

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN
SKTB-REDERT

nr. 3/75

Personalpolitikk

Niels Werring jr. —
Nordisk Skibsrederforening

Bakgrunn for kontraheringer

De nye stykkgodsskipene

Sverre Kjelland-Mørde:
«Enhver leder er en personalmann»

Satelittkommunikasjon

Den norske sjømann...

Velferdsbesøk i San Pedro

Glimt fra Tender Captain

Skipsadopsjon

Hvor kommer vi fra?

Organisasjonsplan WW

Husker du — fest

Bli ny?

Dåp Tender Searcher

Fotokonkurranse

EDB hos WW

Få tak i Langeland!

Nytt fra Operativ Seksjon

NB. Maritim Personell

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett



Forsidebildet:
Kaptein Iversen ved «databridge» på
containerskipet TOYAMA.

Personalpolitikk

På sidene 6 — 8 har vi et intervju med direktør Sverre Kjelland-Mørde i egenskap av firmaets personalsjef. Denne lederartikkel gjengir hans uttalelse om personalpolitikk i sin alminnelighet.

Det er ledelsen som fastlegger firmaets alminnelige personalpolitikk, ikke personalavdelingen eller for den saks skyld personalsjefen.

Personalpolitikk er retningslinjer for bruk av personalmessige virkemidler. Denne bruk skal helst ikke være tilfeldig, men bevisst og målrettet med sikte på å fremme den målsetting firmaet har for sin alminnelige virksomhet. Personalpolitikk er altså egentlig et litt høytidelig samleuttrykk for noe så jordnært som lønns- og ansettelsesforhold, organisasjon, intern kommunikasjon, utvikling av ledere, opplæring, avansement, arbeidstidsspørsmål, og for bl.a. sosiale velferdstiltak, tilgang på huslån eller hjelp til finansiering av utdanning, kantineforhold. Om alt dette er det egentlig vanskelig å si noe generelt og samtidig forstandig uten å havne i de rene selvfølgeligheter.

Sentralt står den basis som enhver personalpolitikk må hvile på: nemlig forutsetningen om **at arbeidsplassen er trygg**, i den forstand at ledelsen evner å planlegge og disponere slik at bedriftens økonomi også tåler påkjenninger av f.eks. den type vår næring i dag gjennomlever.

I vårt tilfelle er det klart at rederiets ledelse, ikke minst med sans for kontinuitet og arbeidsplasser, så langt det er mulig har søkt å trygge firmaets fremtid gjennom rimelig forsiktighet og ved plasering av eggene i mange kurver: offshore, linje, tank, bulk.

På denne bakgrunn: når noen måtte føle trang til å beklage seg over forhold i miljøet eller sin arbeidssituasjon som han eller hun ikke er helt tilfreds med, bør man først stille seg spørsmålet om det strengt tatt dreier seg om en bagatell som man godt kan leve med — eller som man med litt god vilje kan rette på selv. I det hele tatt: la oss alle være litt mindre opptatt av hva firmaet kan gjøre for oss, og heller i vår jobb og i vår holdning stadig spørre oss selv om det er mere **vi** kan gjøre for **firmaet**.

Viktig organisasjon med mange gjøremål

«Også sjørettsproblemene preges i økende grad av enkelte nasjoners proteksjonisme og flaggdiskrimineringspolitikk,» sier skipsreder Niels Werring jr., formann i Nordisk Skibsrederforening siden 1974.



Nordisk Skibsrederforening ble stiftet i 1889 av danske, svenske og norske redere som følte behovet for en felles organisasjon som kunne bistå dem når de møtte vanskeligheter med sine utenlandske medkontrahtenter, eller når kapteinene møtte problemer i fremmede land. Danskene trakk seg ut av foreningen i 1920-årene. Senere er finske redere kommet til.

«Det er nå naturlig at Nordisk Skibsrederforening utvider sitt virkefelt til også å omfatte borerigger. Riktignok trenger vi noe større erfaring før vi kan godta fullt medlemskap av disse. Men problemene på dette feltet synes å bli relativt parallelle med de foreningen idag behandler innen skipsfarten. Det gjelder bl.a. problemer i forbindelse med mangler eller forsinkelser ved bygging av riggene. I enkelte henseende finner vi riktignok problemstillinger som er noe annerledes enn hva vi er vant til. Det gjelder f.eks. angående certepartier for rigger. Men også her er problemene ved forståelsen av kontraktene de samme som for skip.»

Det er formannen i Nordisk Skibsrederforening, Niels Werring jr. som sier dette i en samtale Skib-Rederi har hatt med ham.

Werring peker på at man foreløpig har en ordning som går ut på at foreningen tar innmeldelse av borerigger mot en såkalt årlig «retainer fee». Til nå har arbeidet på denne sektoren vesentlig omfattet kontraheringsgjennomgåelse.

FORENINGEN REPRERENTERER OVER 30 MILL. BRUTTO TONN

De innmeldte rederier ved årsskiftet eiet 1486 skip på vel 30 millioner brutto tonn og 256 befraktete skip på 4,5 million brutto tonn. Det betyr at foreningens administrasjon, som nå består av vel 20 personer, såvisst ikke har sysselsettingsproblemer. Av de 20 er 8 sjørettsjurister. Og selv om sjøretten er et relativt begrenset felt er det stort og komplisert nok til å nødvendiggjøre en høy grad av spesialisering.

Foreningen, som fungerer som et felles advokatkontor for hele næringen, har likeledes måttet bygge opp et omfattende nett av agenter og advokater i utlandet, forteller skipsreder Werring jr.

BEFRAKTNINGSRETT VIKTIGSTE ARBEIDSOMRÅDE

— Hvilke problemområder er det som dominerer foreningens virksomhet?

— «Det største området i vår virksomhet ligger innenfor befraktningsretten. Her er det også den største spesialiseringen har funnet sted i vår administrasjon. De oppgavene vi stilles ovenfor omfatter i første rekke rådgivning, oftest mens tvister er under utvikling. I tillegg fører foreningen prosesser på vegne av medlemmene i de tre deltagerlandene, Sverige, Norge og Finland.

Hvor stor saksmengde kan det dreie seg om i løpet av et år?

— Vi regner med at foreningen behandler omtrent 800 saker. De kan omfatte nybyggingskontrakter i forhold til verksteder, certepartier, kjøp og salg av tonnasje, agentforhold, spørsmål i forhold til leverandører og kontrakter med assurandører. Men sakenes omfang er naturligvis svært varierende. Noen er greie og lite tidkrevende, mens andre kan kreve års arbeid. Gøtaverksakene er et godt eksempel på det sistnevnte. Her representerte Nordisk de rederne som hadde fartøyer i bestilling ved verftene. Gøtaverk-saken var også et eksempel på de problemer som rammet en rekke verft for noen år tilbake. De ble utsatt for uventede prisstigninger på materialer og på timelønninger. Dermed risikerer verftene at kontraktene blir tapsbringende. Det samme kan skje ved devalueringer. Verftene søker naturligvis å forbedre sine kontrakter med rederne. Det plasserer også rederne i en vanskelig situasjon. Et halvferdig skip er jo ikke meget verd.

Vi opplevet disse problemene ved flere jugoslaviske verft omtrent på samme tid som Gøtaverksakene fant sted. Her benyttet man en mulig konkurssituasjon som en brekkstang for å nå frem til bedre kontraktvilkår.»

FORENINGENS PROFIL VARIERER FRA SAK TIL SAK

Skipsreder Werring peker likeledes på de mange større saker foreningen har ført i forholdet til befraktere. I denne forbindelse nevner han særlig saken mot Concorde Petroleum, som er et underbruk av et større oljeselskap. I denne saken, hvor Concorde truet med konkurs dersom man ikke kom frem til kanselleringer av certepartiene eller forhandlinger om avtalebetingelsene, var flere av medlemmene i Nordisk involvert. Foreningen bisto med råd slik at medlemmene kunne komme frem til en samordnet opptreden.

Selve foreningens profil kan variere sterkt fra sak til sak. Overfor Concorde viste foreningen som sådan en lav profil. Under forhandlingene med verkstedene har den vært langt klarere, i form av gruppeopptreden.

— Sjøfarten har etterhvert fått et stadig klarere islett av proteksjonisme. Hvordan kommer Nordisk i føling med denne økende proteksjonismen i internasjonal skipsfart?

— «Vi kommer inn når medlemmene er i konflikt med proteksjonistisk lovgivning i forskjellige land. Det kan være konflikter som er oppstått som følge av at lovgivningen i to land er i innbyrdes konflikt. Men den kan også bero på ulike fortolkninger av ny lovgivning som ennå ikke er prøvet for retten.

Dermed merker vi naturligvis at proteksjonismen er tiltagende. Særlig er det betenkelig for linjerederene. Men vi opplever nå en spredning av de proteksjonistiske tendensene. Vi konfronteres stadig med eksempler på dette også innen tank og bulk.»

— Har vi muligheter til å motvirke denne utviklingen?

— «Det eneste virkemiddel vi har er å gjøre det klinkende klart i ethvert internasjonalt forum og i enhver sammenheng at fri adgang til å konkurrere er en forutsetning for rasjonelle transportformer.

Vi mangler såvissst ikke eksempler på hvordan beskyttet virksomhet er blitt uforholdsmessig dyr og urasjonell.»

— Er Nordisk spesielt engasjert i arbeidet med å søke å demme opp for proteksjonismen innen skipsfarten?

— «Vi har betraktet det som en naturlig oppgave for foreningen å representere næringen i internasjonalt samarbeid om rettsenhet på sjøtransportens område. Foreningen deltar derfor i det internasjonale og skandinaviske konvensjons- og lovsamarbeidet. I den grad vi gjennom dette engasjement har muligheter til å gi uttrykk for våre oppfatninger, bidrar vi etter beste evne. Men våre muligheter er naturligvis svært begrenset.»

— Har Nordisk kontakt og samarbeid med tilsvarende organisasjoner utenfor Norden på disse feltene?

— «Vi søker å samarbeide, særlig innen såkalte prøvesaker. På dette punktet har vi en felles interesse av å få frem domsavgjørelser som kan gi oss veiledning i prinsipielle spørsmål som tidligere ikke har vært prøvet for retten.

Blant de rettsvernorganisasjoner vi samarbeider med er flere store organisasjoner i Storbritannia.»

I KJØLVANNET AV MIDT-ØSTEN KRISEN

— Hvordan merker Nordisk de mange og store kanselleringene vi har opplevet den senere tid?

— «Det gir ikke foreningen som sådan spesielle problemer. Disse konfliktene blir som regel løst i minnelighet mellom rederne og verkstedene. Det er klart det kan bli dyrt for rederne. Men samtidig er naturligvis verkstedene ikke særlig interessert i å bygge produkter ingen vil ha. Problemene på dette feltet gjelder heller ikke bare kanselleringer. De omfatter også konverteringer til andre typer skip.

— Likevel kan vel ikke den mørke situasjon på verdensmarkedet unnlate å sette spor etter seg også i foreningens virksomhet?

— «Det "jordskjelvet" som inntraff i kjølvannet av Midt-Østen-krisen i 1973 ryster fremdeles markedet. Det dreier seg om noe helt annet og mer alvorlig enn en vanlig konjunktursvingning. Naturligvis vil den situasjon som til enhver tid preger verdensmarkedet samtidig gjenspeiles i det arbeid Nordisk Skipsrederforening konfronteres med.

— På hvilken måte kommer dette konkret til uttrykk?

— «La meg nevne noen eksempler. Når et skip er på tidscerteparti er det, som man vet, befrakteren som er ansvarlig for å skaffe bunkers. Når det oppstår vanskeligheter med bunkers eller bunkersprisene skyter kraftig i været kan det ligge an til konflikter. Nettopp skjedde i 1974. En annen situasjon har vi når markedet går opp. Enkelte redere vil da kunne lete etter muligheter til å komme klar av et certeparti inngått med et av våre medlemmer. Certepartiet kan ha vært godt nok på det tidspunkt det ble inngått. Men det kan likevel ligge langt fra hva man kan oppnå på et høyt marked. Der vil alltid være noen som i en slik situasjon forsøker å komme klar.

Men når markedet går nedover skjer, som vi har sett, det motsatte. De store befrakterne har inngått dyre certepartier med rederne. De kan true med å gå konkurs eller prøve seg med andre ting for å komme klar avtalen. Dette kan være en effektiv, om enn tvilsom fremgangsmåte, dersom det kan bevises at det virkelig står så dårlig til.

BEHERSKET OPTIMISME

— Hvordan ser De, som reder, på fremtidsutsiktene i næringen? Er De pessimist?

— «En økning i levestandarden rundt om i verden vil nærmest uunngåelig medføre et stigende behov for transport. Sett på bakgrunn av dette faktum må jeg si jeg er optimistisk. Men jeg skal ikke legge skjul på at det finnes tider hvor det byr på problemer å se like optimistisk på fremtiden,» slutter formannen i Nordisk Skipsrederforening, Niels Werring jr.

ROLF NILSEN:

Bakgrunn for kontraheringer

I 1974 ble det nedsatt en arbeidsgruppe for vurdering av behovet for og økonomien ved en eventuell kontrahering av stykkgodstonnasje. Denne arbeidsgruppens konklusjoner har i en stor utstrekning dannet bakgrunnen for vår beslutning om å kontrahere de fire NKK-skipene.

Jeg vil her først og fremst oppsummere noen av de viktigste konklusjoner vedrørende transportbehov, kapasitet, anvendelsesområder og økonomi, for så til slutt å komme litt inn på selve kontraheringsforhandlingene.

Veksten i sjøtransport av andre vareslag enn råolje, oljeprodukter, jernmalm, kull og korn har vært ca. 5.5 prosent p.a. fra 1966 til 1973 målt i transportert tonn-mengde, mens veksten regnet i tonn-mil har vært 6.5 prosent p.a. for den samme periode. Dersom man ser bort fra effekten av Suez-stengningen i 1967, ligger økningen i tonn-mil nær 5.5 prosent p.a.

Det er verdt å merke seg at veksten for den siste 3-års periode er relativt raskere, nemlig ca. 7.1 prosent p.a.

En relativt forsiktig anslag for veksten i årene fremover bør kunne være 6 prosent p.a. både for tonn-mengde og tonn-mil.

En gjenåpning av Suez-kanalen kan antas å virke slik at veksten i det bestemte året den åpnes, reduseres til null målt i tonn-mil. På den annen side kan denne antagelsen være for pessimistisk, idet den kun baseres på selve forkortelsen av transportveiene, mens det ikke tas hensyn til den stimulans det kan bety for en økning av transportvolumet at transport-distansene reduseres.

Transportkapasitet

I de senere år har det vært en forholdsvis beskjeden netto vekst i den samlede stykkgoodsflåte (inkl. containerskip), idet nybygning har vært sterkt konsentrert om tank-, bulk- og andre spesialskip.

I tillegg har den generelle effektivisering, spesielt innsettelsen av containerskip, men også andre rasjonaliseringstiltak, praktisk talt nøytralisert behovet for en netto tonnasjeøkning, til tross for en stadig stigende verdenshandel.

Imidlertid er det mye som tyder på at containeriseringen nå er i ferd med å nå et metningspunkt, først og fremst fordi de fleste linjer som særlig egnert seg for denne transportform, etterhvert har gjennomlevet prosessen. Samtidig er det sannsynlig at mulighetene for ytterligere effektivisering av den eksisterende konvensjonelle flåten er færre nå enn tidligere, og i tillegg skjer det en stadig foreldelsesprosess for denne del av flåten.

På denne bakgrunn har vi funnet at det vil være et betydelig behov for nykontrahering av stykkgodsskip, og at dette behov på langt nær er dekket med de kontraheringer som i dag er kjent.



Skipenes anvendelsesområder

I betraktning av forventet økning i driftsutgiftene samt økning i verdenshandelen, bør skipene ikke være mindre enn 1 mill. cubft.

Skipene vil være velegnet for periodebefraktning til linjeoperatører.

Imidlertid vil bruk av skipene i egne linjer være det mest sannsynlige anvendelsesområdet.

Innen 1978 vil 1/3 av våre konvensjonelle linjeskip nå en alder av 20 år eller mer, noe som i seg selv skaper et påregnelig remplaseringsbehov. Videre vil ytterligere 7 skip komme i aldersgruppen over 20 år innen utløpet av 1980.

For de fleste av linjene våre vil det være hensiktsmessig å øke skipsstørrelsen, fordi dagkost ikke øker i samme takt som størrelsesøkningen, og større skip vil derfor være mer konkurransedyktige. Videre vil lastesammensetningen i en del linjer tale til fordel for større og enklere skip. Dette gjelder særlig for linjene til PG-området og Syd-Afrika.

Økonomi

Basert på forventet fremtidig kostnads- og inntektsnivå har vi utført beregninger over antatte rundturer-resultater i utvalgte linjer basert på alternative utnyttelsesgrader av skipenes kapasitet.

På bakgrunn av disse resultatene fant vi så å ville innby en rekke skipsverft til å avgi tilbud for bygging av disse skipene.

Kontraheringsforhandlingene

Meglerfirmaet R. S. Platou A/S sto for den praktiske gjennomføringen av anbudsinnbydelsen og all kontakt mellom WW og verftene gikk via megler.

En rekke verft innga tilbud, og vi innledet nærmere forhandlinger med de syv mest interessante verftene, hvorav fire japanske, ett norsk, ett tysk, og ett sørkoreansk verft.

På grunn av den vanskelige situasjonen ved de fleste skipsverft var kanselleringer og ytterst nye bestillinger, var det klart at forhandlingspunktet var meget gunstig sett fra vårt synspunkt.

Under forhandlingene var det særlig tre faktorer som sto i fokus, nemlig kredittbetingelser, valuta og pris.

Efter tildels harde og lange forhandlinger skilte det seg ut en trio bestående av Mitsubishi, Mitsui og NKK og kontrakten ble som kjent vunnet av NKK.

SVEIN LUNDE:

DE NYE STYKKGODSSKIPENE

I løpet av oktober 1974 skjøt linjeskipsprosjektet fart for alvor. Etter en samtalerunde med våre forskjellige linjers representanter, ble det utarbeidet en kort beskrivelse av skipene som dannet grunnlaget for et rent foreløpig anslag på byggepris.

Etter at Konserndireksjonen bestemte at prosjektet skulle føres videre, tok Maritim Seksjon til med det egentlige tekniske forprosjekt.

På basis av ønsket kubikk, dødvekt, hastighet etc. ble prosjektets spesifikasjon utarbeidet, og i slutten av desember ble forespørsel sendt til ca. nitti verksteder gjennom meglerfirmaet R. S. Platou A/S. Av de nitti ønsket ca. femti å delta i anbudsinnbydelsen, og av de femti var det merkelig nok kun ca. femten som utarbeidet seriøse tilbud.

Av de mottatte tilbud ble syv plukket ut, og i løpet av april/mai i år førte vi samtaler med verkstedenes tekniske og kommersielle representanter.

Etter den første forhandlingsrunden var overstått mottok vi justerte tilbud, og som vel de fleste kjenner til, endte det med seier for det japanske verkstedet Nippon Kokan Kabushiki Kaisha (N.K.K.).

Ordren består av 4 skip som verkstedet vil levere i løpet av 1977. En opsjonsavtale om bygging av ytterligere 4 skip av samme type ble inngått. Opsjonen må tas opp til ny vurdering og eventuelt erklæres før årsskiftet.

