— Største eller hyggeligste opplevelse i firmaet?

— Fra Tollbugt, 20 til RA 5 høsten 1960. Selv om vi ikke fikk med all den gamle kosen. Mange store personligheter har det blitt gjennom årene som jo også er en hyggelig opplevelse.

Et ønske til slutt: Jungeltelegrafene som rekker over syv blåner bør fødes på ny. Denne gang med to ører og en munn — ikke som nå, det motsatte.

Lest og Hørt •

OM INFORMASJON

*Vårt firma i verden er viden kjent.
Men teller det for kontorbetjent?
Han får ingenting vite
og må fingrene bite
til dagspressen gjør det bekjent.*

OAV

*Man prøver så godt i sirkulærene
å informere kontorfunksjonærene
om saker som skjer
og mennesker og mer,
og jungeltelegrafene er jo bærende.*

Red.

INNSAMLING OMBORD

Fra besetningen på TOMBARRA er sendt et beløp på kr. 2.500,— til Norges Blindforbund.

Besetningen på TAURUS har samlet inn kr. 910,— til inntekt for Krigsseilerne.

Fra velferdskassen på TYR er sendt kr. 1.500,— til Sunnaas Sykehus.

Fra velferdskassen på TAI PING er sendt kr. 500,— til Norsk Skipsadopsjon v/ Rørvik barne- og ungdomsskole.

Skib-Rederi benytter anledningen til å takke for det gode hjertelag blant WW-skip, noe ikke minst spalten Innsamling ombord har vitnet om gjennom flere år.

SMÅSKJEMT

«Konjakk er bra mot søvnløshet,» uttaler vår kollega. «Får man sove på det?» spør vi. — «Nei, men det blir hyggeligere å ligge våken.»

Båsen sier: «Rasjonalisere bort folka, det kan dem. Men rasjonalisere bort rusta, det greier dem ikke.»

Slik opplevde jeg rederiet Wilh. Wilhelmsen

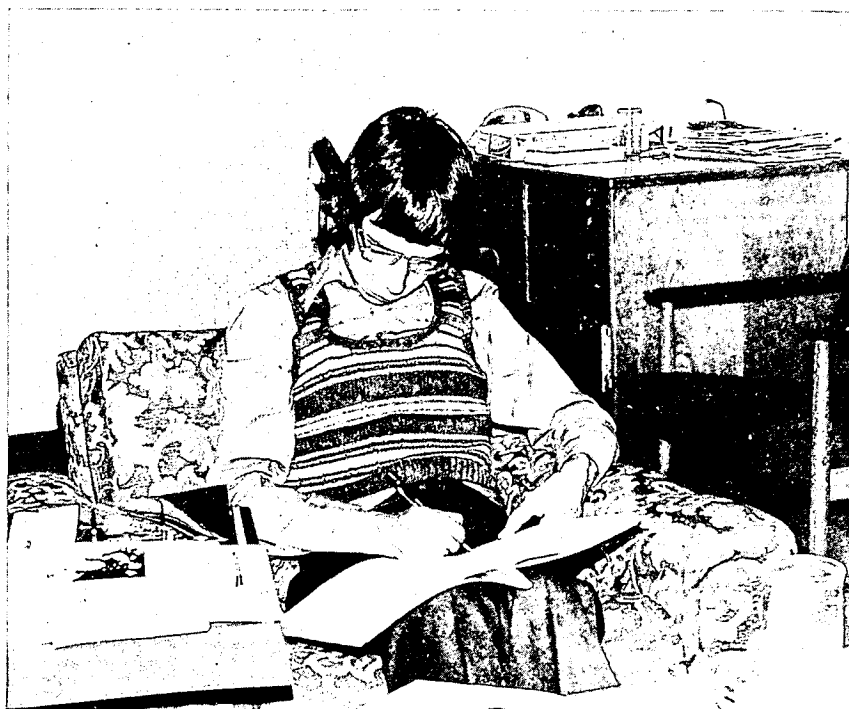
En skoleelevs utplassering i arbeidslivet.

I dagene 4.—15. november 1974, var jeg utplassert hos dere i W.W. Grunnen var at alle elever på de to øverste trinnene i den 9-årige grunnskolen, skal være utplassert minst 1 gang i året.

Jeg går nå i 9. klasse på Haukåsen skole som er en skole for barn og ungdom med fysisk og/eller psykisk handicap. Selv har jeg Cerebral-parese, dette er en hjerne-skade.

Hvert år før elevene i 8.—9. klasse skal utplasseres får de utlevert en yrkeskatalog. Der står alle de yrker og steder man kan velge mellom oppført. Når alle 8.—9. klasser skau utplasseres samtidig, er det ikke alltid like lett å få det arbeid en ønsker seg den tiden man er utplassert. Jeg hadde lyst til å kikke nærmere på shipping og rederyvirksomhet. Det man gjør dersom man er ungdomsskoleelev og har ønsker som ikke står i yrkeskatalogen, er å gå til rådgiveren på skolen. Der presenterer man vagt sine kanskje noe «originale» ønsker. Hjelper gjør det visst, man bare går frem på rette måten. Slik som jeg gjorde. Da det endelig var i orden med utplassering hos W.W. var jeg plutselig i godt humør. Det har jeg med få unntak alltid vært. Humøret steg enda et hakk da jeg fikk vite at jeg også måtte ned å hilse på mine arbeidsgivere. Arbeidsgivere i dette tilfellet var Administrativ seksjon, ved opplæringskonsulent Hans Chr. Bangsmoen & Co.

Miljøet i W.W. var jeg overrasket over. Man hører så meget, og til dels tror at menneskene innen shippingbransjen har en avansert



Harald Zahl som rapport skriver hjemme i sin «hule».

omgangsform. Jeg trodde feil hva W.W. angår. Da jeg traff Bangsmoen og Vogsted første gang, ble jeg gledelig overrasket. Jeg hadde med meg min klasseforstander. Vi hadde begge en hyggelig prat med Bangsmoen. Jeg traff som før nevnt også org.kons. Vogsted. Jeg ble også orientert om når og hva jeg skulle arbeide med de første dagene. Den første dagen begynte jeg kl. 09.00. Senere begynte jeg kl. 08.30, og sluttet kl. 16.00. Videre bestemte vi oss for at jeg skulle begynne i Kontorservice avd.

Hele den første uken gikk med til arbeid i Kontorservice, med pakking av kontorrekvisita til båtene, arkivering av tidsskrifter og aviser. Torsdag 7/2 var forresten en fin dag. Først ble jeg utsatt for julenissen som fremdeles sitter i PR-avd. Jeg fikk et byggesett av container-skipet Toyama. Tusen takk! Jeg snakket senere med en telegrafist ved navn Gaare. Akkurat det satt jeg veldig høyt, fordi jeg går med store tanker om å bli telegrafist. Kl. 11.00 var jeg på et foredrag om offshore og oljeboringsvirksomheten til W.W.