Et såkalt «Letter of Intent», d.v.s. en foreløpig avtale, ble skrevet i juni, og etter at verkstedet hadde utarbeidet fyldigere dokumentasjon i form av tegninger og spesifikasjoner, ble de avsluttende tekniske forhandlinger gjort i løpet av september. Fra N.K.K. hadde vi i denne forbindelse besøk av tre representanter som daglig var å se i RA 5.

Dimensjoner og fart

LOA: 171,00 m (561,0')
LBP: 165,00 m (541,3')
B: 26,30 m (86,3')
D: 16,00 m (52,5')
d: 9,95 m (32,6')
Dwt, ca. 21.000 tonn.
Bale, kubikk, ca. 1,3 mill. cubft.
Brutto registertonn, ca. 13.600.

Ved 9,95 m dypgang, og ved normal ydelse, får skipet en fart under prøvetursforhold på ca. 17,5 knop.

Lastearrangement

Skipenes lastekasse vil romme ca. 1,3 mill. cubft bale og blir utstyrt med tvillingluker for de 4 akterste rom hvor igjennom to mellomdekk legges. Rom nr. 1 får enkel luke og kun et mellomdekk.

Laste/lossegear består av 2 stk. 2 x 16 ts elektriske tvillingkraner. En mellom rommene 2/3 og en mellom rommene 4/5. Mellom rommene 3/4 arrangeres en Stülcken 150 ts tungløftbom. Denne betjener rom nr. 3 eller rom nr. 4. I tillegg arrangeres 10 stk. 10 tons moderne

bommer som kan styres sentralt og som kan løfte 5 tons SWL som koblede bommer. Med enkel bom kan man svinge og toppe med full SWL belastning, d.v.s. 10 tons.

Maskineri

Hovedmotoranlegget skal bestå av en Sulzer 7RND76 som yder ca. 12.600 BHK ved normal ydelse.

Hjelpemotoranlegget skal bestå av 3 stk. Daihatsu motorer, type 8PSHTc-26D, og hver generator vil levere ca. 740 kWatt.

Anlegget blir automatisert for drift med ubemannet maskinrom.

Fortøyningsarrangement

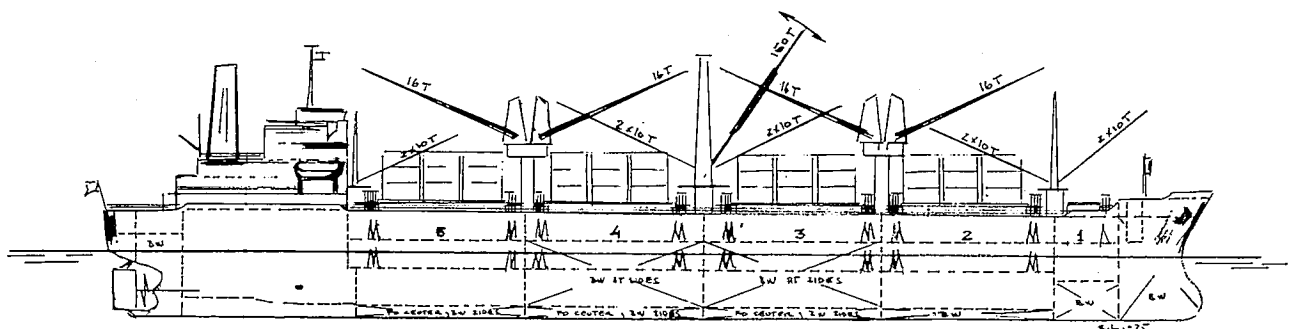
Tilsammen 4 stk. 15 tons wincher med tilsammen 8 stk. kombinerte arbeids/lagringstromler for trosser blir arrangert. De to forut blir kombinert med ankerspillene.

Innredning

Denne arrangeres akter og det blir fem dekk over hoveddekket. Det blir innganger fra hoveddekket til stores-, proviant- og andre ser-vice-rom som legges nederst i overbygget.

Det blir lagt stor vekt på at innredningen skal bli trivelig. Samtlige lugarer blir for en person og utstyres med eget dusj/toilettkabinett.

Skipets bemanning i henhold til reglene blir 26, men det blir lugarplass ombord for 34 samt for 6 Suez-mannskaper.



«Enhver leder er en personalmann»

Sverre Kjelland-Mørdre er 48 år gammel. I sin ungdom var han til sjøs; i 1951 tok han juridisk embetseksamen. I en periode var han knyttet til et advokatfirma i London og var derefter fullmektig hos sjørettsadvokater i Oslo. Etter å ha vært ansatt i Den norske Creditbanks juridiske avdeling, arbeidet han i noen år som advokat i Assuranceforeningen GARD og Skibsassuranceforeningen i Arendal. Han kom til WW i 1958, ble prokurist i 1968 og som leder av juridisk avdeling utnevnt til ass. direktør i 1969.

Ved reorganiseringen i 1973 ble Sverre Kjelland-Mørdre direktør for Administrativ Seksjon, som fra 1. januar 1974 også omfatter den tidligere Assuranceseksjon.

I egenskap av leder for Administrativ Seksjon er Sverre Kjelland-Mørdre firma Wilb. Wilhelmsens personalsjef.



Vi har tidligere presentert maritim personellsjef Nils Wetlesen og hans syn på og tanker omkring vår maritime personellpolitikk.

Tiden er inne til å se nærmere på de samme spørsmål for landsidens vedkommende, og vi har derfor bedt om å få direktør Kjelland-Mørdres tanker omkring sentrale temaer som personalavdelingens rolle — personalpolitikk — informasjon — opplæring o.l.

Du er nokså fersk i denne delen av jobben. Hva vil du egentlig som personalmann?

Gjøre en god jobb.

Forøvrig har jeg ingen sans for bombastiske programerklæringer. Har man noe på hjertet, enten det gjelder personalforvaltning eller andre forhold, er det resultatene av ens innsats som skal vise dette. Sagt på en annen måte: «The proof of the pudding lies in the eating».

Lykkes man i sine bstrebelser, er forhåndserklæringer unødvendige. Lykkes man ikke, er det heldigst for alle parter at man på forhånd holdt hodet lavt i terrenget.

Hva er personalavdelingens rolle?

Personalavdelingen er først og fremst et serviceorgan for bedriften — både for ledelsen, for organisasjonen forøvrig og for den enkelte ansatte. Den personalavdeling som gjør den beste jobb, merkes ikke. Dette betyr nemlig at hjulene er velsmurt, personalet riktig oppsatt, velorientert og instruert. Per-

sonalavdelingen skal ikke «markere seg», men stillferdig besørge sin løpende «input» i organisasjonsapparatet og overflødiggjøre seg selv som «troubleshooter» — dermed blir den også nærmest usynlig i det daglige.

Avdelingens prestasjoner kan riktignok ikke måles direkte slik som f.eks. et økonomisk resultat — men jeg tror likevel i det lange løp at de registreres av alle, som gode eller dårlige. Den må for all del ikke stivne i systemer og prinsipper, men være i stadig utvikling.

Hva oppfatter du som nødvendige forutsetninger/egenskaper hos personalarbeideren?

Man bør helst ha takt og psykologisk sans, og man må like å omgås mennesker.

For å ha noen som helst forutsetning, må man selv være menneskelig — på godt og ondt. Klokskap er viktigere enn intelligens, men en rimelig kombinasjon er ikke av veien. Man bør riktignok ha en god porsjon selvkritikk, men forøvrig være utadvent, noenlunde rund og ikke ta seg selv høytidelig — usmidige eller altfor reserverte menneskefolk vil ha vanskelig for å få kontakt og dermed gjøre jobben skikkelig.

Det er alltid lettere å si ja enn å si nei. Men fordi personalmannen er satt til å ivareta også bedriftens interesser, kan han ikke bare være snill julenisse. Ikke sjelden må han ta et standpunkt som er upopulært hos dem det gjelder, og kunsten å gjøre dette på en slik måte at det blir forstått og akseptert,

bør enhver personalarbeider beherske til absolutt fullkommenhet.

La meg forøvrig tilføye at **enhver** leder i bedriften i virkeligheten er en personalmann. Miljøet, tonen, trivselen, engasjement, jobbinnhold, instruksjon — alt dette er ikke noe som man kan styre fra personalavdelingen. Det må skapes og administreres i de respektive fagavdelinger. Dette er en vesentlig del av jobben for den enkelte avdelingssjef, noe han må se på som en velkommen utfordring til sine menneskelige forutsetninger — altså i tillegg til oppgaven som arbeidsleder i vanlig forstand. Og det er i virkeligheten en **holdningssak**, et spørsmål om hans holdning til medmennesker, til kolleger. Lykkes avdelingssjefen, er det fint. Gjør han det ikke, må han ihvertfall ikke skylde på «niende etasje».

Personalsjefens forutsetninger?

Utover hva jeg har sagt om personalfolk generelt, bør personalsjefen ved sin plassering i organisasjonen ha direkte adkomst til firmaets toppledelse. Det er hans oppgave dels å gi ledelsen råd på det fagområde han er satt til å forvalte, dels gjennom sin kontakt til organisasjonen å sette ut i livet den personalpolitikk ledelsen har fastlagt.

Gjennom sin bakgrunn og personlige egenskaper må personalsjefen ha ledelsens gehør for de ideer om personalforvaltning og personalpolitikk han selv og hans medarbeidere gjerne vil realisere. Får han støtte, er det selvsagt bedriftsledelsens fortjeneste når tiltak han mener er til beste for de ansatte og firmaet settes ut i livet — enten det gjelder avansement og ansettelse, lønnsforhold eller f.eks. velferdstiltak av forskjellig art. Får derimot personalsjefen ikke støtte for sine forslag, har han solgt sin sak dårlig til ledelsen og det er rett og rimelig at personalsjefen bærer belastningen vis à vis organisasjonen. Selv om en personalsjef setter seg høye faglige mål, bør han derfor ikke være for hårsår

eller tynnhudet. Er man ute etter personlig popularitet, bør man velge et annet felt.

Et hjertesukk: Mange mener nok at «personalsjefen» bør ha tid og overskudd til å bli ordentlig kjent med og være personlig tilgjengelig for alle ansatte til enhver tid. Personalsjefen selv ville også gjerne det. For ham er skrekken nettopp å havne i ensom majestet på toppen av en organisasjonspyramide, som en fjern og upersonlig pardefigur uten direkte kontakt med den stab han liksom skulle forvalte. Men i større bedrifter er det nødvendig for en leder i meget stor utstrekning å virke gjennom andre, og dette gjelder selvsagt også på personalområdet. Personalsjefens ambisjon må først og fremst være ved sin personlighet og faglige gjennomslagskraft å gi sin egen farve og form til personalarbeidet og derigjennom etterhånden fremtre som noe annet og mere enn en fjern skygge.

Oppdelingen av personalfunksjonen i to adskilte og uavhengige avdelinger — for sjø og land?

Dette kan synes merkelig og det kan sikkert diskuteres om det egentlig er en rasjonell organisasjonsform. Den har vel hos oss først og fremst sin begrunnelse i tradisjon. Det er klart at forvaltning av personale på landjorden ikke er nøyaktig det samme som av sjøfolk. Likevel er det mere som samler enn som skiller de to kategoriene, først og fremst fordi det i begge tilfelle dreier seg om **mennesker**.

Jeg vil nødig spå med hensyn til om det engang i fremtiden vil skje en organisasjonsmessig integrering. Det vesentlige er at samarbeidet mellom maritim personellavdeling og kontorets personalavdeling i dag fungerer bra — ikke minst på opplæringssektoren. La meg konkret peke på rederikonferansene, hvor sjøens folk møter sin «kolleger» fra kontoret og hvor opplæringsfolk fra de to seksjoner arbeider hånd i hånd med meget lovende resultater. Forøvrig er det ingen strid om at vi alle på lang sikt bør arbeide for en felles personalpolitikk for land og sjø.



«Er man ute etter personlig popularitet, bør man velge et annet felt.»



«Forbindelseslinjene i vår organisasjon er blitt ganske anderledes åpne. Nøkkelord er kommunikasjon og informasjon.»

Informasjon og opplæring?

Her er skjedd en betydelig utvikling — i takt med utviklingen i samfunnet rundt oss. Den kanskje noe autokratiske lederstil avløses av teamspirit og derigjennom av en samlet arbeidsinnsats som inspireres, ikke dirigeres, av en leder. Nøkkelordene er kommunikasjon og informasjon. Forbindelseslinjene både horisontalt seksjoner, avdelinger og enkeltpersoner imellom, og vertikalt, er blitt ganske anderledes åpne. Dette formidler både effektivitet i organisasjonen og forhåpentlig bedre trivsel og oversikt for de ansatte i deres daglige arbeidssituasjon. Stabsmøtene på firmabasis er en levende illustrasjon av denne nye linje.

Den betydning bedriften tillegger informasjon og opplæring understrekes av det faktum at vi har opprettet en egen avdeling for å fremme disse formål. Vårt interne informasjonsnett er etterhvert blitt godt utbygget, og på opplæringssiden skorter det ihvertfall ikke på tilbud, idet vi satser friskt med stipendieordninger og kursopplegg. Bedømt etter tilslutningen blant de ansatte, tror vi arbeidsgiver og arbeidstager har funnet felles interesse i en heving av utdannelsesnivået. Vi ønsker å yde all mulig bistand til ansatte som vil ta videreutdanning ved siden av sitt arbeid — almenutdanning eller spesialopplæring i shipping eller andre fag innenfor rederiets interesseområde.

Vi er for vår del ikke engstelige for å utdanne våre ansatte «ut av bedriften», altså overkvalifisere dem til de oppgaver vi er i stand til å tilby. Yngre mennesker med «drive» vil gjerne videre her i livet. Kan ikke vårt firma nyttiggjøre seg deres kvalifikasjoner og kvaliteter og tilby en tilfredsstillende karriere innenfor vår mangesidige virksomhet, er det klart at de uten sentimentale hensyn vil og bør søke seg annetsteds.

Hva med rekruttering og opprykk? Har egne ansatte noe fortrinn fremfor utenforstående?

Enten det gjelder besettelse av stillinger ved hovedkontoret i Oslo eller ved et av våre utekontorer eller i JOC's, vil vi foretrekke våre egne folk fremfor utenforstående. Personalavdelingen ser det som en viktig oppgave å holde øye med dette, og vi slår forøvrig opp i kantinen interne ledige stillinger når det er aktuelt.

På den annen side er det klart at i en rekke spesialjobber som krever en særlig utdanning eller bakgrunn, må vi gå ut av huset og rekruttere. Dette er et utslag av konkurransesamfunnets stadig økende utdanningsstandard. Vår næring må tilpasse seg denne situasjon; det samme gjelder vårt eget firma.

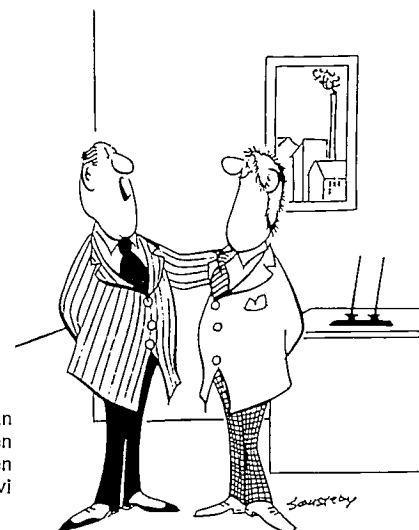
Vi kan ikke som bedrift trekke på skuldrene av «alle disse» akademikere, teknikere og andre med spesialutdanning som etterhvert utgjør tilbudet av kvalifisert arbeidskraft til mange av de stillinger som har særlige muligheter for personlig utfoldelse og avansement. Den enkelte ansatte må derfor se dette som en utfordring til å kvalifisere seg gjennom videre opplæring. Som jeg har sagt før: rederiet er klar til å hjelpe.

Spiller WIL noen vesentlig rolle i vårt miljø?

Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen formulerte det engang slik: «Når kroppen forfaller, forfaller hodet også.» Sammenhengen mellom fysisk og psykisk form er klar og dermed også interessen hos både bedrift og den enkelte ansatte for at alle vi som stort sett har et stillesittende arbeid, gjennomfører et visst minimum av fysisk aktivitet i fritiden.

Her kommer WIL inn som en utfordring til idrettslig utfoldelse — gjerne i all beskjedenhet, noen må være koffertløperer også. På kjøpet får man muligheten for kontakt og hygge med kolleger under andre forhold enn de daglige på arbeidsplassen.

Personlig tror jeg WIL's betydning som miljøskaper hos oss ikke kan overvurderes. Derfor har også firmaets ledelse alltid støttet WIL på en interessert og rundhåndet måte. La oss alle, unge og eldre, gi WIL vår aktive og helhjertede oppslutning.



«Vi vet ikke hvordan vi skal klare oss uten Dem, Marvnes, men fra 1. januar skal vi gjøre et forsøk!»

Du er visst svært opptatt av pensjonistenes situasjon — hvorfor?

Jeg innrømmer at dette er en slags hjertesak. Et samfunns kulturnivå bør blant annet bedømmes etter den behandling det gir sine eldre. Langt på vei kan dette prinsipp også anvendes på en bedrift.

Vi som i dag er i aktivt arbeid, er matnyttige for bedriften, pensjonisten er det ikke. Men det er jo ikke minst på den tue pensjonisten gjennom et langt livs arbeidsinnsats har bygget, at vi andre sitter i dag. Dermed har vi yngre en gjeld til pensjonisten som vi må innfri. Hertil kommer den rent sosiale side — unge mennesker roper så høyt om krav og rettigheter, de gamle er de stilleste i landet.

Nå har pensjonistene alltid vært tatt vare på i vår tid. Det nye vi har forsøkt å lansere i den senere fremtid, er at vi bl.a. gjennom kurs å søkt å bistå de som skal bli pensjonister, med den mentale og praktiske omstilling som er påkrevet for å stå bedre rustet til å møte den nye situasjon.

Dessuten har vi oppmuntret til og sett sjøsett en «seniorklubb» for eldre ansatte og pensjonister. Klubben har fått stor oppslutning og øyensynlig fylt et behov for regelmessig kontakt med tidligere kolleger og med firmaet.

TORE GAUSTAD:

Satelitt-kommunikasjon

Den eneste kontakt et seilende skip har med omverdenen er ved hjelp av radiosignaler mellom skipets radiostasjon og en landstasjon. Disse signalene forplanter seg i atmosfæren på forskjellig vis, avhengig av hvilken frekvens som benyttes.

Langdistansekommunikasjon foregår i det såkalte kortbølgebåndet, via radiosignaler som mellom senderstasjon og mottager tar veien ut i atmosfæren og reflekteres fra ionosfæren.

I dette faktum ligger to begrensninger for dagens langdistansetraffic. For det første er kortbølgebåndet av begrenset størrelset og allerede i dag fullt belagt, slik at det ikke er plass til den forventede trafikøkning. For det andre skaper atmosfæriske forstyrrelser store problemer og umuliggjør ofte radiokontakt til visse tider på døgnet eller i enkelte farvann. Den mulighet som peker seg ut til å rette på dette forholdet er kommunikasjon via satellitter.

Vårt containerskip TOYAMA skal sammen med 3 andre skip delta i et teknisk prosjekt hvor det benyttes 2 nye amerikanske satellitter. I løpet av vinteren vil disse satellittene bli plassert i geostasjonære baner, d.v.s. at de står stille i forhold til jordoverflaten, over Atlanterhavet og Stillehavet. Senere kommer en europeisk satellitt over det Indiske Hav til å inngå i systemet.

Som bildene viser, kommer kommunikasjonen til å gå til eller fra skipets radiostasjon via den spesielle retningsantennen til satellitten og videre til en av de 2 bakkestasjonene i U.S.A. Fra disse går trafikken på vanlig måte over det internasjonale telefonnettet.



Hva forventer vi å oppnå med dette?

- Vi sikrer nødvendig kommunikasjon med skipene for fremtiden.
- Vi gjør oss uavhengige av tid og sted. Også trafikk til og fra skip vil bli tillatt.
- Vi unngår dagens lange ventetider. Kontakt mellom skip og landabonnet kan opprettes så å si øyeblikkelig som telefon- eller telexforbindelse.

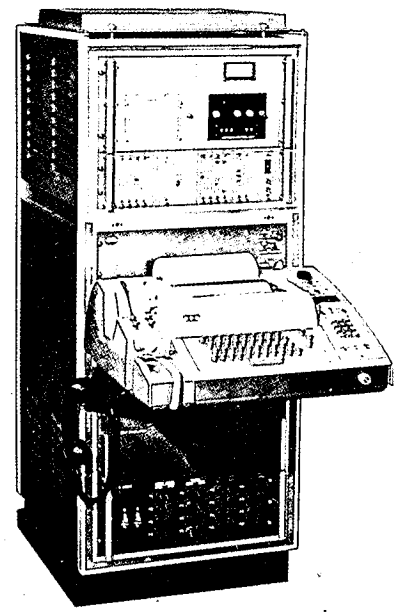
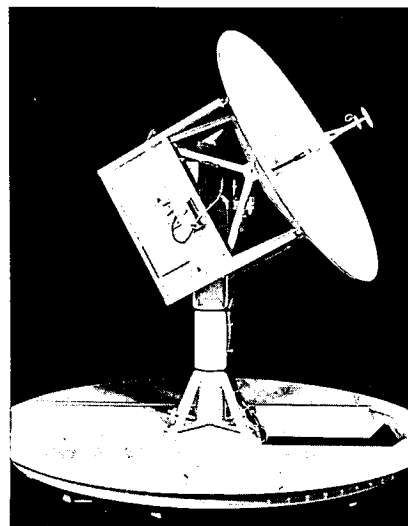
Satelittkommunikasjonssystemet vist prinsipielt med sine 2 geostasjonære satellitter og 2 bakkestasjoner.

Etter utløpet av den 9 måneders prøveperiode som TOYAMA skal delta i, vil vi få bekreftet om den maritime kommunikasjon er i ferd med å gå over i en helt annen og bedre form.

Sender/mottagerkonsolen for telefoni og teleks.

Betjeningen av utstyret er vesentlig enklere enn de radiostasjoner vi i dag har ombord.

Retningsantennen (avbildet uten glassfiber-radome) vil på TOYAMA bli montert i radarmasten.



Den norske sjømann - er et reall folkeferd!

Når jeg nå skal gi mitt lille bidrag til «SKIB-REDERI», har jeg først og fremst lyst til å hylle den menige norske sjømann — en person som er, fant jeg ut etter å ha jobbet på dørken i noen måneder, langt bedre enn sitt rykte. Et ufortjent rykte, påsatt ham av «heimføinger» som ikke vet det ringeste om sjømanns liv.

Jeg var ikke likere sjøl, gu'bedre. Men en kan få både vett og forstand når en reiser ut, og dertil holder øynene åpne. Kort sagt: Jeg har lært sjømannen å kjenne. Lært å respektere ham.

TEKST OG FOTO:

ØYSTEIN MOLSTAD-ANDERSEN

Journalist, Drammens Tidende og Buskerud Blad.



Artikkelforfatteren ombord i M/S «Tønsberg»

Denne sannheten skal ikke dølgjes: Ombord i et moderne skip, hvor havneoppholdene er korte og seilingene lange — kanskje med mer enn én måned i sjøen uten muligheter til å komme i land — kan livet arte seg stressende. Alt som da avviker aldri så lite fra de daglige gjøremål, virker som champagne i en tørst manns strupe. Man ser straks lysere på livet.

Selv kan jeg skrive under på ovenstående. Etter fire måneder som påmønstrer lettmatros (!) mener jeg å ha lært mine seilende venner å kjenne, — og iallfall kjenner jeg meg selv. Lyster og behov. — Ting som er lette å få tak i i land, må en som regel bare drømme om så lenge en står ombord i et skip. Det er det mang en landkrabbe som ikke begriper; en sjømann har jo som bekjent en pike i hver havn, dertil medfølger vin og sang — — —

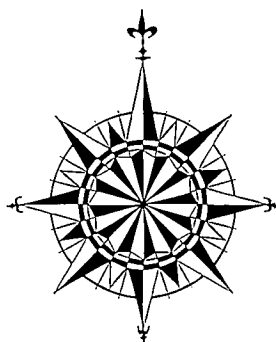
Jommen sa jeg smør.

En sjømann er en hardt arbeidende fyr, en som gir alt hva han evner og har for skipet og kameratene. Real og rettfrem. Han har såvisst ikke tid til å leve i sus og dus (som mang en landkrabbe!), men må jobbe jevnt og utrettelig, dag ut og dag inn. Spise, arbeide, sove. Akkurat den sannheten blir sjelden registrert. Men når sjømannen omsider kommer i land og — velfortjent, vil jeg påstå — står seg en smule løs, se da: Da blir dette registrert av de uvitende som den eneste og

fulle sannhet. Slik er sjømannen — en som fester, kjingser kvinnfolk og drikker seg skrålende full.

Tullball alt i hop.

Som nevnt innledningsvis: Selv den minste avveksling fra det rutinemessige gleder sjømannens hjerte, det være seg tilstelninger ombord i «velferden»s regi, kino-kvelder, kanskje fiskekonkurranser om han ankrer opp på et gunstig sted — ja, tilogmed en høyst påkrevet livbåtøvelse kan virke som en oppvikker. Dette med avveksling, ser De — — —



IKKE BARE SJAPPA

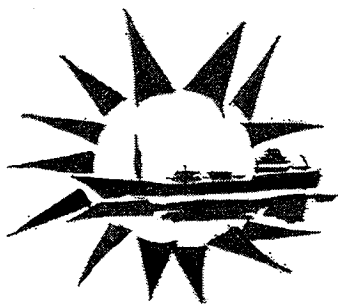
Men aller mest setter sjømannen pris på å komme i land for en stakket stund, etter å ha tråkket på dekk og dørk i uker og bare sett de samme ansiktene. Oppleve ting i nye miljøer, med andre mennesker rundt seg.

La meg her og nå «arrestere» den oppfatningen som alltid gjør seg gjeldende, at sjømannen som går i land aldri rekker lenger enn til nærmeste sjappe. — Vel, i mange tilfeller blir det nok slik; har man bare få timer til rådighet, rekker man hverken sightseeing eller annet. Det blir sjappa. Men skulle båten mot formodning bli liggende et par døgn eller mer — ja, da kan det hende at det blir tid til både det ene og det andre. Shopping, turer til mer fjerntliggende steder o.s.v. Men dette skrives det mindre om. Det gale bildet av sjømannen skal på død og liv opprettholdes, unyansert.

Kameratskapet. Det er et kapittel for seg. I et lite skipssamfunn må man holde sammen, i tykt som i tynt. Vel finnes det «brodne kar» her som overalt ellers, men de som ikke kan innordne seg sjøens enkle lover vil som regel bli sjaltet ut. Uærlighet for eksempel — det er en dødssynd. — Nei, sjøens menn er en rase for seg. Jeg setter større pris på disse enn på mang en landkrabbe. Dette er ærlig tale — tro meg på mitt ord!

Et godt miljø ombord er naturligvis også avhengig av skipsledelsens innstilling. Den kan variere fra skip til skip, men jevnt over er nok forholdene bra innen den norske handelsflåte i dag. En liten ting registrerte jeg imidlertid: Der forbudene er mange får man gjerne en følelse av ufrihet, og det er slett

ikke av det gode. Bedre da med **frihet under ansvar**, slik jeg opplevde det ombord i M/S «Tønsberg» på vei fra Japan til Europa. Miljøet ombord i **den** båten var prima. Jeg tør gi æren for dette til kaptein Kjell Dahl: Han opptrådte som en av mannskapet, var til enhver tid på talefot med guttene, og **det ga** resultater. Han ble dypt respektert. — Hvem ville vel foreta seg ting som gikk slik en skipper imot?



MÅ TÅLE Å FORSAKE

Det er mørk, men stjerneklar kveld i Stillehavet. Vi sitter inne i rederlugaren — av mannskapet ombord omdøpt til «skriverstua» — med en syltynn en på bordet. Rederiets gjest, eller «gratispassasjer» om man vil, har overtalt skipperen til å stikke innom. Det er så mangt å snakke om; massevis av spørsmål som den uerfarne gjerne vil ha svar på. For eksempel dette: Hvilke egenskaper må han ha, unggutten som vil bli sjømann?

Forsåvidt kunne jeg gi svaret selv, ved å beskrive mannen som sitter foran meg. Dahl er typen alle må like — rolig og avbalansert, vennlig, men likevel bestemt. Myn- dig, uten å virke hoverende. Real og rettfrem.

— Jeg tror, sier han, — at den som drar til sjøs først og fremst må kunne tåle å unnvære ting. Han må tåle å kunne forsake landlivets goder. Med andre ord, han må være psykisk sterk.

— Har han fordeler fremfor ungdom som satser på en karriere på land?

— Ja absolutt, hvis han altså er innstilt på det. Og her vil jeg føye til — selv om jeg ikke direkte kan bevise det — at det også har sine fordeler å holde seg til ett og samme rederi. Ikke minst betyr dette endel når det gjelder skole og utdanning. Flere og flere redier sørger for å gi sine ansatte gratis utdanning, noe som utvilsomt må sies å være et gode.

Men medaljen har en bakside. Strykprosenten ved de maritime skoler er større i dag enn tidligere. — Hvorfor?

— Kanskje det henger sammen med at ungdommen er en smule bortskjemt, smiler kaptein Dahl. — Når man får ting lettvtint, legger man kanskje ikke den flid i arbeidet som man ville gjort om man måtte betale gildet selv. Nå kan man imidlertid ikke se bort fra at kravene når det gjelder maritim utdanning er skjerpet i og med den tekniske utviklingen, og det blir vanskeligere og vanskeligere for den enkelte å følge med i galoppen. Og selv om



Fra byssa. 1. kokk Lasse Pettersen og stuert Claus Westergren



Kaptein Kjell Dahl oppvartes av 2. kokk Trond Knudsen



Det er alltid koselig å få brev hjemmefra — her overstyrmann Tancred Eriksen, etter at posten er kommet ombord i Panama-kanalen.

det kan sies at noen ikke går inn for skolearbeidet slik som de rettlig burde gjøre, så skal ikke alle skjæres over én kam. Og at rederiene er villige til å påkoste utdanning, ser jeg som et absolutt gode.

— Og så har sjømannen ferie som forslår. Det bemerkes iallfall av folk på land, som må nøye seg med tre-fire uker — — —

— Ser man det. Nåvel. Landkrabbene som misunner sjømannen hans opphold på land — det kan forresten variere nokså mye i tid — vet egentlig lite. De tenker ikke over hva han må forsake i mange og lange måneder.

Sier kaptein Kjell Dahl og nikker ettertenksomt, mens M/S Tønsberg» stadig holder stø kurs mot øst.

Takk for turen, forøvrig!



Fest i «velferden»s regi — og messepике Berit Enersen er ettertraktet på dansegulvet. Her svinger hun seg med matros Per Egeberg

Aktivitet ombord: Lettmatros og tillitsmann Kjell Johansen gjør startlistene klar til lørdagens «orienteringsløp»



Stående fra venstre: 2. styrmann Jon Røhmen Langaas, kaptein Johan Pedersen, 2. maskinist Kjell Hansen, maskinsjef Håkon Marthinsen, motormann Bjørn Larsen, motormann Tor Reinjord, matros Tor Lund, kokk Baard Nilsen, aspirant Svein Jensen, 1. maskinist Frank Christoffersen, aspirant Per Stageberg, hjelpepике Randi Kleppe, elektriker Jon Kleppe, stuert Willy Berg Sørensen, 2. maskinist Jan Holstad, overstyrmann Odd Larsen og radiooffiser Bjørn Lunde.

Sittende fra venstre: Motormann John Olsen, matrosene Frode Jacobsen og Jann Otto Bjørnes, hjelpemann Guillermo Santiago Doviso, lettmatros John Hareide og Celestino Dios Alvarez.



TOMBARRA

Bilder av besetningen på WW-skip har vært et sjeldent syn i Skib-Rederi. Det er derfor hyggelig å kunne presentere folkene på TOMBARRA. Bildet ble tatt en solfylt søndag sist i juni 1975 et sted utenfor Nordvest-Afrika. Synd at de hyggelige fjes ikke kan gjengis i farver. Det er alltid vanskelig å få samlet et helt mannskap slik, men denne gangen gikk det greit, bortsett fra at noen av beskjedenhet ikke ville være med på å foreviges.

Vi lar bildet være en appell til andre WW-besetninger om å la seg beskue i Skib-Rederi. Redaksjonen setter gjerne besker og fjes i fokus, men tilgjengeligheten av bilder ligger hos de seilende.

PS. Dere som er interessert i bildet bes samlet sende bestilling til oss, så skal vi besørge kopiering og forsendelse.

Vi bringer her en reportasje fra San Pedro — et innlegg skrevet for Tønsberg Blad av Per Koksvold.

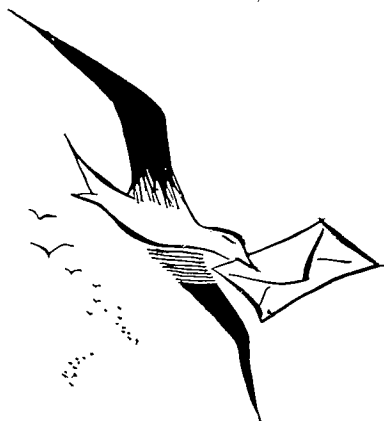
— I Los Angeles-området, som i alle havner verden over, kan det registreres nedgang i antall anløp av norske skip i den senere tid. Men det er nok å rusle med allikevel, forsikrer velferdssekretær Bjørn Jacobsen, bestyrer av velferdsstasjonen i San Pedro, California. —

I 1974 hadde Los Angelesområdet totalt 4039 skipsanløp. Av disse var 382 norske, 156 svenske og 83 danske. Dertil hadde El Secundo anløp av 10 norske skip.

Velferdsstasjonen i San Pedro foretok ifjor ialt 1203 besøk ombord i 352 forskjellige norske skip. Det ble arrangert 96 turer med tilsammen 1053 sjøfolk som deltakere. De fleste turene gikk til Disneyland og Marinland, dessuten noen få til Universal Studios. Det ble arrangert 9 hygge- og filmkvelder. Foruten 216 sjøfolk deltok 345 personer fra den norske koloni i disse arrangementer.

«Velferden» har eget idrettsanlegg i San Pedro, Nansen Field, et vakker anlegg med en glimrende beliggenhet høyt oppe i Rølling Hills, ca. 20 km fra havneområdet. Der ble det ifjor avviklet 54 fotballkamper. Den internasjonale idrettsuke samlet 293 deltakere fra 17 skip og 8 nasjoner. Det ble ialt arrangert 45 idrettsstevner med tilsammen 430 deltakere fra 32 forskjellige skip.

En velferdsstasjons virksomhet omfatter langt mer enn bare idrett. Bjørn Jacobsen forteller at 163 bokkasser ble byttet ombord i 114 skip. Det ble utenom dette byttet 7000 pocket-bøker. På 286 skip ble det byttet 1373 filmer. Det dreier seg her om helaftens spillefilmer, og Jacobsen har det inntrykk at kvaliteten er bedret — i hvert fall har sjøfolkenes kritikk ikke vært så hard det siste året som tidligere.



Velferdsbesøk i San Pedro



Overstyrmann Andreas Lervik, bosatt i Åmødt i Stokke, fant vi ombord i Wilh. Wilhelmsens m/s «Tamerlane» ved kai i San Pedro.

25 forskjellige korrespondansekurser ble av «velferden» formidlet til 16 skip.

Den personlige service som stasjonen yder overfor de seilende, blir stadig mer utbredt — det henger utvilsomt sammen med at skipene får kortere og kortere tid under land. Noen tall illustrerer virksomheten på dette felt: «Velferden» besørget innkjøp til et samlet beløp på ca. 10 000 kroner, man sørget for reparasjon av filmfremvisere, radioer, lydbandopptagere. 1500 sjøfolk ble transportert hit og dit.

For å få utført sitt arbeide så godt og så effektivt som mulig, har velferdsstasjonen et utmerket samarbeid med en rekke norske og internasjonale organisasjoner og enkeltpersoner.

Vestfold-skip seiler på alle hav, men for en rask besøkende er det bare en tilfeldighet om et av disse mange skip ligger i havn akkurat på det tidspunkt en befinner seg just i den havnen. I San Pedro var jeg heldig — ikke bare lå det under land et skip fra Vestfold, men attpå til fra Tønsberg: Wilh. Wilhelmsens motorskip «Tamerlane», underveis til Østen via San Francisco. Sammen med Bjørn Jacobsen avla jeg «velferdsvisitt» ombord.

«Tamerlane» — en åpen shelterdekker på 12 980 tons dw, bygget i 1967 — frakter containere i spesielle rom, dessuten i to høyder på dekk på de øvrige luker, dessuten stykkogods og fryselast. Skipet går i fast linjefart på US vestkyst og Østen.

— Her ombord har vi det bra, sier overstyrmann Andreas Lervik, bosatt med sin familie på Åmødt i Stokke. — Fin kost, airconditioning, gode mannskapsforhold. Kort sagt: Bra på alle måter. I Wilhelmsen har vi fast ansettelse, vi som ønsker det, og det er en ypperlig ordning. I tillegg er det jo for alle norske sjøfolk innført bare seks måneder ombord i slengen — men det er nesten for kort tid, synes Lervik.

— Får dere inn de norske kortbølgesendingene?

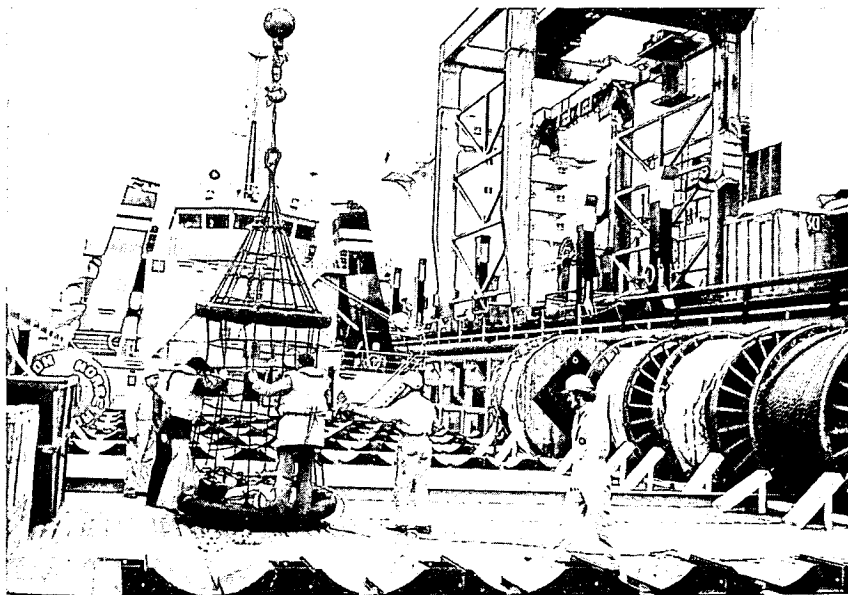
— Nei, det er dårlige greier! Det er nesten aldri annet enn skraping og hva jeg kaller «arabermusikk». Daglig får vi jo radio-pressen, men det er tyngre greier, det også.