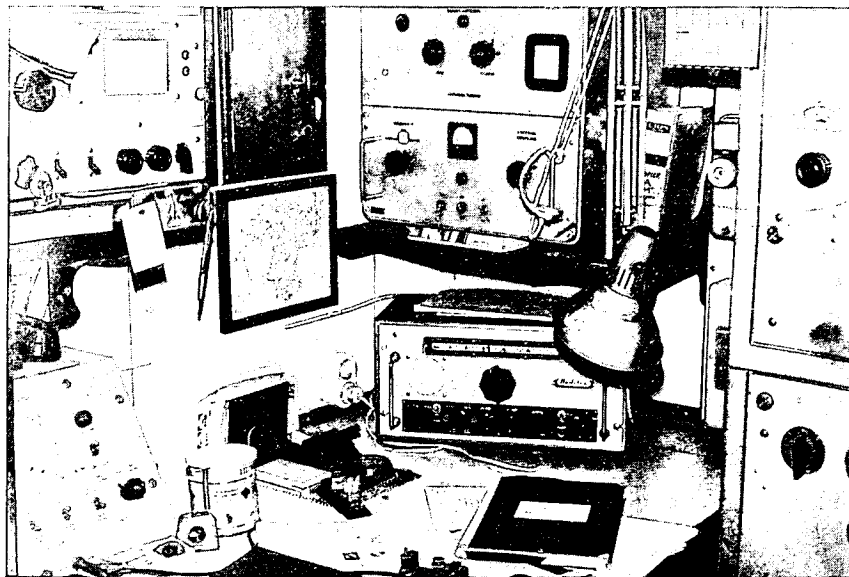
Jeg begynte den andre uken hos W.W. i Kontorservice, med forsendelse av kontorrekvisita til båtene, akkurat lik den første uken. En kjærkommen avvikelse var tirsdag 12/11. Da møtte jeg med en arbeidsløst jeg ikke har hatt på skolen. Den dagen møtte jeg på telexavd. Den siste dagen dro jeg etter å ha jobbet noen timer ut til M/S Tønsberg, som da lå ved Filipstadkaia. Jeg var da sammen med bl. a. Gaare og Lund. Lund arbeidet jeg mye sammen med i Kontorservice. Vi hilste først på kapteinen ombord, så vimset jeg og Lund utålmodig rundt på dekket. Vi fikk også tid til å kikke på radiatorrommet ombord. Kl. 14.30 var vi tilbake i R.A. 5. Da ble jeg utsatt for julenissen i virkelig stor målestokk. PR-avd. tok seg også av denne saken.

Når jeg nå skal avslutte denne artikkelen, vil jeg få lov til å takke hele Administrativ seksjon. En spesiell hilsen går til Kontorservice, Telexavd., PR-avd. — Bangsmoen og Vogsted skal også ha en spesiell takk!

Konklusjon:

På vår skole er det en spesiell tendens til å overbeskytte elevene. Jeg var derfor meget spent på om jeg skulle klare meg i arbeidslivet? Folk var veldig flinke på det området. Det er meg en kjen sak at folk kan reagere når de skal arbeide eller ha kontakt med et menneske som er fuksjonshemmet. Dette merket ikke noe til, og det er jeg selv-sagt glad for!

Vil dette bli min fremtidige arbeidsplass?



Hva er en havfrue?

Norges Havfrueforbund ble stiftet i 1964 og feiret ifjor sitt 10 års-jubileum, som ble markert ved en tilstelning i Redernes Hus i Oslo. Tilstede var blant andre: Representanter for pressen, rederforbund, sjømannsorganisasjoner og Redningsselskapet.

Det strømmet inn vakre blomsterdekorasjoner og hyggelige gaver i form av penger, som innbragte forbundet ikke mindre enn 22.000 kroner.

Foreløbig er det 31 havfrueforeninger spredt over hele landet, men formålet er jo å stifte fler. Nåværende formann i forbundet er fru Jenny Nilsen, Fredrikstad.

Av de saker Norges Havfrueforbund har støttet, er 40 % reisemoderasjon ved familiebesøk ombord. Forbundet har også gjentatte ganger gjort henvendelser til myndighetene for å få forbedret kortbølgesendingen.

Fredrikstad Havfrueforening ble stiftet i 1967, litt tilfeldig, ved at en ensom innflytter-sjømannsfrue satte inn en annonse i en av byens aviser i håp om å få kontakt med iallefall noen av alle de sjømannsfruer som måtte finnes i Fredrikstad, og behovet for kontakt var tydeligvis stort. Det kom inn 60 henvendelser. Etter

som dette jo ville blitt litt av en flokk å invitere hjem i stua, henvendte hun seg til Bergens Privatbank i håp om at banken muligens kunne skaffe et lokale.

Det kunne banken imidlertid ikke, men tilbød seg å holde det første møtet på Hotell City. Her ble foreningen stiftet, og etter en tid ble møtevirksomheten lagt til Sjømannsklubben i Fredrikstad Sparebanks nybygg.

Pr. idag har foreningen 70 medlemmer. Foreningens formål er å samle sjømannsfruer, sjømannsenker og pensjonerte sjømenns fruer til gjensidig hygge og nytte, og å ta opp saker som kan bedre sjømannsfamiliens trivsel.

Til foreningens drift betaler medlemmene kontingent, som fastsettes på årsmøtet.

Innen foreningen har vi studiefirkler, leseringer og det arrangeres teaterturer.

Havfruene holder hvert år basar, hvor inntekten går til Sjømannsmisjonen. Videre har vi før jul «Fest på Kjærka» med innsamling av julegaver til sjøfolk. I år sendte vi 160 julepakker. Ellers har vi en «Eldrefest» i året, hvor de gamle blir henvet, hygget for og kjørt hjem igjen.

På månedlige møter forsøker vi å få foredragsholdere med fortrinnsvis emner med tilknytning til sjømannsfamilier. Vi har for eksempel hatt besøk fra Wilhelmsens rederi, hvor det ble redegjort for utdannelsesmuligheter innen flåten og fordelene ved fast ansettelse.

Ca. 25 % av havfruene i Fredrikstad har sine menn i Wilh. Wilhelmsens båter og oljerigger.

Men vi har plass til mange fler. Hjertelig velkommen!

Hilsen en Wilhelmsens havfrue.



– Selv bare noen ynkelige tusenlapper i tipping ville holde oss over vannet til oljerikdommen kommer strømmende.

Glimt fra Dubai

En hjord av kameler fulgt av en hjord av sauer blir drevet tvers over havnen mens vi går ned landgangen. Muhammedanerne vasker føttene, hendene og ansiktet før de ber mot Mecca, mens arbeidet på skipet stanser inntil de er ferdige.

Shell-olje og British Petroleum-skilt pryder den ellers ensformige og ufruktbare horisonten utenfor havnens utgangsport. Oljeprisene er nettopp doblet.

Noen kuer (kanskje hindu-samfunnets hellige kuer?), ligger uforstyrret og likegyldige i sanden, ubeskyttet mot den brennende solen. En asfaltert vei fører gjennom ørkenen inn til byen.

I byen sees kvinner i lange, flommende, silkeaktige svarte kapper og sorte og grønne spraglete halvansiktsmasker. Håret deres er selvfølgelig alltid tildekket. Av og til går en jente uten ansiktsmaske og kledd i en blank sari forbi. Høye og slanke indiske menn i europeiske klær forekommer i blant de kortere og lyse-hudete arabere. De fattige, som også omfatter sjauere, er kledd i pyjamasbukser, t-skjorter og tennissko, går gjennom byen. De rike biler forbi med solbriller på og er kledd i fine, lange, lyseblå eller hvite burnuser laget av kjempefin bomull. De ser ut slik som en tenker seg en sjeik vil se ut, og mange av dem er sjeiker.

Mange japanske Toyota står på en parkeringsplass ved siden av en rekke av åpne, skurlignende butikker som selger bare tre slags frukter, poteter og tomater. (Vår kaptein fortalte oss at alt i Dubai er importert, til og med appelsiner.) Den lokale skandalen var da vi var der, at det hadde vært funnet en grapfrukt av «Jaffa»-merket — Israel's kjente navn.

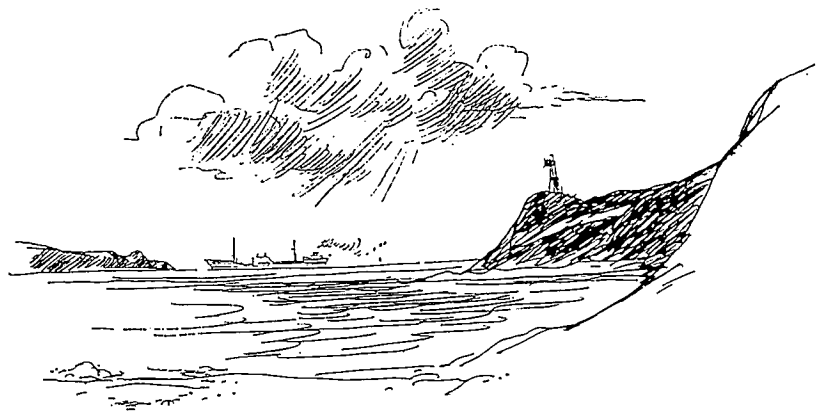
Det at indere har en stor økonomisk innflytelse i landet som butikkieiere, importører osv., er meget iøynefallende. Det største, mest berømte og mest europeiske hotell i byen, «Ambassador Hotel», er eid halvveis av emiren av Dubai, og halvveis av en inder som også bestyrer det. Utenom underholdningen, arbeider bare indere på hotellet, og bare indisk mat er tilbud på

menyen. Det er en ungarsk musikkgruppe i spisesalen som holder på med tyske og amerikanske sanger, populære for fem år siden. Og deres publikum er, for det meste, europeere og amerikanere som arbeider for oljeselskapene i området. Skjønt drikking ikke er tillatt i de fleste av de arabiske land, fant vi i første etasje på hotellet en pen bar møblert i arabisk stil med lave bord og lave stoler. Det var fylt med beskjedne indiske kelnere og

solbebrillete arabiske kunder av den samme typen som tidligere på dagen hadde kjørt forbi oss.

Rikdom ved siden av fattigdom; europeiske, arabiske og indiske livsstiler side om side. Majoriteten av Dubai's muhammedanske arabere følger sine gamle veier på tross av hindu-inderens og kristne-europeeres innflytelse. Men noen få, mere utdannete og verdslige, leter muligens etter noe annet, når de drikker sine «cocktails» etter å ha bedt mot Mecca.

Tamar Elvsås,
messepike



Snakker vi samme språk?

Kommunikasjon og informasjon er to aktuelle emner i tiden. Man skal sørge for å informere oppover, nedover og horisontalt i organisasjonen — og hvordan gjøres så dette? Jo, ved å snakke sammen eller skrive.

Men kan vi være sikre på å bli forstått? Ja, selvfølgelig, vil de fleste svare, men er det så sikkert?

Her er et lite eksempel:

Et malerfirma hadde fått i oppdrag å pusse opp en mørk teater-scene i lyse farger. På scenen står det et mørkt lakkert piano. Malermesteren gir sine siste instruksjoner og sier: «Nå har vi snakket om fargevalg, og skissen har dere fått. Er det noen spørsmål? Nei vel, men husk nå endelig pianoet.» Arbeidet gikk sin gang, og da det var ferdig, kom malermesteren for å inspisere arbeidet. Det første han får øye på

er et skinnende hvitt piano på scenen. Han utbryter: «Hva i allverden har dere funnet på? Sa jeg ikke at dere måtte være forsiktlige med pianoet?»

Hva var det nå malermesteren sa? Han sa: «Husk endelig pianoet,» underforstått; vær forsiktig med pianoet. Malerne tenkte: «Vi må huske på å male pianoet også.»

Er vi tvetydelige i våre daglige samtaler? Sier vi det vi mener, eller bare halvparten? Vi må huske på at det er ikke det vi sier eller skriver som er det viktigste — det er hvordan mottakeren oppfatter oss. Vi kan ha forskjellig bakgrunn som gjør at vi tolker ord og meninger annerledes enn den som uttalte seg eller skrev. Kontrollen ligger ikke i å spørre «Har du forstått?», men «Hva har du forstått?».

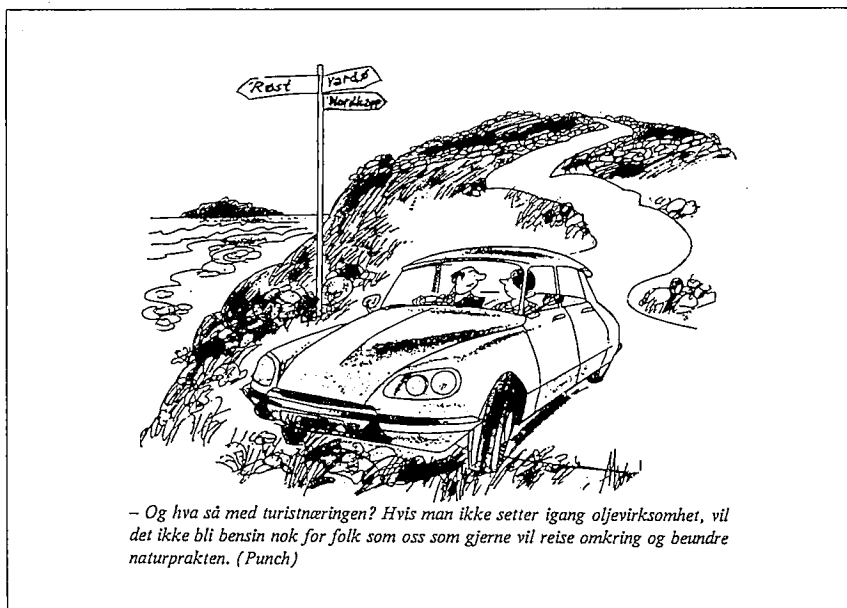
For å lage det hele enda mer innviklet har vi fagterminologi — dette språket som kun forstås av innvidde. Benyttes dette i dagligsamtale med uinnvidde, har man virkelig kommunikasjonsproblemer. Et eksempel på dette klippet fra Dusterforbundet i «Dagbladet»:

«Man kan si at menneskebildepedagogikkens syntetiske anliggende ivaretas på den måte at den nakne empiri transcenderes ved en interpretasjon som tilstreber å heve opp i lyset det empiriske materiales antropologiske implikasjoner.»

Er det lett å forstå hva som her er uttrykt?

Skal vi bli enige om å forbedre oss kommunikasjonsmessig?

OAV



— Og hva så med turistnæringen? Hvis man ikke setter igang oljevirkksomhet, vil det ikke bli bensin nok for folk som oss som gjerne vil reise omkring og beundre naturprakten. (Punch)

Glimt fra postavdelingens årsrapport for 1974

I 1974 ble det åpnet og registrert 107.829 inngående postsendinger til firmaet. I tillegg hertil kommer omtrent like mange sendinger inneholdende standard-skjemaer fra skipene og fakturabilag som ikke stemples i stemplingsur og således heller ikke registreres i telleverket for inngående sendinger.

Når det gjelder utgående sendinger så ble det i fjor registrert 304.062 sendinger i våre to frankeringsmaskiner. Dette tall gir heller ikke et helt riktig bilde av utgående postmengde i og med at de fleste av brevsendingene til våre sjøfolk kun omadresseres av oss og går videre til skipet i samlekonvolutter og således ikke blir registrert i telleverket på frankeringsmaskinene. Det ble i 1974 sendt ut i alt 8718 samlekonvolutter til skipene, og regner vi med et gjennomsnittsinhold på 25 brev så kommer vi frem til 217.950 omadresserte enkeltsendinger. Hertil kommer også 94 samlesekker med trykksaksendinger, og regner vi her med et gjennomsnittsinhold på 30 avis- og bladpakker kommer vi frem til 2820 omadresserte enkeltsendinger. I tillegg til samlesekkene med avis-pakker har vi omadressert enkeltvis og videresendt ca. 20.000 avis- og bladpakker.

Portoforbruket beløp seg i 1974 til kr. 617.355 mot kr. 557.637 foregående år. Økningen i rene portoutgifter på kr. 59.718 skyldes økningen i flypostforsendelser til skipene samt en økning av de mest brukte portosatser som fant sted fra 1. mars 1974.

Postavdelingens utgifter når det gjelder flyfraktforsendelser av post og pakker til spesielt tank- og bulkskipene beløp seg i 1974 til kr. 70.621 fordelt på 144 forskjellige sendinger.