— Norske aviser?

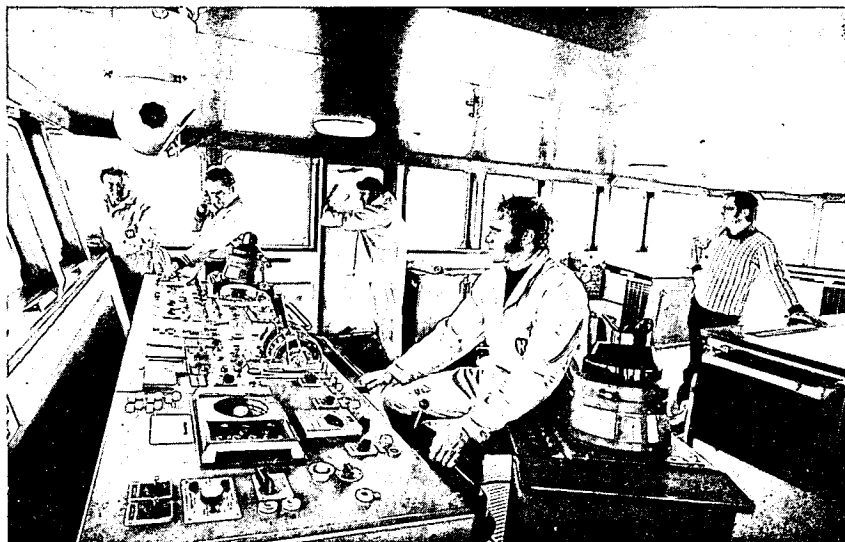
— De kommer ganske regelmessig, og de blir alltid mottatt med glede. Lokalavisene er det noe eget med, intet kan erstatte dem. Og skulle de av og til være noe gamle før vi får dem, så er de jo nye for oss.

Glimt fra Tender Captain

Forsyningskipet TENDER CAPTAIN ble overlevert og døpt ved Ulstein Hatlø A/S i april i år. Skipet er spesialskip for frakting av rør til rørleggingsfartøyer i Nordsjøen og konstruert for å kunne utføre helt spesielle arbeidsoppgaver. Billedmontasjen viser glimt fra miljø og interiør ombord i dette spesielle skipet.



Lasting av containere fra rørleggingsfartøy.



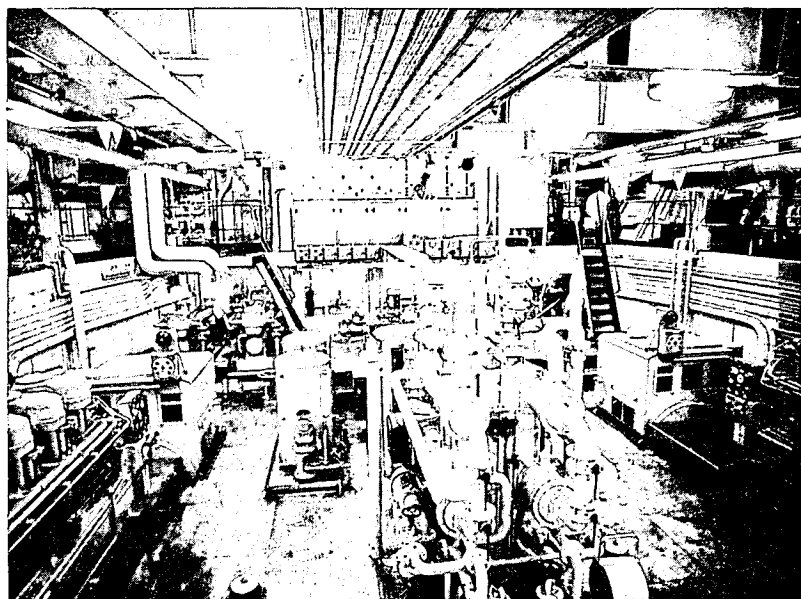
Broarrangementet ombord i et stort og oversiktlig styrehus.



Foran broarrangementet fra venstre maskinsjef Bjarne Rørstad, Ålesund, 1. styrmann Sven Erik Pedersen, Horten, stuert Roy Kvernheim Hansen, Horten og kaptein Erling Johannesen, Stavanger.

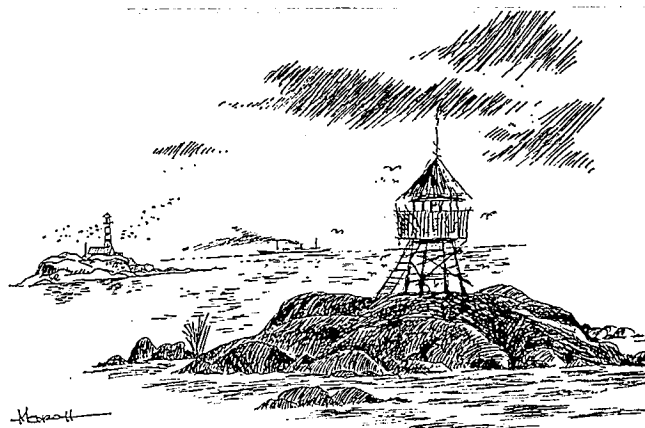


Avslappende omgivelser i dagligrommet ombord.



Maskinrommet på TENDER CAPTAIN rommer 4.000 hestekrefter.

Radio og TV-tilbudet



Til Fredrikstad kortbølgekringkaster er det nå bestilt ny 250 kw sender og antenne og Teledirektoratet regner med at dette nye anlegget kan være i regulær drift fra mars 1976. Den nye senderen og antennen kan uten større vanskeligheter inngå i utstyret til en ny stasjon. Vi regner med at dette vil bedre den vanskelige kortbølgesituasjonen vi nå har, skriver kirke- og undervisningsministeren, statsråd Bjartmar Gjerde, i et brev til Høyres Hovedorganisasjon. Brevet er et svar på resolusjonen fra Høyres landsmøte med krav om at radio- og fjernsynstilbudet til sjøfolk vesentlig bedres.

Statsråd Gjerde peker på at det er vanskelig å si noe sikkert om hvor stor bedring den nye sender og antenne kan gi. Det er flere grunner til det. Bl.a. ligger Norge ugunstig til i forhold til nordlyssonen. Videre er det stor trengsel i kortbølgeområdet og stor konkurranse fra sterke sendere. Vi regner imidlertid med at den nye kortbølgesenderen i Fredrikstad skal gi ytterligere økning av sendereffekten. De erfaringer vi her høster vil være av vesentlig betydning for det videre arbeid med kortbølgeutbyggingen i vårt land. De muligheter som moderne teknologi etter hvert gir — jeg tenker her bl.a. på satellittutviklingen, som etter hva jeg forstår er inne i en spennende fase — vil ytterligere klargjøre grunnlaget for vår fremtidige satsing på dette feltet.

Arbeidet med å finne tomteområde for et kortbølgeanlegg har gått videre. Det er meget bestemte krav som må oppfylles om investeringer av slikt omfang som det her er tale om skal kunne forsvares. Norsk Riksgringkasting regner med å få oversendt Teledirektoratets innstilling om plassering i løpet av kort tid.

Mulighetene for å nå norske skip i utenriksfart med Norsk Riksgringkastings fjernsynsprogrammer har vært under vurdering. Saken er drøftet med representanter for Statens velferdskontor for handelsflåten og Rederforbundet samt med kringkastingsjefen. Det synes nå å ligge til rette for å sette i gang foreløpig en prøveordning med å overføre ved hjelp av TV-kassett, nyhets- og idrettsstoff fra Norsk Riksgringkasting i omfang ca. 1 sendertime pr. uke. Spørsmål om overføring til norske skip i utenriksfart, norske fjernsynsprogrammer mer generelt, krever nærmere avklaring. Bl.a. er det satt frem krav om særskilt godtgjøring for slik bruk fra enkelte grupper som på forskjellig måte kan ha medvirket når programmene ble laget. Det kan være hensiktsmessig å få en prøveperiode for såvel de mer praktiske spørsmål som gjelder overføring av Kringkastings fjernsynsprogram til norske skip i utenriksfart som spørsmål av immateriell natur som reises i denne sammenheng kan drøftes og finne sin løsning, slutter statsråd Gjerde.

Beste skipsavis 1975



Statens Velferdsråd for Handelsflåten setter igjen opp statuetten «Rasmus» for beste skipsavis som utkommer i 1975.

For konkurransen gjelder følgende regler:

1. Skipsavisen må ha utkommet med minst 4 nummer i løpet av 1975. Hvert nummer må omfatte minst 6 sider stoff, tegninger inkludert.
2. 1 eksemplar av hvert nummer sendes Statens Velferdskontor for Handelsflåten. Siste nummer må være mottatt ved Velferdskontoret innen 15. januar 1976.
3. Vinneren utpekes av en jury bestående av tre medlemmer oppnevnt av Velferdsrådet.

4. Ved bedømmelsen tar juryen først og fremst hensyn til avisens innhold, men oppsetning (layout) og illustrasjoner teller også med.
5. Vinnerskipet mottar Rasmusstatuetten samt diplom. De 9 neste skipsaviser tildeles diplom, gradert fra nummer 2 til 10. Det utdeles også diplomer for god innsats.

Vi håper å motta mange og gode skipsaviser. Sett i gang - skrivende folk — og lykke til!

**STATENS VELFERDSKONTOR FOR
HANDELSFLÅTEN**

Postboks 7568, Skillebekk - Oslo 2

SKIPS- ADOPSJON

Rigmor Tollaas, sjefen for Norsk Skipsadopsjon, forteller oss at skolene står i kø for å adoptere et skip. 13 av våre skip er allerede med,

TAI PING
TAKARA
TALABOT
TAMERLANE
TANABATA
TAURUS
TIBERIUS

TIJUCA
TOLEDO
TORRENS
TROLL FOREST
TYR
TØNSBERG

Her i rederiet ser vi meget positivt på skipsadopsjonen. Vi tror det er av stor betydning at barn og unge mennesker i land lærer mer om norsk skipsfart og sjømannslivet enn det som fremgår av lærebøkene. Skipsfarten er tross alt en av Norges viktigste næringer og er med å danne grunnlaget for den høye levestandard vår skoleungdom idag kan glede seg over. Skolebarn idag er fremtidens voksne mennesker som en gang skal være med å bestemme næringens fremtid på den ene eller den annen måte. Vi tror at de ansatte ombord, hvorav mange har barn i skolepliktig alder, vil ha utbytte av å komme i skrivekontakt med skolebarn rundt om i landet.

Et rederi av vår størrelse bør kunne ha kontakt med fler enn 13 skoler, og vi vil oppfordre de resterende skip til å ta spørsmålet om skipsadopsjon opp til ny vurdering.

Vi på vår side forsøker å blåse liv i arbeidet med skipsadopsjon så godt vi kan. Da TRIANON lå i Oslo 30. mai hadde vi 28 elever fra Hosle skole i Bærum

ombord. Skolen har egentlig TAMERLANE som adopsjonsskip, men den kommer jo ikke til Oslo lenger, og elevene var henrykt for å komme ombord i et av rederiets skip overhodet. Raufoss skole, som har adoptert TAKARA, ville også gjerne sende adopsjonsklassen på Oslo-tur. Dessverre hadde vi ingen båt inne, men inviterte 28 trettenåringer og to lærere til Sjøfartsmuseet, Fram og Kon-Tiki. Vi hadde leiet buss og tok turen til Holmenkollhoppet, hvor de små Raufossingene kunne boltre seg i bakken og klatre i tårnet. Turen endte på Teknisk Museum.

Den 20. juni inviterte vi TROLL FOREST's venner ved Reinsvoll ungdomsskole til besøk her på kontoret. Avgangsklassen overrakte en nydelig kopperkjele som gave til skipet, og Arild Bossum fra Dry-Cargo-avdelingen forærte skolen et troll som hilsen fra båten. Ellers var det foredrag om rederiets oljevirkosomhet og besøk i Telex-avdelingen og EDB-terminalen.

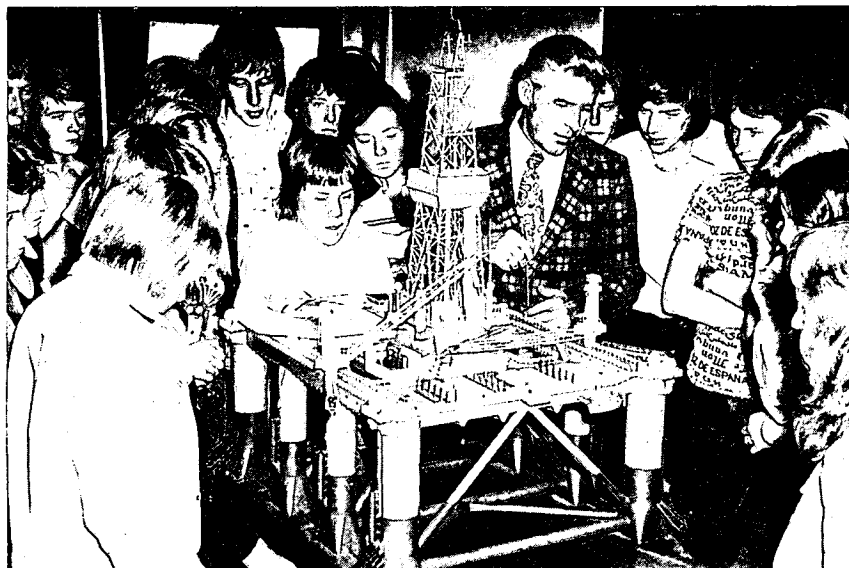
TORRENS har en livlig korrespondanse med Dale barneskole, og i sommer sendte barna en vakker dukke i sognebunad ombord. Fra skipet kvitteres med ferske inntrykk fra sauelandet på globusens «underside» bl.a. i form av farverike bøker.

Noen skip er flinke til å svare på barnas brev, andre har vært litt slappe i det siste. For barna betyr kontakten med skipet svært meget. De skjønner naturligvis at det er meget å gjøre ombord og at det ikke alltid er like lett å finne tid til å skrive. Men et kort fra fremmede havner er også et livstegn, det behøver ikke være lange brev bestanding.

Vi som steller med skipsadopsjon vil gjøre vårt beste for at kontakten skip/skole skal bli så levende som mulig, så får vi bare håpe at vi også kan klare å vekke interessen for dette arbeidet ombord i de skip som ennå ikke er med.

Vi skal komme tilbake i senere nummer av Skib-Rederi med praktiske opplysninger og forslag til tiltak og virkemidler som kan benyttes i arbeidet med skipsadopsjon.

AHo



Noe av det mest interessante ved besøket var ifølge elevene orienteringen om oljeboringen i Nordsjøen. Elevene var imponerte over dimensjonene og ikke minst over teknikk. Inspektør Chr. L'orange forklarer her en del detaljer på modell av H-3 rigg.



Elevene fra klasse 9A ved Reinsvoll Ungdomsskole fikk under besøket i telex-avdelingen sende en hilsen til adopsjonsskipet sitt M/S Troll Forest.

Hvor kommer vi fra?

Den tradisjonelle oppfatning at de fleste WW-ansatte kom fra Vestfold har lenge vært dradd i tvil. En oversikt som ble foretatt nylig, viser da også at tvilen var berettiget, og prosentvis fordelt på fylkene viser oversikten for seilende følgende rangering:

Møre og Romsdal	20.6
Vestfold	11.4
Østfold	10.4
Oslo	9.5
Akershus	9.2
Sør-Trøndelag	7.6
Buskerud	4.3
Hordaland og Bergen	4.0
Hedemark	3.4
Nordland	3.2
Rogaland	2.5
Nord Trøndelag	2.2
Oppland	2.1
Telemark	2.0
Troms	2.0
Aust-Agder	1.7
Sogn og Fjordane	1.4
Vest-Agder	1.3
Finnmark	1.2
	100.0



Statistikk og prosentfordeling kan vise så mye, og i dette tilfelle kan fordelingen virke noe tilfeldig med fylkesgrensene som avgrensninger. Tallene viser altså ikke antall i forhold til menneskemengden. Heller ikke viser det hvor mange som har flyttet fordi de er til sjøs idet nåværende bopel er lagt til grunn.

For at tallene skulle si oss noe mer, foretok vi en beregning i forhold til totalt antall seilende i utenriks fart fra de respektive fylker, og fikk da følgende bilde:

Akershus	20.0
Møre og Romsdal	16.6
Hedemark	16.5
Oslo	13.1
Østfold	12.3
Buskerud	12.1
Oppland	11.6
Sør Trøndelag	8.7
Nord Trøndelag	7.9
Vestfold	6.9
Sogn og Fjordane	4.6
Finnmark	4.1
Telemark	3.5
Troms	2.8
Nordland	2.7
Aust-Agder	2.0
Rogaland	1.6
Vest-Agder	1.6
Hordaland og Bergen	1.2

Denne er vel noe mer overraskende, og viser f.eks. at hver 5. i utenriks fart og bosatt i Akershus er ansatt i WW. Videre viser fordelingen en klar «patriotisk» tendens ved at de fylker som selv har vesentlig utenriksflåte, rangerer relativt lavt.