I 1974 hadde vi abonnement på forskjellige aviser og tidsskrifter til alle skipene, noen ble sendt ut med fly og andre som overflatepost. Det ble også sendt ut en rekke mer sporadiske forsendelser som julehefter og bibliotekbøker og Skip-Rederi utkom med 4 nummer som alle ble sendt skipene i 10 eksemplarer, noen med fly og andre som overflatepost.

Forsendelse av post etc. til skipene med nye mannskaper.

Vi benytter enhver anledning til å sende post og pakker ut til skipene med nye mannskaper som kommer innom kontoret før de reiser ut til skipene. Spesielt når det gjelder tankskipene med usikre adresser og anløpshavner har dette ofte vært oss til uvurderlig hjelp, og vi har et bestemt inntrykk av at man ombord setter pris på å motta post på denne måte. Vi takker både kollegaer i mannskapsavdelingen og nypåmønstrerede mannskaper for godt samarbeide og velvillig assistanse i våre bestrebelser for å få posten hurtigst mulig ut til skipene. Også våre reisende skipsinspektører er alltid positivt innstilt når det gjelder å ta med seg post og pakker ombord, og vi er også dem meget takknemlige for det.

Postavdelingen håper at man ombord også i 1975 må bli stort sett fornøyd med postgangen. Har dere noe å klage over så ville vi sette pris på å få høre dette, hertil er postkvitteringen et ypperlig skjema, og vi på vår side lover å gjøre hva vi kan for å rette eventuelle skjevheter. Husk at den eneste måten vi kan kontrollere postgangen ombord på er via de kommentarer og rapporter vi måtte motta fra dere ombord enten de nå er av positiv eller negativ karakter. Ros og ris mottas med takk og ingen anstrengelser vil bli forsømt for å gjøre postgangen ombord så god og effektiv som mulig.

Arne Høgenes.

Det var atter en stor dag for Kokk- og stuertskolen på Lade, en gledens dag og en historisk dag da de 13 kokkaspirantene fikk utdelt sine vitnemål etter det nye utdanningsmønsteret for kokker til handelsflåten. Det var også en merkedag for utdannelsen, i det en kan konstatere at de nye tilbudene lykkes og at de unge yrkesutøverne både trives med og i faget.

På grunn av rekrutteringssvikten gjennom de tradisjonelle veiene til yrket, kom jo dette utdanningstilbudet som en reddende engel for faget. Skolene i Oslo og Trondheim var de første som startet opp med disse tilbudene i 1970. I dag har alle landets 8 kokk- og stuertskoler 1-årig grunnkurs. Det er Rederforbundet som sammen med Kirke- og Undervisningsdepartementet har satt i gang denne nye utdannelsen, og i år gikk det andre kullet i landet ut fra Kokk- og stuertskolen i Trondheim.

Det er 13 nye kandidater som nå har avsluttet et tre måneders kurs med eksamener som markerer at utdannelsen på grunntrinnet er unnagjort. Utdannelsen har vart i tre år, hvorav det første året var grunnskole, og de to siste i praktisk arbeidsliv, for å opparbeide fartstid (læretid). Elevene som nå forlater skolen har hatt forskjellige arbeidsplasser, fra hotell i Trondheim til tankskip i Sør-Afrika.

Blant de rederiene som går inn for denne nyordningen, og som hadde elevrepresentanter denne gangen kan nevnes: Wilh. Wilhelmsen, Oslo, med hele 5 elever, Thor Dahl, Sandefjord, Westfal-Larsen, Bergen, Knudsen, Haugesund og Herlofsen, Høegh, Ditlef Simonsen, alle Oslo.

Til stede ved avslutningen var det representanter fra en rekke av rederiene, som naturlig nok viser stor interesse for de nye kokkene.

Fylkesskolesjef Roar Slaatsveen fra Sør-Trøndelag fylke delte ut vitnemålene, og takket elevene i velvalgte og hyggelig ord fordi de også hadde valgt vår skole for sin avsluttende kokkutdanning. Med skolens både faglige og tekniske standard følte han at elevene hadde fått den opplæring som var mulig å gi i skolemessig sammenheng. Fylkesskolesjefen lot også falle rosende ord både til skolens ledelse og lærerne for alltid god innsats til elevene, faget og samfunnets beste.

Avsluttende kokkutdanning



Elevene Vidar Martinsen, Bjørn Hallstadtrø, Halvard Teigene og Tom Finsen flankert av en fornøyd stuertinspektør Erling Buen og mannskapssekretær Rigmor Paulsen.

Han takket også i humorfylte ord for ypperlig mat, som besto av lunsjbord i rikelige variasjoner, for god servering og koselig samvær.

Forsøksinspektør Tor Brandslet, som klasseforstander, takket elevene for en hyggelig tid med god innsats. «Dere har nå fått grunnlaget. Deres videre utvikling vil avhenge av egeninnsats, interesse og pågangsmot. Mulighetene er mange, det er bare å gripe dem og nytte dem», sa han bl. a.

Rektor Magne Aakvik overrakte en pepperkvern som æresbevisning til beste elev, Torstein Hareide, og uttrykte ønske om at denne måtte få være med å krydre hans videre innsats og faglige streben i kommende år. Han uttalte videre håpet om at de alle måtte ta vel vare på de fremtidige aspirantene de kom til å få i sin praksis. «Gi dem den samme omhu, både faglig og menneskelig, dere selv ønsket i samme situasjon. Følger dere den innstillingen i praksis skulle oppgaven falle lett for begge parter», sa han.

Rektor Aakvik avsluttet med en varm takk og hilsen til fylkesskolesjefen og hans kontor, skolens lærere og medarbeidere for godt samarbeide og utstrakt hjelpsomhet.

Torstein Hareide fra Thor Dahl, takket på elevenes vegne for god lærdom og hyggelig behandling. Når tiden kommer for videreutdanning, vil nok også skolen i Trondheim bli valgt, sa han.



Forberedelse til pensjonsalderen

Da firmaet ifjor vår avholdt sitt første kurs i «Forberedelse til pensjonsalderen» for seniorfunksjonærer ved kontoret, ble dette, som tidligere omskrevet i dette blad, et så vellykket foretagende at vår Maritim personellsjef bebudet et lignende kurs for våre fast ansatte seilende. I slutten av november ble dette realisert, og kursets leder, som også denne gang var cand. psychol. Jan Atle Andersen, kunne ønske følgende deltagere velkommen:

Kaptein A. B. Daviknes og frue.
Kaptein Fr. Leyre Olsen og frue.
Kaptein Harald Harbak.
Kaptein Arne Nesbjørg.
Stuert Alfred Hansen og frue.
Stuert Ruth Jørgensen.
Radiooffiser Reidar Nygaard og frue.
Maskinsjef Hans Nilsen og frue.
Arbeidsleder Bjarne Mikalsen.

Fra kontoret deltok Johanne Herlofson, Wetlesen og Amundsen.

Dette kurs skilte seg kun ut fra kontorfunksjonærenes ved at programmet ble mer «tettpakket», idet samtlige forelesninger ble avviklet på tre dager. De emner som ble behandlet, var følgende:

1. Om behovet for forberedelse til pensjonsalderen, ved cand. psychol. Jan Atle Andersen.
2. Økonomiske forhold i pensjonisttilværelsen, ved konsulent Odd Eriksen.
3. Aldring og helse, ved dr. O. W. Tenjord.
4. Juridiske forhold i pensjonisttilværelsen, ved advokat H. D. Martens.
5. Kosthold og helse, ved inspektør Erling Buen.
6. Våre arbeidsmuligheter som pensjonister, ved formidlingssjef Gunnar Johs. Vangsnes.
7. Aldring og personlighet, ved can. psychol. Jan Atle Andersen.
8. Våre rettigheter i pensjonisttilværelsen, ved sosionom Grete Kuipers.



I hyggelig stemning rundt bordet. Fra venstre: Kaptein Harbak, fru Nilsen, maskinsjef Nilsen, fru Hansen, avd.leder Amundsen, stuert Hansen og helt til høyre arbeidsleder Mikalsen.

9. Intervju med erfaren pensjonist, med etterfølgende spørsmål og diskusjon.

10. Behovet for kontakt og samhørighet, ved cand. psychol. Jan Atle Andersen.

første aften en hyggelig middag, slik at kursdeltagerne fra første stund kunne lære hverandre å kjenne. Fotos fra denne aften viser tydelig at de enkelte lot til å bygge seg rundt bordene i vår elegante spisesal.

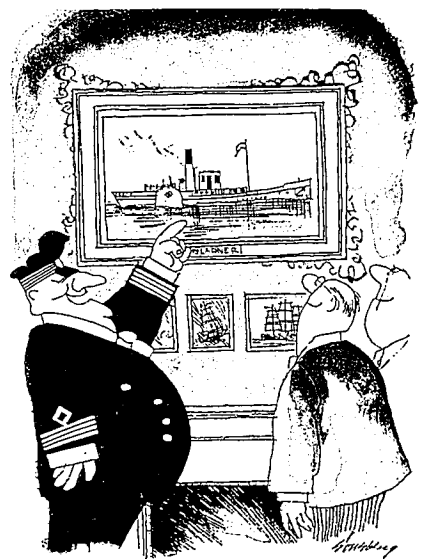
Bjarne Amundsen

At vi valgte å sammenkalle såvidt få deltagere til kurset, skyldtes at vi mente dermed å kunne skape en intim og god atmosfære rundt konferansebordet, hvilket viste seg til fulle å holde stikk.

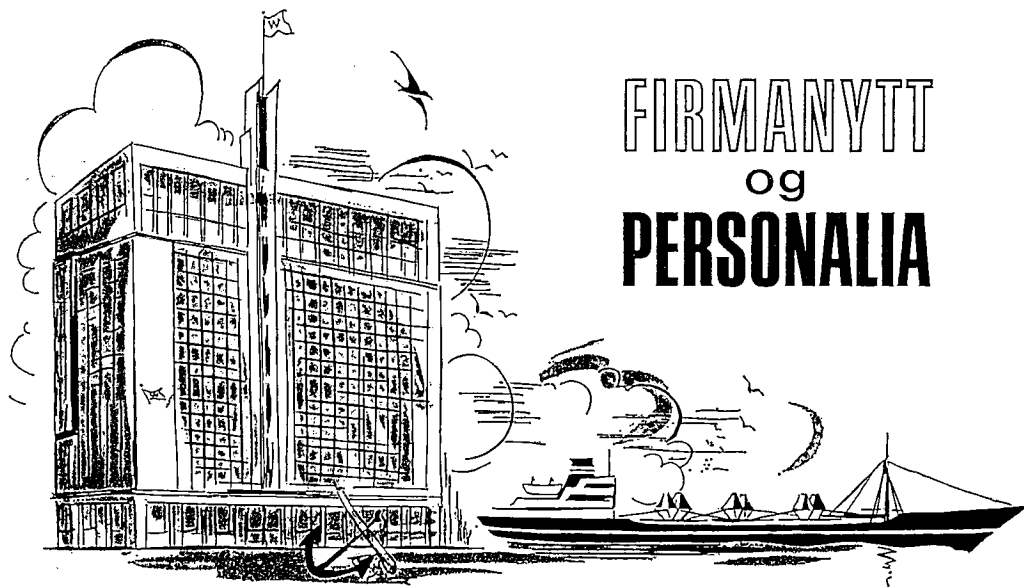
Samtlige forelesere fikk en glimrende kontakt med den enkelte, og de tilstedeværende fruer var ikke minst ivrige til å stille spørsmål og utrede sine egne synspunkter.

Efter kursets avslutning fikk vi en rekke brev og telefoner fra deltagerne, som var takknemlige for å ha fått mange informasjoner om et sentralt og livsviktig spørsmål, og ikke minst et hyggelig samvær med kjente og ukjente kolleger.

Kurset ble avholdt i rederiets kontor, og det sier seg selv at den servering vi kunne tilby deltagerne måtte bli enkel og i flukt med funksjonærenes spisetider. Imidlertid arrangerte vår stuertinspektør



— «Det er ikke det største skibet jeg har seilt, - men det er det skibet som har gjort meg størst!» —



FIRMANYTT og PERSONALIA

†

Kaptein Thoralf Wennberg døde den 3. februar 1975, 64½ år gammel.

Wennberg begynte i rederiet som apprentice ombord i «TANCREDE» den 19/9 1927. Fra hans tjeneste finner vi at han sto påmønstret «TALISMAN» fra 27/4-39 til 3/3-50, dvs. nesten 11 år inklusive hel krigstid, noe som svært få kan kopiere.

I 1950 ble Thoralf Wennberg forfremmet til fører, og han gikk av med pensjon etter oppnådd aldersgrense i 1970.

Vi minnes kaptein Wennberg som en vennsæl og behagelig medarbeider, og lyser fred over hans minne.

†

Stuert Kjell Pedersen gikk plutselig bort den 1. februar 1975, bare 45½ år gammel.

Kjell Pedersen begynte i rederiet etter tjeneste i annet rederi, som 2. kokk ombord i «TOPEKA» i 1949. Han ble stuert allerede i 1953, bare 24 år gammel, og utmerket seg snart som en dyktig medarbeider.

Stuert Kjell Pedersen vil bli savnet av mange venner og kollegaer som ennå i mange ville kunne vært sammen med ham, og overfor hans familie som mistet ham så alt for tidlig, uttrykker vi vår dypeste medfølelse.

Vi lyser fred over hans minne.

VI GRATULERER

40 års tjeneste

Carl Henrik Bjerke.
Knut Aasheim.

25 års tjeneste

Rolf Andersen.
Annie Borch Johansen.
Asbjørn Hansen.
Petter Hasund.
Philip R. Lembourn.
Per Sendresen.
Børre Sveen.
Peder Valldal

60 års fødselsdag

Hans J. Nilsen.

50 års fødselsdag

Thorbjørn Thoresen.
Gunnar Mathisen.
Einar Grenness.



25-års jubilarer fotografert ved en høytidelighet på rederiets kontor. Fra venstre Per Sendresen, Annie Borch Johansen, Peder Valldal og Petter Hasund.

Rederforbundets gullmedalje

Kaptein Kåre Olav Myklebust og stuert Asbjørn Hansen er blitt tildelt Norges Rederforbunds gullmedalje. Vi gratulerer med utmerkelsen.

FRATREDEN MED PENSJON

Kaptein Karl A. Røeggen sluttet i aktiv tjeneste 31. januar 1975 etter oppnådd aldersgrense.

Efter flere års tjeneste i andre rederier, ble Røeggen ansatt ombord i rederiets T/S «TOULOUSE» i 1951. I 1954 gikk han over i tankskip, og ble forfremmet til fører i 1957. Opp gjennom årene førte han en rekke av rederiets tankskip, og innehadde også kommandoen av nybygninger fra verksted.

Stuert Harry Barstad sluttet i tjenesten og gikk inn i pensjonistenes rekke pr. 1. januar 1975.

Barstad begynte i rederiet som 1. kokk ombord i M/S «TORONTO» i 1947 etter tjeneste i andre rederier, ble forfremmet til stuert i 1948, og tjenestegjorde således i denne stilling i 26 år.

Hovedbokholder Trygve Nystrøm sluttet pr. 31. januar ved oppnådd pensjonsalder, etter 45½ års tjeneste i firmaet. Nystrøm vil imidlertid fortsatt ha sin daglige gang i RA 5 i et par måneders tid fremover, idet han skal utføre et oppdrag på konsulentbasis.

Nystrøm startet sin karriere hos WW 21 år gammel da han i 1929 begynte ved Ørsnes-kontoret. I mai 1946 ble han overført til Oslo. Han ble utnevnt til hovedbokholder i 1971.

SKIB-REDERI vil på vegne av tallrike venner og kolleger takke våre nye pensjonister for positivt samarbeide og ønsker dem alt godt i årene som kommer.