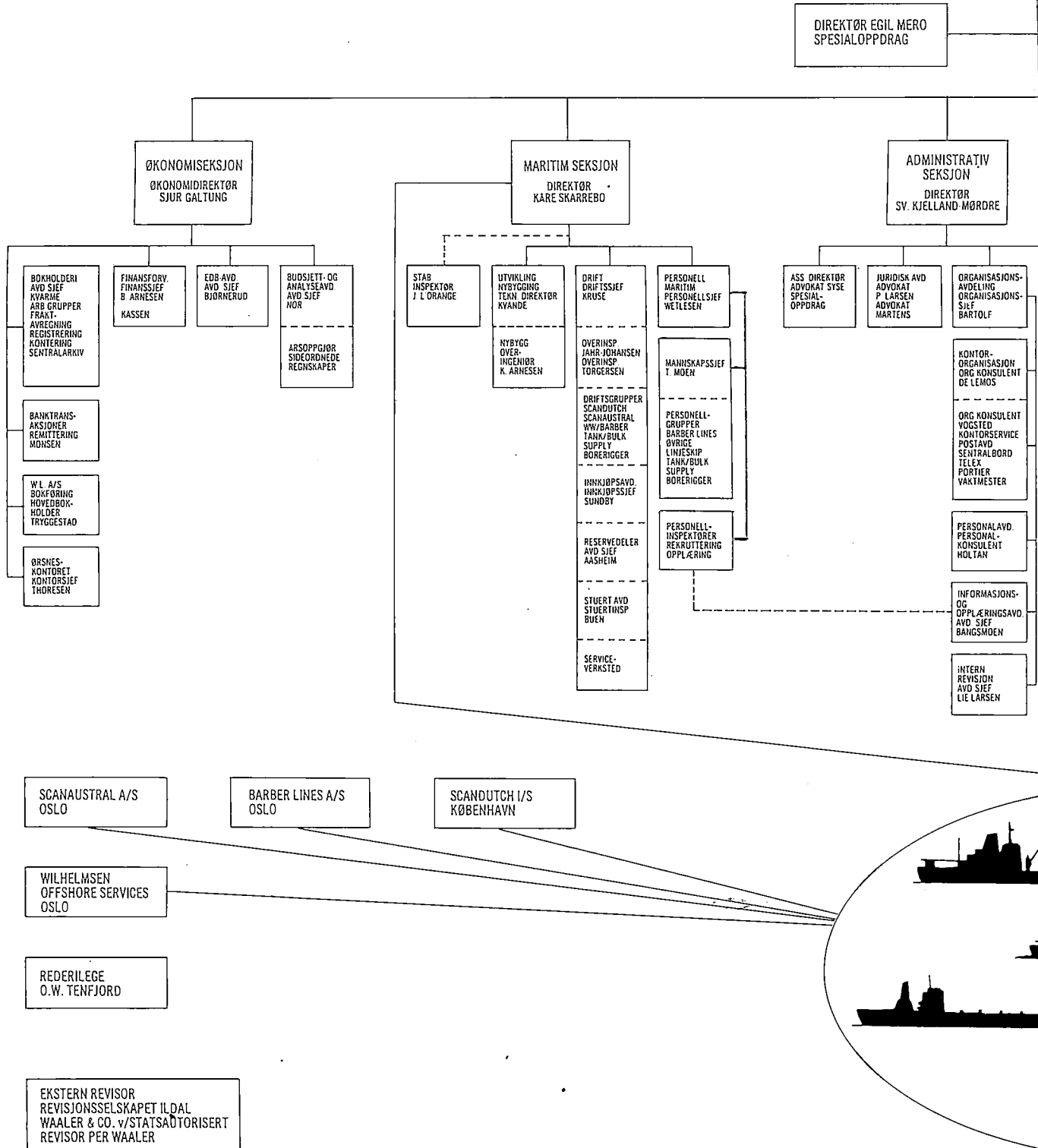
For ordens skyld viser vi nedenfor også fordelingen når det gjelder alle norske seilende i utenriks fart:

Hordaland og Bergen	13.2
Vestfold	10.7
Rogaland	10.2
Møre og Romsdal	8.1
Nordland	7.7
Vest Agder	5.7
Sør Trøndelag	5.7
Aust Agder	5.6
Østfold	5.5
Oslo	4.7
Troms	4.6
Telemark	3.8
Akershus	3.0
Buskerud	2.1
Sogn og Fjordane	2.0
Nord Trøndelag	1.8
Finnmark	1.8
Hedemark	1.3
Oppland	1.2
Bosatt i utlandet	1.1
	100.00

ORGANISASJONSPLAN FOR WILH. WILHELMOSEN

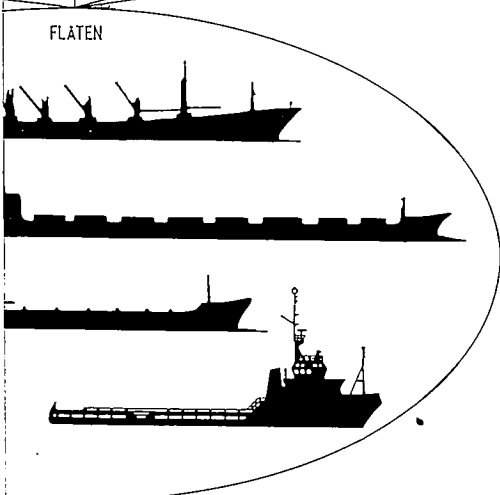
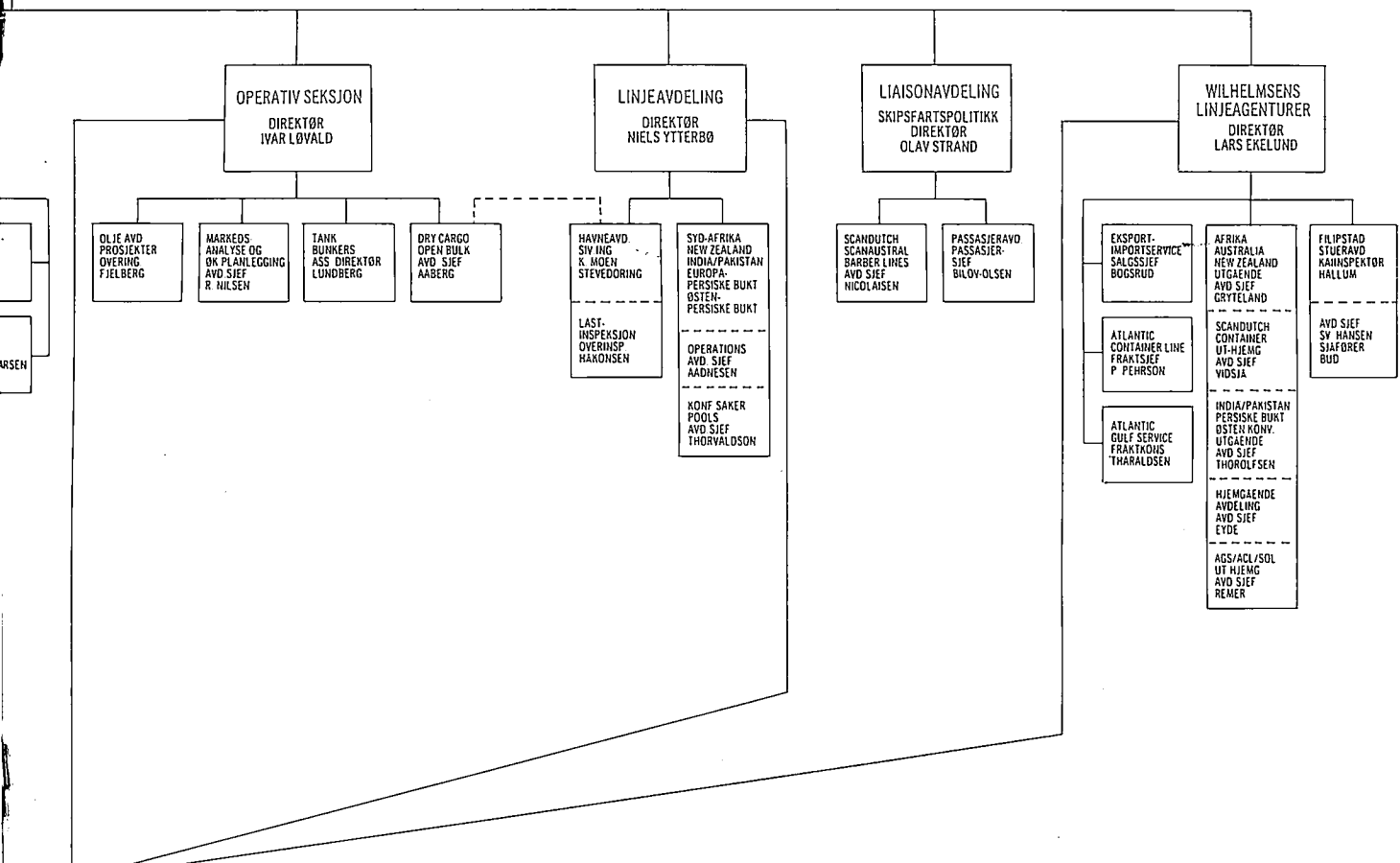
PR. 1. JULI 1975

INNEHAVERE:
SKIPSREDER TOM WILHELMOSEN
SKIPSREDER NIELS WERRING JR.
SKIPSREDER WILHELM WILHELMOSEN



SJON:
 M WILHELMS
 ELS WERRING JR.
 LHELM WILHELMS
 LEIF T. LØDDESØL
 SCHEIE

R LEIF T. LØDDESØL



Fredag sies å være en dag man ikke skal begynne med noe, hvis man vil unngå ulykker og fiasko.

Det sies også at det er ingen regel uten unntagelse, og dette fikk vi behørig bekreftet fredag den 11. juni i år.

Den fredagen foregikk nemlig den nu så tradisjonelle «Fisketur for pensjonister».

Rammen var snekret sammen og forgylt av Amundsen og Vår Herre, en god kombinasjon og en effektiv sådan, særlig når rederiets også tradisjonelle generøsitet og Buens profesjonelle dyktighet var «atått».

Hvem skulle ut å fiske?

«Fisketur for pensjonister», her underforstått sjømannspensjonister, og på deltagerlisten var tegnet 27 sjøkapteiner, 11 stuerter og 14 maskinsjefer. Disse pensjonister dekket praktisk talt hele det inneværende århundrede fra begynnelsen til dags dato med sin fartstid. De

GUSTAV S. HANSEN

HUSKER DU – FEST

representerte også hver sin tids-epoke, det som salig inspektør Kjær kalte «en pryd for sin stand», de som seilte inn velstand og lykke til landet i fredstid, og som i en lang og hård krigstid demonstrerte vår nasjonale kraft.

La gå at nutidens «forståseppåere», de som tror seg mest avanserte i hvertfall, har funnet ut at norsk skipsfart er og har vært en belastning på landets økonomiske

evne, og at det således er grunn til å glede seg over flest mulige pensjonister og fiskende sjøfolk. Hva var det Holberg sa?

«En sten kan ikke flyve. Morlille kan heller ikke flyve, ergo...» Jo, vi er en tradisjonsrik nasjon.

«Deltagere fra Oslo reiser med turistbuss fra RA 5 presis kl. 0800» for å sitere programmet. Deltagerne fra Oslo, men sproget røper dem. Det viser at Wilh. Wilhelmsen er et



blant holmer og skjær

felles multiplum for drøm og dåd på havet, hvor kyst- og fjell-Norge går opp i hverandre i en dialekternes symfoni. Først på Otto Andreassens brygge på Nøtterøy, beregnet ankomst kl. 1015, hvor deltagerne fra Tønsbergdistriktet støter til, vil vel vestfolddialekten bli grunn-tonen i denne symfonien.

Underveis var det opphøytning av pensjonister i Sandvika, Drammen, Holmestrand og Horten.

Noe annet av interesse underveis?

Jo, opplagte tankskip ved Holmestrand og på Langgrunnen ved Horten. Et «Mene Tekel» for tankfarten. Det var med en viss lettelse at vi bemerket at det ikke var noen av VÅRE. Lettelse ja, du store min hvor «seg selv nærmest» vi alle er.

På Otto Andreassens kullbrygge ble det et festlig møte med Vestfoldpensjonistene, fortrinnsvis Vestfold da, for det blandet seg en og annen utenforliggende dialekt oppi det ellers kompakte Vestfoldinnslaget også der. Det ble det reneste «Husker du», men tro om ikke minnerne glimtet til gjennom hugen i mange tilfelle uten å bli omsatt i ord. Det var herlig å tenke tilbake på sjøkaptein Thor Bruu som en slank og meget representativ ung 1ste styrmann (gammel ordning) ombord i d/s RENA i 1922 og 23, og fantastisk å bemerke at glimtet i øyet var der fremdeles, det glimtet som fikk oss dekksgutter den gang til å trives ombord og føle stolthet over å seile i samme rederi som ham.

Og det var meget mere og mange flere, heretter ingen nevnt men heller ingen glemt.

Buen svingte opp med fellesfrokost på bryggen: smørbrød og øl, lettvin og greit. Derefter fordeling til båtene, en liten armada av sjekter, snekker og Gud vet hva med glade pensjonister stevnet ut mot fiskefeltene. Skøyten «SOLFRID», chartret for dagen, måtte vel først nærmest regnes som depotskip med Buen, grillredskap og reserveproviant ombord, alt dette ble så losset på en holme et stykke ut i fjorden, og «SOLFRID» fortsatte derpå som flaggskip for småbåtarmadaen.

Jo da, «SOLFRID» hadde ombord sjefen for Ørsnæs, Thorbjørn Thoresen. Alle vi pensjonister på fisketur kjenner Ørsnæs, vet hva det navnet dekker og hva det står for. Jeg skal ikke skrive om Ørsnæs her og nå, men bare en passent slenge fram den ide om ikke en pilgrimsferd til Ørsnæs ville være både givende og opplysende for W.W's unge garde i dagens RA 5.

En dag på sjøen, herlig. Det var ikke en solblank, skinnende dag med forventninger som Josefines på hennes første skoledag, nei en varm nok, noe disig dag med litt duskregn av og til og varmedis som sløret bilde av passerende

skip i horisonten. Holmer og øyer gråsvarte med gul topp, det så ut som en diger hånd hadde sluppet en neve halm over holme og skjær. Tørken selvfølgelig, forløperen for det vi da ikke visste: den varmeste sommer på 64 år.

Det ble fisket bortover mot Bol-lærne, men sandt å si ble det vel heller lite regnet i fisk pr. mann. Smått var det også det som bet, men av forskjellig slags. Børke fikk opp en farvesprakende fisk — berg-gylte var det visst noen som kalte den. — Forøvrig hadde Børke deltagernes flotteste «styrmannslue». Den var mørkeblå (kongeblå) med fargylte emblemer. De andre skjærgårdspløyende pensjonisters styrmannsluer liknet mere på formann Mao's, men med et hvitt ratt foran over bremmen.

Utpå eftermiddagen landet vi på holmen hvor Buen med tilbehør tidligere var losset. Nu var det Lunch, grillt fisk med potetstappe og agurksalat, nytt møte med fortiden i tidligere kollegers skikkelser, og møte med dagens nær-demokrati der pensjonister, redere, direktører og andre arbeidsføre kolleger og tilstedeværende pensjonister in spe spiste av samme gryte med god samvittighet og appetitt. Derefter avgang med kurs for Otto Andreassens kullbrygge.

Takk for turen, takk for dagen.

Vestfoldpensjonistene avtroppet enkeltvis og deltagerne fra Oslo inntok turistbussen som satte kursen mot RA 5.

Det var det. Nei, det var ikke alt.

Oslokontingenten i bussen hadde enno noe tilgode å glede seg over. Kursen ble satt gjennom Vestfolds hjerte. Med Buen ved mikrofonen fikk vi en innføring i distriktets bo-setning, hvor ordene tydelig og nydelig var pakket inn i kjærlighet og stolthet over hans samhörighet med denne jord.

Fisketuren for pensjonister 1975 er gått over i historien, med et nytt og gyldent blad i pensjonistenes minne om en kjær og respektert arbeidsplass.



MINI MAL

BLI NY?



Fredag ettermiddag. Ukeslutt for de fleste. A-magasinet's kryssord. En utsøkt oppgave, hvor fugl ikke blir Ara eller Kea, men en virkelig fugl som spurv eller kråke. Og ikke erle: Linerle heter det. Heller ikke opererer denne, de kresnes kryssord, med den evindelige Kvinne, som i de fleste ukeblad blir Amme. Det må da være menneskealdre siden den siste amme hadde sitt virke i vårt land, og like så lite som Johan Borgen har møtt Mannen i gaten, har jeg påtruffet en Amme. Nei, A-magasinet's kryssord fredag ettermiddag.

Fra de spedeste guttedager har jeg vært besatt av rebus og kryssord, og det må være tusenvis av riktige løsninger jeg har sendt den kulørte presse. Aldri har en lusepremie landet i min ringe postkasse. Og rart er det, for etter de store talls lov måtte da en eneste gang den kulørte pressehand ha trukket mitt navn og adresse. Dette var nemlig hele tiden RIKTIGE besvarelser. Konkurranser ellers, hvor intelligens, dyktighet, form og smak skal bedømmes, se der kan jeg ikke vente noget. At jeg også på dette område har deltatt med iver, må innrømmes, det er knapt et slagord for drops, halspastiller og twist-pose-biter jeg ikke har vært med på å komponere, men aldri har mine dypt følte forslag holdt mål. Jeg burde sluttet den gang jeg la et voldsomt arbeide i en sang til Persil. Lekser ble forsømt, nattetimer stjålet i kamp for å vinne denne spesielle konkurranse. Jeg fikk mor til å kjøpe Persil, legge tøy i vann, jeg frekventerte vaskende koner i nabolaget for å vite alt om dette vidunderlige bløtemiddel, produsert i Moss. Det var med den største spenning jeg lyttet ved familiens nye Telefunken med flyttbar høyttaler, et vidunder i sammenligning med vårt tidligere krystallapparat, i hvilket jeg hadde vært radiolytter fra hallomann Halds første oppfordring. Dette var en tid da reklame var tillatt i radio og hvor Lyktemannen sang om Petrine Nielsens underbukser og avsluttet med Delta i teten, takk for oppmerksomheten. Men nu skulle Lyktemannen synge om Persil, med tekst av hvem? Det var nemlig i dette reklame-kvarter Persil skulle offentliggjøre resultatet. Hvem vant? Jens Book-Jensen med «Det er bryggerhusets melodi», og han trengte såvisst ingen Lyktemann. Selv sang han med gjennomkultivert stemme sin vinnertekst. Men jeg rystet sorgen av og deltok tappert i slagord for Dovre sko, Konvalltrusen og Øglænds nye sykkel med kromnikkel styre. Ikke engang en liten skotøybutikk i Tønsberg holdt meg borte fra å foreslå nytt navn og tegne reklameskilt. Skomagasinet «Elegant» foreslo jeg og tegnet skiltet like elegant som navnet tilsa. Men det ble «Elite» såvidt jeg husker, og vinneren var fra Presterødåsen.

Bli radiolytter, sa Hald. Etter nu å ha lyttet de 50 år som kringkastingen har bestått, kunne jeg kanskje ha ventet en hyggelig invitasjon til Store studio, der hvor et strålende publikum klapper og ler hver eneste lørdagskveld. Eller til et TV-program i Studio A, hvor vi også skuer stort publikum, og hvor det sogar ser ut som om enkelte går igjen. Men nei. Aldri har mitt lisensnummer blitt fanget av en yndig vertinne, eller registrert av datamaskinen Lotte. Hvem er det som sitter der i Studio A og humrer kveld etter kveld? Det er folk som er synlige.

For jeg er nemlig usynlig. Dette triste og beklagelige faktum gikk først opp for meg en lørdag formiddagstime, da jeg på min kones anmodning skulle hente en fersk loff, bestilt og betalt, i Nordbye's Konditori. Lang kø er det alltid i denne velduftende og delikate butikk, og egentlig har jeg intet imot å vente i rekke og rad, hvis det jeg venter på er noget godt. Og fersk, nesten varm, hviteloff er godt. Med meierismør og banan for eksempel, eller Bennets marmelade. Mens jeg fantaserer om disse herlige smaksblandinger, og oppdager at nu er det endelig min tur til å bli ekspedert, fukter jeg leppene for klart og utvetydig å bekjentgjøre at jeg skal hente en fersk loff som er betalt, men så er det at en furie i kvinneåret, en middelaldrende huppetitte skravler ivei med: Hva koster den tertestangen der borte- Hun SER meg ikke, hun enser hverken mitt syndige legeme eller min betalte loff. Jeg er usynlig.