– Det kan være at dette er kunst – men det er iallfall elendig sveising! (Punch)

BESTE ELEV VED SPEDITØRSKOLEN



Frithjof de Lemos mottar gullet som beste elev ved Speditørskolen av direktør Odd-Leif Skundberg, Det norske Shippingakademi. I midten generalsekretær Erik Børresen, Norges Speditørforbund.



FIRE WW-VETERANER I FIN FORM

(Fra Seniorklubbens kveldsforum 12. desember 1974.)

WW-pensjonistenes seniorklubb er nå etablert. Klubben hadde sin første sammenkomst i desember i store kantine i RA 5. Tilstutningen var stor, humøret og formen på topp, og alle satte tydelig pris på å få anledning til å møtes til en hyggestund en midtvinters ettermiddag.

Speditørkandidat — man spør seg uvilkårlig om hva som skjuler seg bak denne nye tilvekst til en allerede livlig blomstrende tittelflora.

Kort fortalt har kandidaten bestått sine eksamener ved Speditørskolen — en høyere fagutdanning i spedisjon. Bak dette tiltak står Norges Speditørforbund og Det norske Shippingakademi, og undervisningen strekker seg over ett semester med en kombinasjon av formiddags- og ettermiddagsundervisning. Det gis undervisning i fagene tollklarering, transportrett, assurance, transportøkonomi, transportkunnskap og praktisk spedisjon.

Det første kull fra Speditørskolen er nylig uteksaminert — og våre to deltagere, Frithjof de Lemos og Einar Wettre Bredesen var ubeskjedne nok til å plassere seg øverst blant de 30 som tok eksamen.

Vi gratulerer de brave speditørkandidater.

Frithjof de Lemos og Einar Wettre Bredesen med speditørkandidat-diplomet.

WW til topps ved Speditørskolen



To av våre studiegrupper ved Shippingakademiets grunnkurs har nylig fullført sin utdanning — og ved en sammenkomst i kapteinsmessen ble deltagerne overrakt sine vidnesbyrd av direktør Kjelland-Mørde. De to gruppene har oppnådd meget bra resultater på de 10 kursbøkene i grunnkurset — og vi gratulerer de nye «cand.ship».

I tillegg til disse har Bjørn Aasheim fra ScanDutch eksp.avd. — Kirsten Haune (permisjon) og Peter Neess (ScanDutch/København) fullført kurset.

Fra venstre på bildet sees: Arne Chr. Mugerud — Innkjøpsavdelingen. Walter Magnor — Barber Lines. Odd J. Vesterheim — Mannskapsavdelingen. Kirsten Bolstad — Mannskapsavdelingen. Jan Rydgren-Knudsen — Eksport-/Importavdelingen. Bjarne Mathisen — Manifesteringsavdelingen. Anne Mesna — Kassen. Arne Høgenes — Postavdelingen. Rolf Hansen — Tankavdelingen.

Shippingakademiets grunnkurs



ALAN LIGHT

SKIPSIDRETT



WW-mesterskap i fotball for TABRIZ



1. rekke fra venstre: Jan Rutgersen, Ålesund, Hallgeir Rokhaug, Leksvik, Kjell Burra, Trondheim, Manuel Bermudez, Spania. 2. rekke fra venstre: Einar Hansen, Alta, Karl Erik Sæves, Oslo, Anders Larsen, Danmark, Geir Strøm, Hitra, Aydini Dalsaldi, Istanbul og Roald Johnsen, Mandahl.

Idrettsåret 1974.

Et nytt idrettsår er nå tilbakelagt og de aller fleste resultater er innkommet. Tidsfristen for mottaking av fotballresultatene i W.W.-serien er ennå ikke utløpt, men noe særlig resultat skred venter jeg ikke i de få dager som gjenstår i februar.

Antall spilte kamper i 1974 ser ut til å bli omtrent som i 1973 — d.v.s. ca. 30 kamper, et antall som tidligere kunne oppnåes av ett enkelt skip, men de dagene er tydeligvis forbi, så man må nok gå over til et annet skjema som Per Jorsett pleier å si i en annen sportsgren når resultatene ikke når opp til forventningene.

Tendensen i friidrett i 1973 gjorde seg også gjeldende i året 1974 — d.v.s. ligger interesse på det lagmessige plan, men med endel fine individuelle prestasjoner, hovedsaklig på spinnesiden.

I svømming har vi få aktive, men de vi har, har gjort en utmerket jobb og de har endel medaljer å hente. Kanskje dette vil inspirere andre til å prøve seg i det våte element.

W.W.-serien i fotball.

Ifølge de retningslinjer som gjelder for W.W.-serien har kun to lag kvalifisert seg. Det forlanges at lagene har spilt minst 5 kamper og da står vi igjen med kun to navn — TABRIZ og TAKAMINE. TABRIZ benyttet seg av verkstedsopphold i Hamburg til å spille hele seks kamper i løpet av 15 dager og dette var nok til å sikre dem W.W. mesterskap i fotball for 1974.

TAKAMINE gjorde et innbitt forsøk på å ta igjen TABRIZ, men var nok noe «uheldig» med sine motstandere; 2 kamper mot «Long Hope» (nr. 9 i Internasjonal serie) og 1 kamp mot «Texaco Norge» (nr. 13 i Internasjonal serie) og måtte gi tapt. Selv om de satte inn en benhard avslutning i Norfolk med 3 kamper på 4 dager og med 26—2 i målforskjell, måtte de se seg slått med 1 poeng.

M/T TABRIZ	6	5	1	0	26—5	11 poeng
B/C TAKAMINE	8	5	0	3	32—25	10 poeng

TABRIZ' innsats i Hamburg gjorde at de ble nr. 2 i Vest-Tyskland-serien i fotball for 1974.

KJELL TRYSTADS POKAL

Til tross for at TAKAMINE måtte ta til takke med 2. plass i W.W.-mesterskapet ble det beste W.W.-skip i den Internasjonale serien og får derved et napp i Kjell Trystads pokal som må vinnes tre ganger av samme skip, uansett rekkefølge, før den tilfaller et skip til odel og eie.

SJEFENES VANDREPOKAL TIL M/T TAMANO

Denne vandrepokal, som tildeles det beste idrettskip blant våre tank/bulkskip er tildelt M/T TAMANO for følgende meritter:

Norsk mesterskap i friidrett	nr. 70.
Svømmeknappkonkurransen	n. 40
Idrettsmerkekonkurransen	nr. 27

Sluttresultater for WW-skip 1974

FOTBALL

Internasjonal serie:

Nr. 43	B/C TAKAMINE	7 kamper	11 poeng
Nr. 56	M/T TABRIZ	5 kamper	9 poeng

Norsk serie:

Nr. 19	M/T TABRIZ	5 kamper	9 poeng
Nr. 30	B/C TAKAMINE	6 kamper	6 poeng
Nr. 34	M/S TARAGO	3 kamper	5 poeng
Nr. 49	B/C TAKARA	4 kamper	4 poeng
Nr. 57	M/S THEMIS	3 kamper	3 poeng

FRIIDRETT

Norsk mesterskap:

Nr. 70	M/T TAMANO	460 poeng pr. påmønstrede
Nr. 104	M/S TIJUCA	319 poeng pr. påmønstrede

Norsk mesterskap i 4 x 100 m stafett:

Nr. 28	M/S THEMIS	54,1 sek.
Nr. 31	B/C TAKACHIHO	54,5 sek.
Nr. 31	M/S TIJUCA	54,5 sek.
Nr. 51	M/S TOYAMA	55,9 sek.

Norsk mesterskap i 3 x 60 m stafett:

Nr. 13	M/S TUGELA	27,5 sek.
Nr. 31	M/S THEMIS	29,4 sek.
Nr. 48	B/C TAKACHIHO	30,2 sek.
Nr. 51	M/S TIJUCA	30,3 sek.

Kulestøt individuelt: (Kl. I)

Nr. 44	Kyrre Nilsen	10,70 m.
Nr. 119	Tor Løvaas	10,06 m.

Høydehopp individuelt: (Kl. I)

Nr. 18	Kyrre Nilsen	1,66 m.
Nr. 72	Per Podhorny	1,55 m.
Nr. 72	Ivar Ørbog	1,55 m.

Lengdehopp individuelt: (Kl. I)

Nr. 40	Kristian Kristiansen	5,55 m.
Nr. 47	Kyrre Nilsen	5,50 m.

4-kamp (Kl. I):

Nr. 18	Kyrre Nilsen	2034 poeng
Nr. 107	Per Podhorny	1661 poeng

1500 m. løp (Kl. I):

Nr. 6	Johannes Sengsvold	4.58.0 sek.
Nr. 7	Tormod Reppe	5.01.0 sek.

Lengde u/t (Kl. I):

Nr. 22	Kyrre Nilsen	3,12 m.
--------	--------------	---------

Høyde u/t (Kl. I):

Nr. 29	Kyrre Nilsen	1,48 m.
--------	--------------	---------

Kulestøt Kl. I):

Nr. 63	Finn Østlie	10,17 m.
Nr. 73	Arne Røstad	10,08 m.

Høyde u/t (Kl. II):

Nr. 45	Arne Røstad	1,35 m.
--------	-------------	---------

Kulestøt (Kl. III):

Nr. 35	Arnold Guttormsen	9,17 m.
--------	-------------------	---------

Høydehopp (Kl. III):

Nr. 24	Leif Hansen	1,36 m.
Nr. 49	Louis Skaar	1,31 m.
Nr. 56	Karsten Nilsen	1,30 m.
Nr. 56	Samuel Samuelsen	1,30 m.
Nr. 56	Jan Storsether	1,30 m.

Lengdehopp (Kl. III):

Nr. 16	Jan Storsether	4,68 m.
Nr. 20	Samuel Samuelsen	4,55 m.
Nr. 53	Peder Svarstad	4,12 m.

4-kamp (Kl. III):

Nr. 31	Jan Storsether	1721 poeng
Nr. 58	Samuel Samuelsen	1553 poeng

60 m. løp (Kl. IV):

Nr. 8	Nils Iversen	8,5 sek.
-------	--------------	----------

Kulestøt (Kl. IV):

Nr. 4	Kristian Kristoffersen	10,03
Nr. 48	Svein Urheim	7,90

Høydehopp (Kl. IV):

Nr. 12	Kristian Kristoffersen	1,30
Nr. 20	Nils Iversen	1,25
Nr. 48	Knut Myran	1,15
Nr. 48	Svein Urheim	1,15

Lengdehopp (Kl. IV):

Nr. 24	Nils Iversen	3,78
--------	--------------	------

4-kamp (Kl. IV):

Nr. 14	Nils Iversen	2062 poel
Nr. 47	Kristian Kristoffersen	1488 poel

Lengde u/t (Kl. IV):

Nr. 18	Lars Stokke	2,55 m
--------	-------------	--------

60 m. løp (Kl. I kvinne):

Nr. 21	Ingri Berg	8,9 sek
Nr. 38	Else Kvarnberg	9,2 sek

Kulestøt (Kl. I, kvinne):

Nr. 41	Gro Vestby	7,37 m
Nr. 48	Else Kvarnberg	7,24 m

Høydehopp (Kl. I, kvinne):

Nr. 2	Ingri Berg	1,35 m.
Nr. 15	Else Kvarnberg	1,25 m.
Nr. 28	Eva Raanes	1,21 m.

Lengdehopp (Kl. I, kvinne):

Nr. 6	Ingri Berg	4,17 m.
Nr. 10	Else Kvarnberg	3,90 m.

4-kamp (Kl. I, kvinne):

Nr. 4	Ingri Berg	2167 poeng
Nr. 18	Else Kvarnberg	1913 poeng

Kulestøt (Kl. II, kvinne):

Nr. 3	Bodil Hagen	7,93 m.
-------	-------------	---------

Høydehopp (Kl. II, kvinne):

Nr. 13	Bodil Hagen	1,10 m.
--------	-------------	---------

4-kamp (Kl. II, kvinne):

Nr. 20	Bodil Hagen	1024 poeng
--------	-------------	------------

60 m. løp (Kl. III, kvinne):

Nr. 8	Else Jacobsen	11,3 sek.
-------	---------------	-----------

Høydehopp (Kl. III, kvinne):

Nr. 17	Else Jacobsen	0,90 m.
--------	---------------	---------

Lengdehopp (Kl. III, kvinne):

Nr. 11	Else Jacobsen	2,57 m.
--------	---------------	---------

4-kamp (Kl. III, kvinne):

Nr. 9	Else Jacobsen	1082 poeng
-------	---------------	------------

SVØMMING

Svømmeknappkonkurransen:

Nr. 40	M/T TAMANO	49,23 %
Nr. 85	M/S TUGELA	22,89 %
Nr. 87	M/S TROJA	21,12 %
Nr. 90	M/T TAURUS	20,65 %
Nr. 96	M/S TIJUCA	19,48 %
Nr. 101	B/C TAKAMINE	17,72 %
Nr. 106	M/S THEMIS	16,88 %

25 m. fri (Kl. I, kvinne):

Nr. 2	Yvonne Heitmann	18,8 sek.
Nr. 4	Ingri Berg	25,1 sek.

50 m. bryst (Kl. I, kvinne):

Nr. 2	Yvonne Heitmann	50,0 sek.
-------	-----------------	-----------

50 m. fri (Kl. I, menn):

Nr. 4	Per Egeberg	29,1 sek.
-------	-------------	-----------

100 m. bryst (Kl. I, menn):

Nr. 2	Per Egeberg	1.19.6 min.
Nr. 6	Terje Torgersen	1.28.5 min.

50 m. fri (Kl. II, menn):

Nr. 8	Johan Johansen	58,4 sek.
-------	----------------	-----------

IDRETTSMERKEKONKURRANSEN

Nr. 27	M/T TAMANO	7 merker	10,77 %
--------	------------	----------	---------



W.I.L.

NYTT

Generalforsamling i W.I.L.

7. februar 1975

Det hadde samlet seg ca. 80 da formannen, Helge Selmer, erklærte generalforsamlingen for lovlig satt kl. 19.15.

1. **Referat** fra forrige generalforsamling var utdelt tidligere og satt opp til oppslag, og dette ble godkjent uten kommentarer.
2. **Rapporter** for idretten og for lagets eiendommer ble gjennomgått av formannen og godkjent uten kommentarer.
3. **Regnskapet** ble godkjent uten kommentarer.
4. **Innkommne forslag.** Det var innkommet forslag fra Einar Emanuelsen:

«Ved tildeling av ferieplass foreslås at Blehytta og Fryhallen blir behandlet for seg i vintersesongen, mens Skramstad, Blehytta og Fryhallen sees under ett i sommersesongen.»

Bjørn Arnesen ville vite om ikke forslaget måtte sees i sammenheng med det forslag som var utarbeidet av hyttestyret, og som var delt ut på forhånd. «Forslag til retningslinjer for tildeling av ferieplass på WIL's feriesteder.»

Louis Vauvert, som var oppnevnt som ordstyrer, redegjorde for dette.

Wenche Christiansen spurte om ferielistene i avdelingene er klare ved søknadsfristens utløp.

Bjørnerud bekreftet at det var planen, og bemerket at forutsetningen er at innlevering av ferielistene må skje før fristene løper ut.

Wenche Christiansen mente at man ikke visste om man kunne ta ferie på et så tidlig tidspunkt.

Bjørnerud opplyste at ferielistene skal være utsendt avdelingene i god tid.

Kirsten Bolstad kom inn på de ansatte som arbeidet på hyttene, og at disse burde ha fortrinnsrett til leie, da de fleste ikke er interessert i å arbeide hvis de ikke har noe igjen for det.