Man får komplekser av slikt. Man blir vonbroten og sår. Men med ekte Terie Wiigens trass skal jeg riste også denne usynlighets-sorg av og gå til Alle Kvinners redaktør. Jeg vil spørre pent om å få gjennomgå et kursus i «Bli Ny»-spalten. Jeg vil tryggle den elskelige Klara-klok-redaktøren om dette, og skulle hun falle for min fortvilelse og svare ja, måtte det bli en vederkvegelse så stor at Skriftens ord måtte til for å konkret å uttrykke min følelse: Det gamle er forganget, se alt er blitt nytt. Først får jeg vel nye briller med en innfatning som fremhever det maskuline i mitt ansiktstrekk. Så en parykk over pistrehåret, kort i nakken og fyldig ved ørene, muligens supplert av litt bukkeskjegg. Den triville grå dress byttes ut med et to-delt antrekk med farger og sleng i. Og flat kuffert selvfølgelig. Bare den elleville tanke på at dette faktisk KAN skje, gjør meg optimistisk og glad. Ja, det er som å være tilbake i lyse sommernetter da jeg diktet om Persil i stolt forventning. Og nu må jeg vel i rettferdighetens navn bli spart for Bryggerhusets melodi.



— Skal vi gå på kino — jeg hører det er kommet lydfilm... ?



MIN SCHRIIVEMASCKIIN

Jeg har en skrivemaskin som ofte slår seg vrang. Jeg slår på den en strofe, men den skriver en sang. Den er så upålitelig — et ordentlig rakleverk. Jeg skriver ordet kvinne, så slår den ordet herk. Og skriver jeg henne, så kommer en hund. Når tastene sover, blir hvile til blund. Det blir bare feil og verre det her. Den klarer det ikke, den har sånn besvhææhr. Den fikk dødsdommen i går midt i en festlig tale. Den gjentok uavbrutt: gnåle, skvaldre og prale. Norsk Skrivemaskins Forening fikk dermed en god maskin. De får nok brukt den flittig hvis de også smører'n med gin.

herman



"I'll have to be near town—I'm an urban guerrilla."

EMDEN 20. AUGUST:

DÅP „TENDER SEARCHER“



1)



2)



3)



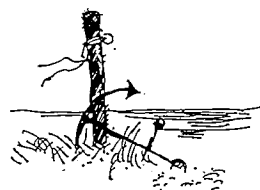
«TENDER SEARCHER» har nettopp landsatt sine gjester fra bl.a. rederiet, verftet, befrakterne, Shell Espana og skipsmeglerfirmaet R. S. Platou A/S. Et stort antall har kunnet slå fast at skipet holdt hva det lovet. Det var frøken Rigmor Stig fra R. S. Platou som døpte barnet — og det er vel sannsynlig at barnet snart kommer opp i voksen alder når det nå begir seg ut på ankerhåndterings- slepe og forsyningsoppdrag i spanske farvann.

1) Sentrale personer når det gjelder bygging, bemanning, befraktning og drift av dåpsbarnet «TENDER SEARCHER».

Fra venstre kaptein Perry Farstad, nybygningsinspektør Svein Hafskjold, mannskapssjef Tore Moen og Trond Presterud fra Wilhelmsen Offshore Services.

2) Det er artig for en gangs skyld å være gjest ombord på egen skute. Det er dagen før overlevering, og matrosene Kristian Erntsen, Lyder Titlestad og Alf Rovik samt kokken Bjørn Salsnes er deltagere i dåpsarrangementet. Imorgen blir det å ta fatt på de mange oppgaver som venter skip og mannskap.

3) Overstyrmann Tom Bang-Olsen gjør sine notater mens «TENDER SEARCHER» er i ferd med å legge til kai i Emden etter endt tur på elven Ems. Skipet oppførte seg eksemplarisk, men det var ikke fritt for annet enn at Bang-Olsen og hans kolleger ombord så frem til morgendagen og flaggskiftet.



FOTOKONKURRANSE

**Finn frem fotoutstyret
og vær med i
vår konkurranse!**

Fotokonkurransen er tidligere lansert i Skib-Rederi nr. 1/75. Den 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.

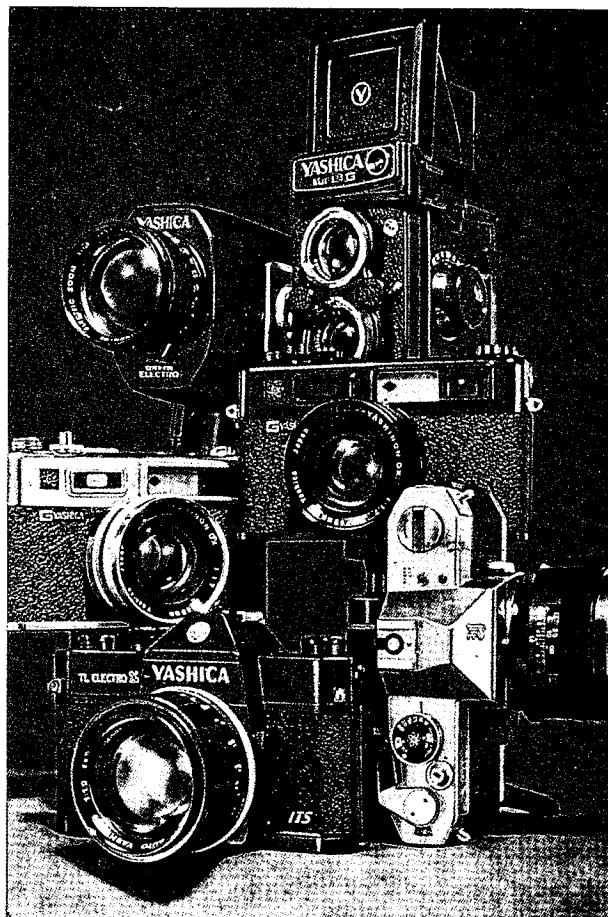
Det hele sendes til:

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

Premiering.

De beste bildene vil bli premiert 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 premierte, 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 rederiets årsberetning.

Redaksjonskomitéen i Skib-Rederi vil virke som fotokonkurransens jury.

Vi vil på ingen måte begrense fotoaktiviteten til denne konkurransen. Vi tar også gjerne imot andre bilder — farvekopier og sort/hvittkopier — til Skib-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 fotoaktiviteten ombord, slik at hele rederiet kan gledes over de mange og gode resultater.

H. Selmer.

HELGE BJØRNERUD:

EDB hos WW

Administrativ elektronisk databehandling

Ingen av oss forblir upåvirket av den eksplosjonsartede økning av elektronisk databehandling innen nærsagt alle sektorer i vårt samfunn. Noen hver kan ergre seg over unyttig reklamemateriell som datamaskiner adresserer til oss. Skattesedler, regninger, lønnsoppgaver o.s.v. er elektronisk databehandlet. På arbeidsplassen løser elektronisk databehandling oppgaver på en måte som gir iøynefallende fordeler i forhold til mer tradisjonelle hjelpemidler. Samtidig kan vi oppleve at tilvendte arbeidsmønstre blir revet opp.

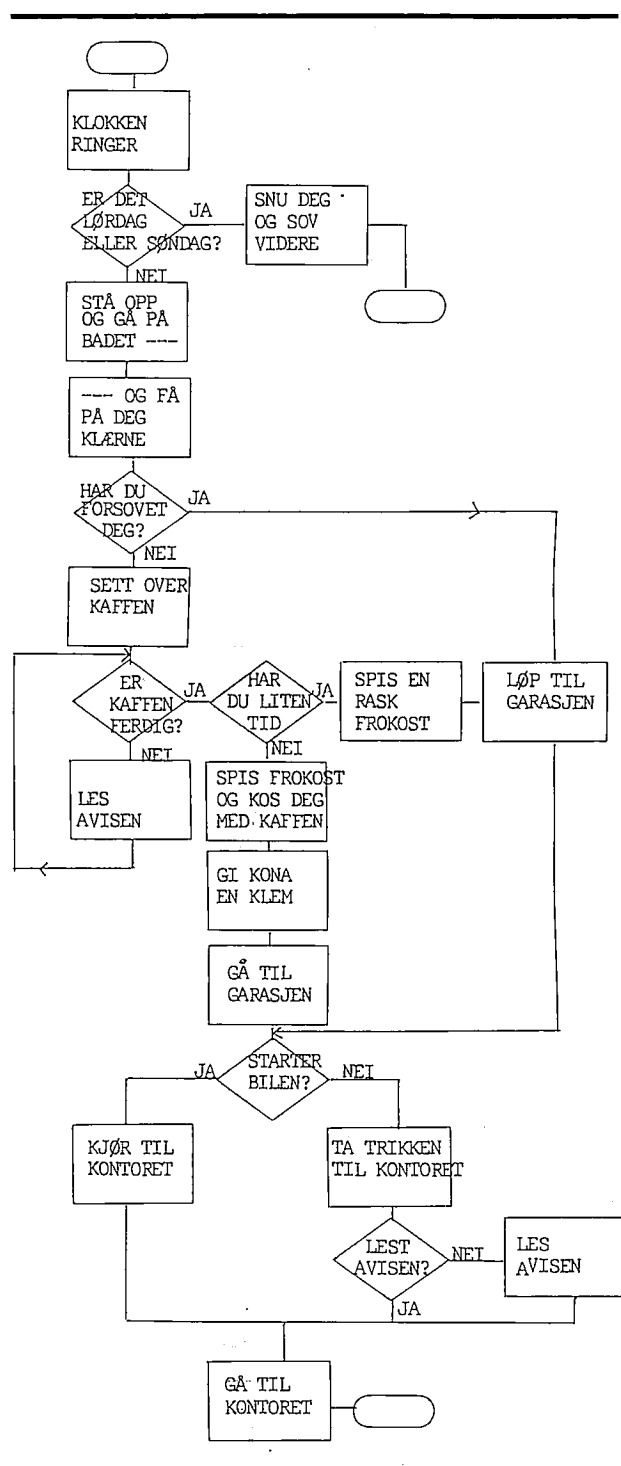
Datamaskiner blir stadig billigere i forhold til andre produksjonsfaktorer, f.eks. menneskelig arbeidskraft. Blant annet som følge av denne utvikling spår tekniske prognosemakere at bruken av elektroniske datamaskiner kan bli femtidoblet bare i løpet av de nærmeste 10 år. Vi trenger ikke å beskjeftige oss med påliteligheten av denne forutsigelse for å vite med sikkerhet: EDB er kommet for å bli, også hos W.W. Regelmessig tar vi i bruk nye EDB-baserte rutiner, og starter planleggingen av nye oppgaver.

Nylig ble det eksempelvis satt i drift et forholdsvis omfattende opplegg for beregning av den fremtidige likviditetsutvikling innen firmaet. Her får man frem anslag for inn- og utbetalinger og likvidbeholdninger opptil 5 år frem i tiden. Hovedvekten er lagt på å lage et system som hurtig kan tilpasses nye disposisjoner som kjøp, salg, kontrahering. Videre er ønsket om å kunne utføre alternative beregninger ivarettatt, eksempelvis: hva hvis kursen på dollar i 1976 — 77 blir liggende 5% lavere enn antatt, hva hvis rentefoten på enkelte av våre pantelån reduseres med 1% fra årsskiftet?

I alle former for utviklingsarbeide er det nødvendig å stille spørsmålene:

- Løser vi de rette oppgavene?
- Løser vi de rette oppgavene riktig?
- Benytter vi de rette hjelpemidler?

I det følgende gis en kort beskrivelse av den arbeidsform som ofte benyttes hos oss for å kunne svare bekreftende på disse 3 spørsmål når det gjelder administrativ elektronisk databehandling.



Løser vi de rette oppgavene?

Selvsagt er alle seksjoner/avdelinger ansvarlig for at de oppgaver som er pålagt dem blir utført effektivt og at kontrollen og oversikten med virksomheten er tilfredsstillende. For å komme noen vei, er man derfor avhengig av at arbeidsledere viser initiativ, er villig til å stille spørsmålstegn ved den måten oppgavene løses på, og ser seg i stand til å delta i arbeidet med å finne alternativer. Oftest etableres det da en liten arbeidsgruppe med representanter fra den berørte seksjon og EDB-avdelingen. Denne gruppen får til oppgave å lage en begrunnet anbefaling for firmaledelsen med hensyn til en eventuell omlegging av arbeidet. Videre inngår det her kostnadsanslag og en plan for gjennomføring av eventuelle endringsforslag.

Som man vil forstå er oppgaven for denne gruppe å få frem det beste alternativ, basert på de krav (som de berørte fagavdelinger) brukerne stiller til en ny rutine. Ofte er en ny løsning basert på bruk av tekniske hjelpemidler (hvorav datamaskinen er ett eksempel) og organisasjonsmessige tilpasninger.

Innstillingen fra en slik arbeidsgruppe blir behandlet av firmaets ledelse som tar den endelige avgjørelse med hensyn til hvilke prosjekter som skal gjennomføres, og med hvilken prioritet. Forventede kostnader og inntekter har selvfølgelig stor betydning her som ved en hvilken som helst annen form for investering. Imidlertid kan også andre forhold spille inn. Beslutningen om å lage en maskinell utbetalingsrutine for pensjoner m.v. ble fattet først og fremst fordi utviklingen og driften av dette opplegget egnet seg godt for opplæring.

Den stadige utvikling av mer effektive programmeringsspråk og billigere maskinutstyr kan idag gjøre det lønnsomt å benytte EDB, selv til begrensede arbeidsoppgaver.

Løser vi de rette oppgavene riktig?

Dette spørsmål kan ikke besvares av andre enn dem som benytter de ferdige EDB-programmer. Forutsetningen for å oppnå enkle og fornuftige maskinelle rutiner, er at den ansvarlige seksjon viser interesse, og kan avse tid til å sette seg inn i problemstillingene og delta i arbeidet.



Den tidligere omtalte arbeidsgruppe fortsetter gjerne med å utarbeide spesifikasjonene til det nye system. Deltagerne fra de berørte fagavdelinger har spesiell interesse av å avklare følgende spørsmål:

- Hvilke opplysninger skal jeg rapportere inn?
- Hvilken hjelp kan jeg få av datamaskinen til å kontrollere disse opplysninger?
- Hvilket innhold og form skal rapportene ha?
- Hvorledes skal de manuelle arbeidsoperasjoner tilpasses det maskinelle system?

I tillegg fremskaffer brukerne de nødvendige fakta når det gjelder arbeidsvolum, hvor ofte rapporter skal utarbeides o.s.v.

De rutiner som blir «elektronisert» er ulike med hensyn til omfang og vanskelighetsgrad og må derfor behandles individuelt. Skulle vi likevel våge oss frem med noen almenyldige prinsipper for systemkonstruksjon, måtte det bli:

- Er oppgaven komplisert og uoversiktlig, så del den opp og sørg for å få hver del til å virke før disse eventuelt kobles sammen til et samlet system. Vi har idag selvstendige rapporteringssystemer for, regnskap, driftsoppfølging og likviditetsoversikter. Hadde vi forsøkt å løse disse oppgaver samtidig, hadde ingen av dem vært ferdige i dag.

— Legg meget arbeid i kontroll av det materialet som rapporteres inn, og sørg for at feil oppdages og rettes så tidlig som mulig.

- Vær tilbakeholden med å tilføre systemet opplysninger som man ser liten eller ingen anvendelse for, men «som det kan være godt å ta med». Oftest får man aldri bruk for disse opplysninger, og sitter igjen med ergrelsen over et unødvendig komplisert og arbeidskrevende opplegg.

Når kravene til den nye rutine er tilstrekkelig kvantifisert, starter tilpasningen av de nye manuelle arbeidsprosedyrer, uttegning av blanketter, arkivorganisering, utarbeidelse av brukerveiledning, opp-



- her begynner at blive noget trangt i arkivet. Smid alle papirer væk, der er over ti år gamle... men tag for en sikkerheds skyld en kopi af dem!

læring m.v. Parallelt med denne virksomhet foregår arbeidet med EDB-programmene. I enkelte tilfelle er det mulig å kjøpe eller leie EDB-programmer som allerede er ferdig utviklet, og som i rimelig utstrekning tilfredsstillende våre krav. Som oftest må vi imidlertid selv lage de EDB-programmer vi behøver.

Programutviklingen starter med at man beskriver den behandling maskinen skal utføre ved hjelp av såkalte programkart. Disse utarbeides i stadig økende detaljgrad. Absolutt alle eventualiteter må beskrives i detalj. Arbeidet tar tid, og krever analytiske evner og sans for logisk problemløsning. Figuren viser et programkart som kunne gjelde om en robot skulle programmeres til å utføre en menneskelig morgenrutine.

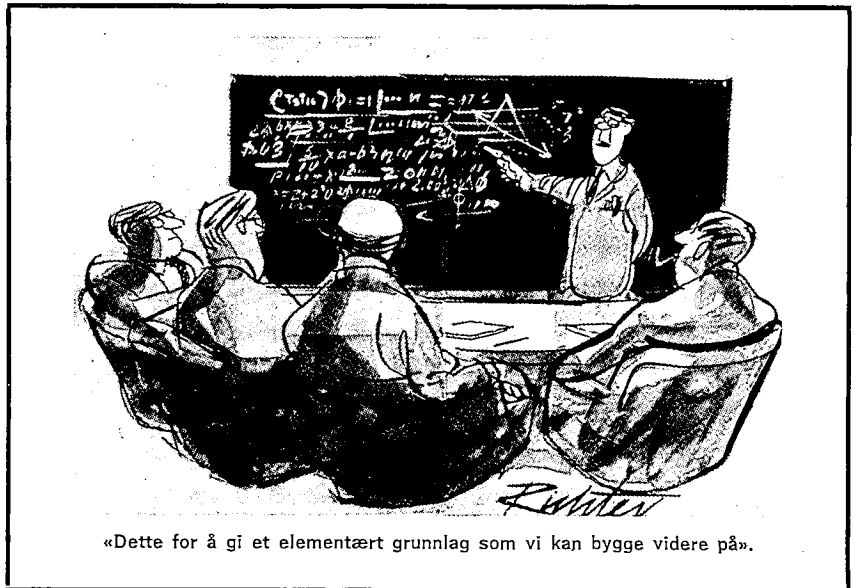
Med utgangspunkt i programkartet skrives programmet, ofte på engelsk, men med spesielle krav til ordbruk og grammatikk (Cobol-programmeringsspråk). Programmet overføres til hullkort, og leses inn i datamaskinen. Der finnes allerede et oversettelsesprogram som overfører våre engelske instruksjoner til det språk som datamaskinen kan tolke.

Benytter vi de rette hjelpemidler?

Her kan vi skille mellom de menneskelige resursser, og de tekniske hjelpemidler så som datamaskin, registreringsutstyr m.v. I tillegg bør nevnes det sett av metoder og standarder som vi benytter for å effektivisere utvikling og drift av EDB-systemer.

Vår tilpasningsevne er en begrensende faktor i EDB-utviklingen. Videre er det knapphet på de mennesker som i tillegg til å kunne behandle en datamaskin har kunnskaper og praktisk erfaring innen de fagområder man er satt til å betjene. Her er det behov for kommunikasjon og informasjon på alle plan, og kanskje vi alle kan forbedre oss litt på dette punkt?

Som kjent har vi vår egen lille datamaskin i huset. Den er tilknyttet større datamaskiner ved hjelp av vanlige telefonlinjer. Vanligvis samler vi opp opplysninger over kortere og lengre perioder, før opplysningene overføres til hovedmaskinen og blir behandlet (batch-behandling). Dette er en forholdsvis enkel, billig og driftssikker form



for databehandling som vil bli meget benyttet også i tiden fremover.