Bjørnerud svarte at mange hensyn burde tas. Man burde vurdere hvem som arbeidet mest på hyttene, men dette var ofte vanskelig da mange arbeidet i feriene og ikke møtte opp på dugnadene.

Frithjof de Lemos ville ha en forklaring på punktene 3 a og 3 d. Bjørnerud redegjorde for dette.

Simonsen spurte om det ikke blir holdt kontroll med hva som blir gjort på dugnad.

Til dette svarte Bjørnerud at det ikke blir ført noe regnskap over hvem som arbeider på hyttene da dette er svært vanskelig, men han sa seg enig i at det burde bli gjort.

Under punkt 3 d ville Alan Light vite hvorfor det bare gjaldt Oslo- og Bærumsskolenes vinterferie. Bjørnerud svarte at dette var fordi søknadene er størst under ferien til disse skoler.

Holtan mente at dugnad bør telle som fortrinnsrett til hyttene.

Louis Vauvert sa at dugnad alltid har tellet, og mente at det ikke burde være vanskelig å føre kartotek, da søknaden til hyttene har vært like stor hvert år.

Bjørnerud kommenterte med at det de siste år ikke har vært ført noe kartotek over dugnad.

Sissel Nygaard mente at hvis hyttene sto ledige, burde de enslige få anledning til å leie disse.

Til dette svarte Vauvert at hovedhuset på Skramstad var reservert for enslige. Bjørnerud kunne imidlertid opplyse at det ikke var skrevet noe i lovene om at også enslige hadde adgang til leie av hyttene.

Kjell Sverre Johansen spurte hvorfor hyttene i skoleferien var avsatt til familier med barn i skolepliktig alder. Hvis man da hadde en ektefelle som var ansatt i skolen, ble denne da å betrakte som et barn?

Bjørnerud viste til at denne regel bare har vært praktisert der familier med barn i skolen er nødt til å ta ferie på den tid da det er skoleferie. Det kan være like vanskelig for andre familier med barn da det er flere som har fellesferie, så man kunne eventuelt ta vekk loven.

Wenche Christiansen mente at det måtte være en selvfølge at søkerne selv hadde ferie for å få leie hytte, meningen er vel ikke at man skal sende kone og barn til Drøbak og selv jobbe.

Bjørnerud svarte at det ikke hadde vært praksis.

De Lemos mente at de som har gjort dugnad på hyttene burde ha fortrinnsrett, og hvis vedkommende ikke har anledning til å ta hytta i bruk, kan man gå etter det som står skrevet i loven.

Holtan kom med et nytt forslag til punkt 2 i forslaget som lyder som følger: — «Ferieplassene er reservert medlemmer av WIL og sammenhengende ferie er begrenset oppad til 14 dager. For Skramstad gjelder spesielt at pensjonister og familier med medlemmer som er avhengige av å ta ferie i skolens sommerferie har fortrinnsrett til hyttene i dette tidsrom».

De Lemos kom med følgende forslag til retningslinjer: — «Dugnadsinnsats tas hensyn til ved å avsette en hytte på Skramstad i hele sommersesongen til fordeling for de som har gjort dugnad. Fryhallen/Blehytta — avsettes visse tidsrom til folk som har gjort dugnad».

Emanuelsens forslag ble gjentatt og vedtatt ved avstemning.

Rolf Hansen mente at familier med barn under 7 år ble tilsidesatt. Bjørnerud sa seg enig i akkurat dette synspunktet, og mente at det ikke var grunn til å skille mellom de to kategorier av søkere.

Holtan pekte på at det var spørsmål om hvor strengt denne regel ble fulgt.

Fra Thronsen ble det fremlagt forslag om at punktet skulle lyde skole og barnehage.

Arnesen spurte om det hadde vært noen klager på tildeling av hytter på Skramstad.

Aage Aaberg i klagenævnden hadde ikke mottatt noen klager.

Holtans forslag ble gjentatt og vedtatt ved avstemning.

De Lemos mente at dugnadsinnsats burde tas hensyn til for de som har gjort dugnad. Når det gjelder Fryhallen og Blehytta, fastsettes tidsrommet år for år. Styret avgjør hvem som har gjort dugnad på hyttene.

Rydgren-Knudsen mente at også dugnad under ferien burde gjelde.

Forslaget fra De Lemos ble gjentatt og vedtatt ved avstemning.

Muggerud kom med forslag om at man skulle ta med feriepoeng, og at dugnad tilsvarer 1 år. Bjørnerud svarte at dugnad da kom til å telle mindre.

Etter et nytt forslag lyder punkt 4. som følger: — «Står flere søkere likt, blir ferieplassen fordelt til den søker som har lengst ansiennitet i firma Wilh. Wilhelmsen».

5. **Budsjett for 1975.** Driftskonto I og II — ble godkjent uten kommentarer.

6. **Valg.** Frithjof de Lemos tok ordet og takket på vegne av valgkomitéen de nye kandidater og de kandidater som hadde sagt seg villig til gjenvalg. Det ble opplyst om at det i år ikke ble valgt oppmenn for skøyter og skyting, da det de siste år har vist seg liten interesse for disse idrettsgrenene. Når det gjaldt stoff, og redaksjon av nyheter, resultater o.l. fra WIL, foreslo valgkomitéen at redaktør for WIL-Nytt sløyfes, og at det til enhver tid sittende styre v/formannen får ansvaret for WIL-Nytt. Det var ingen kommentarer til dette.

Valg av styre, hyttestyre, oppmenn og andre fulgte valgkomitéens innstilling og ble vedtatt uten kommentarer.

WIL's styre:

Formann: Helge Selmer.

Viseformann: Vidar Bekkavik.

Sekretær: Kristin Funderud.

Kasserer: Tor Bergersen.

Styremedlem: Kristi Braseth.

Suppleant: Jan Simonsen.

Hyttestyre:

Formann: Tore Langeland.

Viseformann/kasserer: Bjørn Næss-Andresen.

Styremedlemmer: Helge Bjørnerud, Einar Steen-Olsen, Solveig Svang Olsen, Grethe Hansen.

Klagenevnd: Grete Mørch, Jan Lampe, Aage Aaberg.

Materialforvalter: Jon-Erik Lund.

Revisorer: Einar Emanuelson, John Engelund, Martin Lunde.

Medaljeutvalget: Formannen, sekretæren, Georg Nordal, Kristian Monsen.

Valgkomité: Marianne Fosaas, Frithjof de Lemos, Tormod Aasgaard.

Oppmenn:

Fotball:

Oppmann A-laget: Tor Helge Andersen.

U.K. A-laget: Hans Olav Nordby.

Oppmann B-laget: Alan Light.

Håndball:

Damer: Anne Mesna.

Herrer: Rolf Hansen, Bjørn J. Jørgensen.

Ski: Jan Simonsen.

Friidrett: Per Thronsen.

Tennis: Marianne Fosaas.

Bridge: Finn Tønnesen.

Bowling: Arne Muggerud.

Mosjonsgymnastikk/innendørstrening: Kjell Sverre Johansen.

7. **Eventuelt:** Formannen, Helge Selmer, takket på vegne av seg selv og styret forsamlingen for tilliten. Han takket også de avgående medlemmer av styret, Karin Sandholtbråten og Ulrik Rabben, for at de hadde vært med. Det ble også rettet en takk til hyttestyrets avgående formann, Helge Bjørnerud, for godt samarbeide i året som gikk.

Formannen benyttet også anledningen til å lage litt PR omkring de ting som skulle foregå utover våren og sommeren. Han avsluttet med å ønske nyan-satte velkommen til idrettslaget og dets miljø. Hyttestyrets formann, Tore Langeland, takket for tilliten og håpet at de nye retningslinjene for tildeling av feriesteder skulle komme flest mulig til gode.

8. **Generalforsamlingen** ble formelt avsluttet kl. 20.15. Derefter gikk man over til middag med premieutdeling, og senere dans.