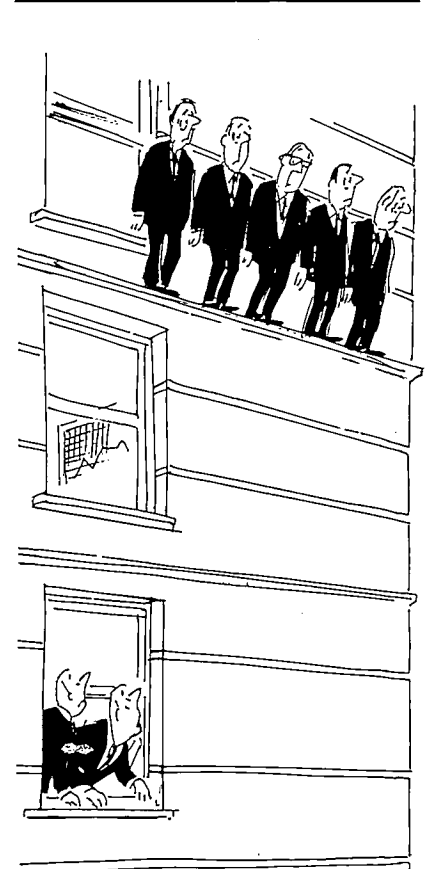
Etterhvert som EDB blir billigere og vi tilegner oss erfaring og kunnskap, vil nok en mer avansert form for databehandling vinne innpass hos oss. Vi tenker i første rekke på den såkalte on-line behandling som er kjennetegnet ved at brukeren står i direkte kontakt med dataanlegget. Ofte benyttes billedskjermer til hel eller delvis erstatning for utskrivning på papir. Det er mulig vi får en slik billedskjerm ved juletider. Det dreier seg om utprøving av et opplegg for fraktsetting og avstemming av Container Load Plans i ScanDutch.

Til sist vil vi nevne standardisering av datakoder som et eksempel på en formalisering som er nødvendig for å oppnå en effektiv utvikling og drift av datasystemer: Om man i ett datasystem skulle referere til TAGAYTAY med bokstavkoden «TAG» og et annet system brukte nummerkoden «234», gjør vi det unødig komplisert for brukerne som ofte er én og samme person. Poenget er å standardisere bruken til «TAG» eller «234», ikke tillate begge betegnelser.

KONKLUSJON

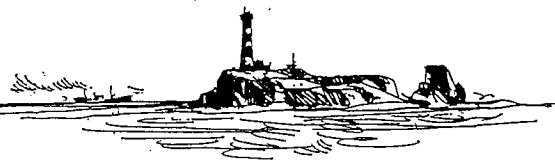
Innledningsvis reiste vi spørsmålet hvorvidt vi velger de rette oppgaver for elektronisk databehandling, og om vi løser disse oppgavene på en fornuftig måte. Naturligvis er det umulig å gardere seg fullt ut mot feildisponeringer. Imidlertid mener vi å ha funnet frem til

en arbeidsform som fremtvinger en nøktern og avslappet holdning til EDB. Nettopp dette er en av forutsetningene for at de EDB-opplegg som er virksomme, og som etterhvert blir satt i drift, blir tjenlige for de ansatte og bedriften som helhet.



Kom ned, kontrakten er sluttet!

TALABOT gjennom Suez-kanalen



Etter hva jeg forstår har nu M/S «Talabot» vært den første WW-båt som har passert gjennom kanalen siden den ble åpnet den 5. juni.

Vi ankom til ankerplassen utenfor Port Said kl. 1800 den 28/6. Telegram var på forhånd sendt til El Menia i Port Said om ankomsten, 72 timer, 48 timer, 24 timer og 12 timer før. I telegrammene ble det oppgitt alle nødvendige opplysninger om skipet. Det eneste svar fra agenten var at skipet skulle kontakte losen ved ankomst til ankerplassen. 1 time før ankomst ble losen anropt og gitt opplysninger om skipet. Losen ba oss da kontakte ham ved ankomst «Fairway»-bøyen. Dette ble gjort og vi fikk beskjed om å ankre fordi nordgående konvoy ville komme ut om ikke lenge.

Vi ble liggende til ankers til kl. 0230 den 29/6 før havnelos kom ombord og tok oss inn til Port Said. På havnen i Port Said ble det å bruke begge ankere forut og så fortøye i bøyer akterut.

Losen hadde med seg forskjellige «Forms» som skulle fylles ut: «Sea worthiness statement», «Pilotage form», «Declaration E», «Dangerous cargo form» og «North-South form» — dette for statistikk formål.

Efter at skipet var fortøyd kom agenten ombord og flere andre papirer måtte fylles ut mer eller mindre med samme opplysninger. «Immigration» kom også ombord med et par «Forms» som skulle fylles ut. Det hele gikk meget greit. Det ble ikke spørsmål om sertifikat på skipets lyskaster, bare spørsmål om vi hadde egen ombord. Lyskasteren ble prøvet siste dagen før ankomst for å være sikker på at alt virket tilfredsstillende hvilket den gjorde.

Vi var ferdig fortøyd kl. 0500. Kl. 0530 kom kanalloser ombord — 1 los samt 1 lærling. Vi var da klar til avgang, men plutselig fikk vi beskjed fra land at manifestene manglet. Dette hadde også agenten som var ombord sagt, og jeg måtte underskrive på at vi ikke hadde slike ombord.

Overstyrmann Haugen og elektriker var heller ikke kommet ombord, men da vi sto i fare for å miste konvoien bestemte jeg meg for at vi ikke kunne vente på dem, men heller ankre på Suez red for så å vente på dem der. Kl. 0630 fikk vi atter beskjed at alt var i orden og vi kunne gå inn i kanalen. Da vi akkurat hadde kastet loss, kom en motorbåt ut og den hadde med seg overstyrmannen og elektrikeren. Vi fortsatte så inn i kanalen.

Passering av Suez kanalen.

Losene som vi hadde gjennom kanalen var meget elskverdige, høflige og forekommende på alle måter. 2 fortøyningsbåter med hver et mannskap på 3 ble tatt ombord i Port Said. De fikk utlevert hodeputer og hvert sitt mannskapslaken. Mat fikk de også det de forlangte av. Los ble som vanlig skiftet i Ismalia. Det var hele tiden to loser ombord — 1 los pluss 1 lærling.

I Suez kom sjelos ombord og tok skipet ut til Newport Rock. Agenten kom også ombord med skipets dekkdagbok, samt det internasjonale målebrev. Suez Målebrev ble beholdt i land og ville bli sendt til Dubai. Noen opplysninger om hvorfor fikk jeg ikke, da agent-klerken som kom ombord ikke visste det.

Hva angår myndighetene hadde jeg det beste inntrykk. Vi fikk følelse av å være velkommen tilbake, og at det viktigste var å ta skipene gjennom kanalen uten forsinkelse.

Kaptein H. Blindheim

AMVER

Ved en tilstelning på Norsk Sjøfartsmuseum 4. sept. ble 222 norske skip gjennom de respektive rederier tildelt diplom for aktiv deltagelse i AMVER — the Automathed Mutual-assistance Vessel Rescue System. Det er det femte året disse diplomene blir det ut.

24 gode WW-navn ble dipomene til del, og skipene var: TAGUS — TAKAMINE — TAKARA — TAKASAGO — TAMANO — TARANTEL — TARN — TAURUS — TEMPLAR — TIBERIUS — TIGRE — TIJUCA — TOLEDO — TOMBARRA — TØNSBERG — TORRENS — TOYAMA — TRICOLOR — TRINIDAD — TUGELA — TURCOMAN — TANABATA — TAI PING — TROLL FOREST.

Viseadmiral for American Coast Guard William F. Rea deler ut diplomer til direktør Kåre Skarrebo.



Få tak i LANGELAND!

Uaffektert og rolig skrider allestedsværende Tore Langeland rundt om i RA5 og i livet forøvrig. Og denne lokale ekspedisjonsskjendis, med 23 år i firmaet, har tilsynelatende alltid noe å gjøre. Det er rart at dagen skulle ha nok timer til han. Ved siden av arbeidet i Ekspedisjonen treffer vi han også som husfotograf og hytteformann, ved siden av at han er husets altnuligmann. «Få tak i Langeland!» er blitt et begrep. Han påtreffes oftest piperøkende og omgjengelig, og er ikke helt ufarlig når det gjelder å finne på litt skjemt. Og han er avstresset og minnende i blikket når vi intervjuer han.

Hva med jobben — trives du?

— Jeg har ikke angret på at jeg i 1952 etter 6 år i Televerket valgte WW og ikke pressen, selv om jeg holdt på med det siste i 10 år ved siden av arbeidet i WW.

Arbeidet i ScanDutch hjemgående containeravdeling er veldig variert med kundekontakt over skranken og pr. telefon.

Spesielle hendelser gjennom årene?

— Mye av det jeg har vært med på for firmaet er vel fjernt fra ekspedisjonsarbeide i Wilag.

Dingle i ei kasse i toppen av ei kran i Filipstad for å fotografere 5 båter ved kai. Klatre opp og ned i lasterom på båtene. Firmaets 100 års jubileum med oppfotografering av gamle bilder, ta bilder selv i Oslo og Tønsberg, kopiere hundrevis av bilder i mørkerommet i RA 5 for senere å spre dem over hele kloden. Er det noen som har hørt bryggearbeiderne i Bangkok synge norske folkeviser? Jeg kjøpte en gang to Lp-er og to kassetter med Børt-Erik Thoresen og andre visesangere. De hadde funnet ut i Bangkok at rytmen passet til oppsangeren.

Som husfotograf har det vel blitt en del sherry-parties?

— I løpet av årene har det blitt en del som har arbeidet i firmaet både 25 og 40 år, og det har blitt mange sherryparties med utdeling av klokker, sølvfat og kaffeserviser. Dette har det alltid vært hyggelig å forevige.



Hva bedriver du i fritiden?

— På Kolbotn har vi landets 5. største idrettslag, hvor jeg er blitt dratt inn i fotball- og skøytegruppa. Jeg har vært aktiv roer i sin tid i over 10 år, og siden har det blitt en del arbeid på det administrative plan.

Som formann i hyttestyret i WIL har jeg ingen fritidsproblemer i år. Dessuten driver jeg med filming og fotografering. Og bak min tjenestetid i HV ligger det noen hundre timer i løpet av året, 4-5 timer om kvelden.

Hva er det beste du vet?

— Koteletter og sjokoladepudding, hvis du mener mat. Hvis du mener for avstressing og kropp, er det å gå i skog og mark, helst med fiskestang og markboks, langt fra folk.

Har du f.eks. noe skjult talent?

— Det måtte være min innebygde radar for oppdagelse av småfeil på saker og ting. Min reparasjons-evne er vel snarere offentlig.

Hvilken yrkesgruppe beundrer du mest?

— Skipsmegleren som lever i kuffert, har 24 timers arbeidsdag. Dette merket jeg allerede mens jeg var i Televerket hvor jeg tok imot og sendte telegrammene deres både dag og natt.

Kvinneåret -75?

— Mener du at Vårherre også brukte kladd som vi måtte gjøre på skolen? Det har jo vært stor aktivitet i massemedia om kvinneåret; så det har nok sin misjon. Om det blir noe resultat det vil fremtiden vise, men det er nok mange kvinner som har fått høre mye fleip.

Noe om personen Langeland?

Det må være at jeg liker å ha begge beina på jorda, ikke noe statusjag, finne reale gode venner.

FRITHJOF DE LEMOS:

Samarbeide om dokumentrutiner

I begynnelsen av 1974 ble det dannet en dokumentkomité bestående av dokumenteksperter fra Brostrøms, Det Østasiatiske Kompagni, Rederiaktiebolaget Transatlantic og Wilh. Wilhelmsen.

Ved nært samarbeid i denne komiteen skal alle felles dokument-spørsmål behandles. Rutiner som er felles gjennomgås og forenkles ved å gjøres ensartet så langt forholdene (bl.a. av hensyn til myndighetene) tillater det. De tilhørende blanketter forsøkes utformet etter felles layout for lettere å kjenne blankettene igjen ved bruk. Blanketter og deler av rutiner som er urasjonelle eller overflødige bearbejdes av komiteen og forbedres eller sløyfes helt.

Dokumentkomiteen fremla i mai i år sin første rapport som omfatter en anbefaling av følgende 11 blanketter:

1. Freight/Cargo Manifest
2. Recapitulation of Manifests
3. Manifest Alteration
4. Invoice
5. Booking List, Booking Recapitulation
6. Receipt for Cargo
7. Delivery Order
8. List of Dangerous Cargo
9. Cargo Intake Report, Cargo Outturn Report, Cargo Tracer
10. Letter of Indemnity
11. Claim Investigation Report.

Rederiene har allerede akseptert og tilpasset de fleste av de blanketter som er anbefalt og det er på det rene at flere rutiner er forenklet samtidig som vi nå kan merke at arbeidet med utfylling er betydelig raskere og at man får ensartet informasjon til behandling.

Dokumentkomiteen er kommet godt i gang med nye oppgaver bl.a.

med Declaration of Dangerous Cargo and Packing Certificate og Operations Report/Despatch Report og tilhørende rutiner/blanketter. Komiteen håper på at alle vesentlige dokumentasjonsproblemer blir forelagt komiteen fordi et samarbeid og en koordinering av arbeidet i Scandinavia vil bety en anbefaling også internasjonalt. Dette vil kanskje igjen bety betydelig og verdifull forenkling av den blankettflom vi kjenner til i internasjonal linjefart.



BOOKING LIST No.

BOOKING RECAPITULATION No.

ORDINARY CARGO DECK CARGO

REEFER CARGO DANGEROUS CARGO

Service	Calc. loading dates		Berth	Port of discharge				Date of issue	Page No.
No. of pkgs. Type of packing	No. and type of units. Cont., Pallet etc.	Weight tons 1000 kos	Stowage factor	Total cbft./cbm. (incl. brok. stow.)	CV. B.P. F.S.	R. T. F.	Remarks Dimensions, Cont. size, IMCO Codes etc.	Place of receipt	Place of
DELIVERY ORDER								B/L No.	
Agent								D/O No.	
Vessel								Expected to arrive	
Port of discharge								Port of loading as per B/L	
Container Nos., marks and Nos.								Place of delivery	
Gross weight									
Number and kind of packages, description of goods									
Coolroom cbft.:									
Reefer cbft.:									
Total cbft.:									

Abbreviations

Unit load	Instructions to stowadore	Delivery to port
C. Containers	V. Vans	R. Railway/Trnsp
B. Bins	P. Pallets	T. Trailer trnsp
F. Flats	S. Slings	F. Feeder trnsp



nytt fra OPERATIV SEKSJON



TANKSKIP:

Templar ligger fortsatt opplagt i Bandar Abbas. Skipet har ligget i opplag siden desember 1974.

TIBERIUS fortsetter på sitt tidscerteparti til Swan Navigation som har viderebefraktet skipet til Texaco. Skipet har de to siste reisene losset på US East Coast og ligger for øyeblikket og losser i Ravenna (Middelhavet). Etter lossing Ravenna er skipet beordret til Ras Tanura via Suezkanalen.

TAMANO fortsetter sitt tidscerteparti til Texaco. Etter lossing Port Neches 26/7 ballastet skipet til Ras Tanura for å laste crude for Benicia (US West Coast) hvor ETA er 4/10.

TAURUS går fortsatt på tidscerteparti til Mobil. Skipet klasset i Brest 18/5 — 30/6 og har deretter hatt en reise fra PG til Australia. Fra Australia gikk skipet til Sorong (Indonesia) og lastet dirty petroleum products for Ferndale (US West Coast) med ETA 3/10.

TABRIZ går på tidscerteparti til Texaco. Siste reise var fra Vest-Afrika til Trinidad. Deretter ballastet skipet til Ras Tanura for lasting til Pembroke og Brunsbüttel med ETA Pembroke 18/9.

TIGRE fortsetter sitt tidscerteparti til Shell. Siste reise var fra PG til Kontinentet. Skipet går nå i ballast tilbake til PG og har ETA Mina al Ahmadi 25/9.



OBO OG O/O CARRIERS:

TURCOMAN fortsetter sitt tidscerteparti til Yamashita-Shinnihon. Siste reise var fra PG til Curacao med crude hvorefter skipet gikk til Sepetiba, Brasil, og lastet malm for Japan. Skipet er nå utlosset i Japan og går i ballast til PG med ETA 28/9.

TARTAR går fortsatt sitt tidscerteparti til Mobil. Siste reise var fra PG til Lavera, hvorefter skipet returnerte i Ballast til PG og lastet crude for Chiba (Japan) ETA 22/9.



BULK CARRIERS:

TACHIBANA (Skips A/S Triton) fortsetter på sitt tidscerteparti til Nippo Kisen. Etter lossing av malm i Genova 27 — 31/5 ballastet skipet til Baltimore hvor det lastet kull for Japan, utlosset 26/7. Deretter

gikk skipet til Weipa for lasting av bauxite til Emden, hvor beregnet utlossing 19/9. Neste reise blir en kull-last fra Hampton Roads til Japan.

TAKACHIHO ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Showa i Dunkirk 23/8. Etter dry docking Hamburg 25/8 — 1/9 gikk skipet inn på tidscerteparti til I.S. Joseph (duration ca. 45 dager). For disse befrakterne skal skipet gjøre en Transatlantisk rundreise. Skipet ventes US Gulf 14/9 og beregnes utlosset Kontinentet medio oktober. Deretter går skipet inn på tidscerteparti til Daiichi Chuo Kisen Kaisha som «substitute» for TAKASAGO.

TAKAMINE (Skips A/S Triton) fortsetter på sitt tidscerteparti til Canadian Transport. Skipet lastet korn i Port Cartier 3 — 17/5 for Chittagong. Skipet ankre opp utenfor Chittagong 25/6 og ventes først utlosset medio oktober (lekring).

TAKARA går på sitt tidscerteparti til Kaiser Steel (IEL). Etter lossing av kull i Japan samt dry docking 18 — 29/6 ballastet skipet til Dampier for lasting av malm til Baltimore, utlosset 16/8. Deretter lastet skipet kull i Baltimore for Fukuyama, hvor beregnet utlosset 20/9. Neste reise blir en kull-last fra Vancouver eller Hay Point til Japan. Skipet ventes tilbakelevert fra befrakterne i månedsskiftet november/desember og er foreløpig avsluttet.

TANABATA fortsetter på sitt tidscerteparti til Showa. Etter utlossing Fukuyama 8/6 dry docket skipet i Innoshima 9 — 16/6. Deretter lastet skipet kull i Newcastle NSW 29/6 med utlossing Kawasaki 12/8. Skipet gikk så igjen til Newcastle NSW 24/8 — 3/9 og lastet kull for Fukuyama, og ventes utlosset 22/9. Videre er indikert en malmreise fra Robertsbank til Fukuyama. Skipet ventes tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Showa i Japan i slutten av oktober og er foreløpig avsluttet.

TAKASAGO ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Daiichi Chuo Kisen Kaisha i Kokura 30/8. Skipet gikk deretter til Kobe for dry docking etc. Skipet går deretter inn på et 8 års bareboat certeparti til australske befraktere.

TROLL FOREST fortsetter på sitt tidscerteparti til NYK. Skipet losset biler fra Japan i Jeddah 9 — 19/7 med ballast tilbake. En ny billast ble tatt i Nagoya og Yokohama 9 — 13/8 og ble losset i Jeddah 2 — 6/9 og ballast tilbake. Skipet er nå på vei til Japan igjen ETA 29/9 i ballast for å ta en ny billast til Red Sea.

TROLL PARK er britisk eiet og fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Ltd. Skipet er beskjeftiget i transport av papirprodukter fra Kontinentet. Returlasten er biler til USA (VW).

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

TROLL RIVER, som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til MOSK. Etter lossing av korn i Japan 2 — 18/7, lastet skipet biler for Piraeus, utlosset 31/8. Deretter gikk skipet i ballast via Suez til Japan ETA 24/9. I Japan vil skipet laste biler for Red Sea.

TROLL LAKE som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til NYK. Etter lossing av biler fra Japan i Jeddah og Port Sudan 4 — 21/7 ballastet skipet tilbake til Japan for å ta en ny billast til Red Sea. Skipet ventes å være utlosset i Jeddah ca. 18/9. Skipet vil ventelig fortsette i bil-trade på Japan/PG.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER:

ION/SMELL ble tilbakelevert i PG 3/4.

NEPTUNE ZIRCON/SMEL ble tilbakelevert i PG 19/5.

ARISTOFILOS/Syd-Afrika linjen ble tilbakelevert i Port Slizabeth 15/5.

KLAVDIA/SMEL er tatt på timecharter for en reise Kontinentet/PG og ventes tilbakelevert medio september.

TARBELAZSMEL er også tatt på timecharter for en reise Kontinentet/PG og ventes tilbakelevert primo oktober.

NB

fra Maritim Personellavdeling

Reiserabatter for nærmeste pårørende ved besøk.

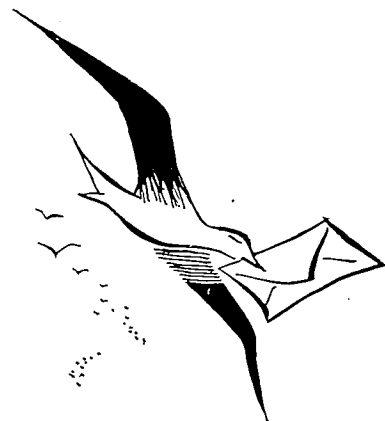
Fra Direktoratet for Sjømenn er vi gjort oppmerksom på at mange ved besøksreiser henvender seg til mønstringskontorene etter at reisen er foretatt.

Vi gjør oppmerksom på at dette imidlertid må gjøres før avreise. Nærmere opplysninger om ordningen og for hvem det gjelder kan fås ved henvendelse til mønstringskontor, SAS-terminalene eller hos oss.

Skolegang fast ansatte.

Til orientering kan nevnes at vi dette år har ca. 100 offiserer og offisersaspiranter på skole. Når det gjelder offiserer, har innmelding på skole og registrering hos oss gått meget bra. Derimot ser det ut som vi aldri klarer å rydde opp i misforståelser når det gjelder opptak som offisersaspirant og godtgjørelse under skolegang i den forbindelse.

- Antallet vi tar opp i hver ordning er basert på vårt behov for offiserer i de nærmeste år.
- Mannskapet, fast ansatte eller ikke, må før avmønstringen, via kaptein, sende søknad om opptak. Kapteinen skal da påføre søknaden sine kommentarer.
- Søknadene blir behandlet samlet i månedsskiftet juni/juli, og søkerne underrettes om opptak eller ikke.
- Dette år har det vært større søknad enn vårt behov, og vi beklager at kvalifiserte søkere har måttet få avslag.
- Noen av søkerne som har fått avslag er også fast ansatt, men dersom de likevel bestemmer seg for å begynne på skole, vil permisjon bli innvilget. Etter fullført skolegang vil ny ansettelse skje etter hvert som vi får ledige stillinger. Vi kan imidlertid ikke garantere ny tjeneste.

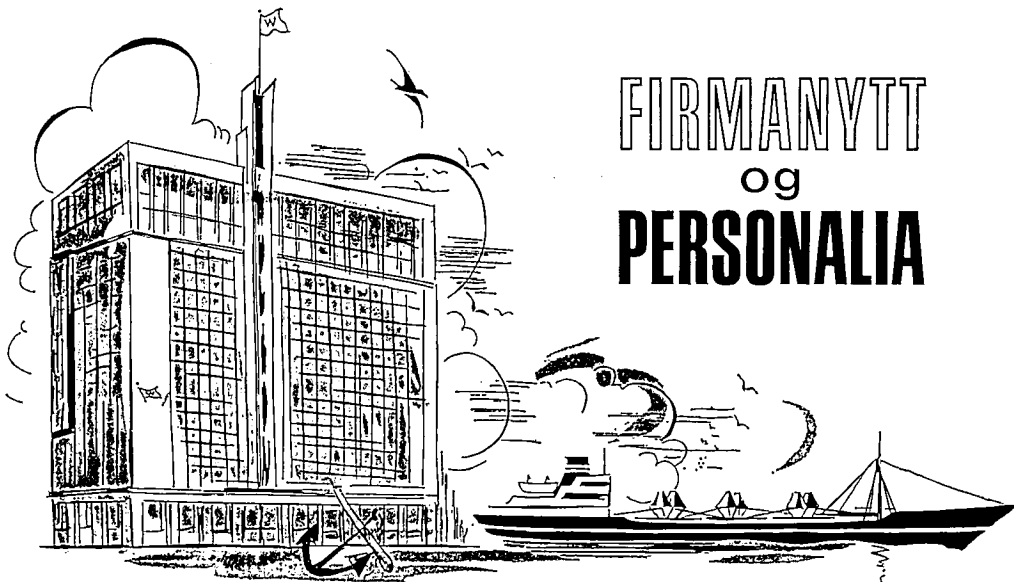


DISTRIBUSJON SKIB-REDERI

Vårt informasjonsorgan trykkes i et anseelig opplag og distribueres av vår postekspedisjon. Denne avdeling får, for å holde sitt adressekartotek à jour, meldinger fra mange instanser innen huset.

Maritim personell avdeling har i oppdrag å sørge for at SKIB-REDERI blir sendt til de seilende fast ansattes nærmeste pårørende, til sjøpensjonistene, til de maritime skoler og til de statlige utenriksstasjoner rederiet har mest med å gjøre.

Med over tusen fast ansatte i de forskjelligste stillinger ombord, på ferie, permisjoner eller skole, sier det seg selv at uregelmessigheter forekommer. En sjømann kan inngå ekteskap uten å underrette oss. Bladet blir følgelig fortsatt sendt til den person vi tidligere har fått oppgitt som nærmeste pårørende. En slik pårørende kan flytte eller falle bort og bladet kan, i verste fall, adresseres til et menneske som ikke eksisterer. Med andre ord: Det er i første rekke sjømannen SELV som må gi enhver forandring. Vi på vår side lover uopphørlig å gjennomgå kartotek kort og mannskapslistene og dermed gjøre vårt ytterste for at SKIB-REDERI, denne for oss så viktige publikasjonen, kommer i de rette hender.



FIRMANYTT og PERSONALIA

HAAKEN CHR. MATHIESEN IN MEMOARIAM

En i vårt land kjent, meget avholdt og akttet mann har etter en tids sykdom gått bort.

Haaken Chr. Mathiesen, eldste sønn av statsråd Christian P. Mathiesen, Linderud, var født 9.10.1896 i Ø. Aker. Han ble uteksaminert fra Oslo Handelsgymnasium i 1914 og avsluttet sin teoretiske utdanning i Økonomi og Handel ved Harvard University i 1918, og deretter studieopphold i Frankrike og Tyskland. Hjemkommet fra sine opphold i utlandet, arbeidet han noen år i bank inntil han i 1925 stiftet Moltzau & Mathiesen, hvilket firma innebadde enesalget for The Texas Company i Norge inntil 1. januar 1930, da Texaco overtok firmaet og ansatte direktør Mathiesen som administrerende direktør. Han gjorde en stor innsats i oppbyggingen av dette selskap i Norge inntil han i 1956 gikk av som administrerende direktør og fortsatte som formann i Styret, og samtidig som administrerende direktør for et av The Texas Company opprettet norsk rederi i hvilket en rekke tankskip ble innregistrert under norsk flagg.

Haaken Mathiesen var et utpreget ordensmenneske, korrekt i all sin ferd, derfor nød han også stor respekt og anseelse i landets forretningsverden.

Han har sittet som medlem av direksjon/representantskap i blant annet Wilh. Wilhelmsen, Fred. Olsen & Co., Forsikrings A/S Norden, Den norske Creditbank, Arthur H. Mathiesen & Co., Tønsberg Margarinfabrik og Farmand Fabriker.

Ovenstående korte resymé av direktør Mathiesens omfattende og dyktige innsats i forretningsbank-, rederi- og industrivirksomhet kan dog stilles i skyggen av hans store personlighet. Han elsket naturen i alle dens skikk, sommer som vinter, dyrelivet, skogen, fjellene, engene, havet. Alt som var vakkert. Han kunne

ikke tenke seg å leve noe annet sted enn i Norge. Hans kjærlighet til sine nærmeste, og hans trofaste vennskap til sine mange venner vil bevares i minnet, minnet om en varm og rik personlighet.

Oslo, 30.7.1975.

Niels Werring jr.

KAPTEIN BJØRN CHRISTIANSEN

Kaptein Bjørn Christiansen gikk bort etter en tids sykdom den 22. juli, bare vel 63 år gammel.

Bjørn Christiansen begynte i rederiet som lettmatros ombord i M/S TORTUGAS i 1929 og seilte frem til 1945 da han gikk over i annet rederi. Etter å ha tjenestegjort som kaptein, begynte han igjen i rederiet i 1954, denne gang som fører av M/S TRITON.

Efter å ha ført en rekke skip ble han i 1967 ansatt som Port Captain i New Orleans for NMGL, en stilling han innebadde inntil denne linjen ble nedlagt i 1971.

Fra 1971 arbeidet kaptein Christiansen i Havneavdelingen, og den senere tid i Wilhelm-sen Linjeagenturers anlegg i Filipstad.

Kaptein Bjørn Christiansen etterlater seg minnet om en særdeles dyktig mann i alt han foretok seg, og vil med sitt vennsæle vesen og en evne til å skape humor og hygge rundt seg bli savnet av oss alle.

MASKINSJEF TORDEL AKERBÆK

Maskinsjef Torkel Akerbæk avgikk ved døden 20. august i år, bare 50 år gammel. Akerbæk begynte i rederiet i juli 1947 som motormann ombord i TAI PING YANG. Han ble 3. maskinist i desember 1949, og ble maskinsjef i august 1957. Hans siste båt var M/S TAIKO.

Maskinsjef Akerbæk var et fint og stillferdig menneske som det var en glede å samarbeide med. Han var bosatt i Halden, og etterlater seg hustru og 2 barn.

VI GRATULERER

40 års tjeneste
Didrik Brandhaug

25 års tjeneste
Odd Verner Jacobsen
Alf Mikaelen

50 års fødselsdag
Torstein Kjørholt
Ole Løvli
Bernhard Nilsen
Arne Magnus Hansen
Trygve Olsen

60 års fødselsdag
Odd Bjerke

Ved jubileums-overrekkelsen — fra venstre maskinsjef Odd Verner Jacobsen, kaptein Alf Mikaelen og maskinsjef Didrik Brandhaug.



ROBINS LEGAT

Kaptein Hans Fredrik Tonholm er tildelt Robins Legat for 1974 etter redningsaksjonen 22. februar 1975 da M/S TAMERLANE tok opp 34 levende og 7 døde fra det italienske tankskipet GIOVANNA LOLLIGHETTI i Stillehavet.



PÅ TUR MED SENIORKLUBBEN

En herlig forsommerdag i juni — med blankpusset sol og blå himmel — hadde Seniorklubbens medlemmer og ektefeller en vellykket busstur Hadeland-Tyrfjorden. Hele 67 deltagere var med. På Granvolden Gjestgiveri sto vertskapet klar med kaffekjelen. Etter en hyggelig kaffepause ble Søsterkirkene avlagt et besøk, og så fortsatte turen videre gjennom kanskje noe av det vakreste Norge har å fremby. Middagen ble inntatt på Sunnvollen og stemningen var på topp. Praten gikk livlig, det ble utveklset taler, det ble sunget — blant annet av eldstemann i laget, kaptein Arthur Tidemann (87) — og en takk for maten-sang ble profesjonelt fremført av fru Anker Hansen, gift med kaptein Leif Anker Hansen. Og da de to bussene etter endt tur satte deltagerne av utenfor RA5 tidlig på kvelden, var det en skare fornøyde pensjonister som sa takk for seg etter en minnerik dag.

Stevnemøte med glemte år

Hele 45 år skulle gå før Harald Andersen og Haakon Gaarder møttes igjen etter at Gaarder seilte som motormann på TAI PING YANG fra mars til juli 1930, med Harald Andersen på brua. Ombord i TAI PING YANG samme tidsrom var også en ikke ukjent tredje person, nemlig Tom Wilhelmsen, rederiets nuværende seniorsjef, som var påmønstret som apprentice.



Pensjonert kaptein Harald Andersen (til venstre) og verten på Granvolden Gjestgiveri, Haakon Gaarder, fotografert utenfor gjestgiveriet i sommer da Seniorklubbens medlemmer besøkte stedet.

ALAN LIGHT

SKIPSIDRETT

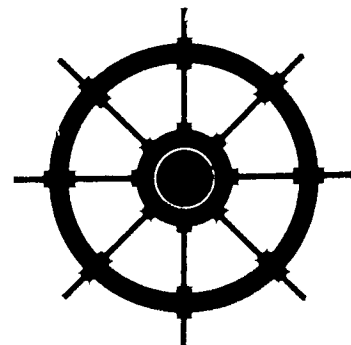


Per Egeberg M/S TØNSBERG fremdeles på topp i svømming.

Velferdens Sportsoversikt nr. 7 pr. 10.8 viser at M/S TØNSBERGs Per Egeberg beholder sin ledelse i Individuell svømming på både 50 m fri og 100 m bryst for menn i kl. I.

I 50 m fri deler han 1. pl. med tiden 30.7 sek., og på 5. pl. på denne distansen finner vi TARONGAs Trond Gaarder med tiden 35.1 sek. På 100 m brystsvømming har Per Egeberg en tid på 1.21.7 min., 2.4 sek. foran neste mann. På 4. pl. finner vi TANABATAs Per Skaug med tiden 1.30.3 min.

Konkurransen vil bli ekstra hard i de kommende måneder før tidsfristen utløper, men vi får håpe at gullet kan gå til en av våre denne gangen. Egebergs beste noteringer ifjor, som ga en 4. pl. og en 2. pl. var henholdsvis 29.1 sek. og 1.19.6 min. så han har muligens mer «inne» som det heter.



I 4 x 25 m Stafettsvømming holder M/S TARONGA 2. pl. med tiden 1.11.0 min., mens lederlaget, Royal Viking Sky, har sterke 1.00.3 min.

Takket være våre svømmere ble W.W. ikke fullstendig utelatt fra Sportsoversikten, men det kunne være av interesse å høre hva våre sjøfolk mener er grunnen til den elendige oppslutningen om idretten tilsjøs for våre skips vedkommende.

TORRENS har vært der

Kampsangen ljomet over fotballbanen — overdøvet faktisk de iltre brøl fra jet-flyene som lette i umiddelbar nærhet av den støv-tørre og grovkornede grusbanen i Genova. Gutta fra Tønsberg-skipet «Torrens» var sikre i sin sak. Etter intens oppladning på hjemturen fra New Zealand skulle de riktig komme med i verdensserien. Og nå skulle «Fruen» — tilhørende «Olsens Daughter» — nedlegges. Kampsang gjør sterk! Til tone av «Sov dukke Lise ...»

Men «Fruen» lot seg ikke affisere — hun var seg kvinneåret fullt ut bevisst — tacklet og jobbet i støvføyka, fintet nærmest flørtende med de ferie-tørste «nostalgistene» fra antipodiske farvann. Som ikke helt ut kunne finne hverandre. Ei heller noen åpning hos «Fruen».



Nederlaget for «Fruen» er her et bedrøvelig faktum ...

— Det ble 0 — 6 det, gutter, blåste dommeren, Velferdens nestor Jonny Berntsen, av.

I rettfærdighetens navn må det tilføyes at resultatet ble 0 — 2 i den noe overlegne «Fruen»s favør ...

I. N.

OFFISERSOPPGAVE

PR. 1. OKTOBER 1975

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1. STYRMANN	1-2-STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAGAYTAY	LUND WILLY	PETTERSEN WILLY	KLEVEN ARNE	LANGNES JOSTEIN	DYBÅ HARAND	DALE MAGNE	HILSTAD PER	GULBRANDSEN P.	ANDERSEN ARNE	DAGESTAD SJUR	ANDREASSEN J.
TAI KO	WAAGW GUNNAR	AARVIK OLAV	KRISTIANSEN T.	GRUNNREIS L.	TØMMERAAS F.	NILSEN KARI	VIKENE KJELLMAR	HANSEN ROLF G.	KARLSEN TROND		PEDERSEN H.
TAJMYR	ABRAHAMSEN OLE	RINNAN ARNE	AUKAN EGIL	SNERTING ULF	LONGUM ODD	RIAN TROND	VOKSØ JOSTEIN	OLDERØ NILS	ANDERSEN OLE		WEEG OVE
TAI PING	FOYNES VIDAR	HAUGEN LEIF	BUAAS TROND	ANDREASSEN H.	ARNESSEN BENGT	RUFED KÅRE E.	NILSEN BJØRN	STRØM BJØRNAR	SLATLEM SVEIN	LINVÅG ODDVAR	HUNG CHEUNG
TALABOT	BLINDHEIM H.	HAUGEN LEIF	RINDAL JOSTEIN	HAGESTAD NANS H.	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRG	HOLE ARVID	VIKENE STEINAR	KARLSEN TERJE		KARLSRUDE ROGER
TAMERLANE	LØVIK HARALD	HAGEN OLE	FOSSUM ROGER	VATNE JOHANNES	SKAU EGIL	GROTLE BJØRG	VARØY ASMUND	HERMANSEN G.	MELUM JOHANNES	BUGTEN ULF	NÅLSUND A.
TARAGO	KOLDERUP REIDAR	HANSEN EINAR	BREKKE PER	THORSETH B.	FREDRIKSEN OVE	THORSEN EINAR	KVAM O.	GJØSDAL KARSTEN	KVARNES K.	BJØRNØY HALDOR	SØRDAL E.
TARANTEL	THYGESEN ASLAK	FAGERBAKK KJELL	HJELLE KJELL	ROGNALDSEN ALF	CARLSEB TORE	SKILLESTAD J	OTTERSEN ODD	SØVIK MAGNE	BERG AUDUN	MAYER FRIEDRICH	RØRVIK E.
TARN	JAHREN JUST	MORTENSEN BJØRN	BJØRNSETH H.	LYSTAD TOM	ENGSAUND JENS	ANDERSEN INGUERD	MAGNUSSON Y.	ANDERSEN ROAR	FLAATEN A.		OSTERØD
TARONGA	HELMINSEN KNUT	BERG NIC.	WETTRE PER	BJØLGERUD STEIN	BERG HELGE	JOHANNESSEN H.	HAUG BIRGER	LEKNES JENS	EIDE ANDERS		PUPOS LAJOS
TEMERAIRE	KARLSEN ROLF	BJERKENG T.	VORREN ALF	MOLTU JARLE	OLSEN ODDVAR	BERGUM EDGAR	THORESEN THOR	KAASEN HELGE	HANSEN JAN	BAKKE BJØRN	HERMANSEN
TIBER	FJELLE INGOLF	SØNSTEBY JENS	KNURVIK O.	VIGT GUSTAV	ÅRØNES F.	BACK ERLING	HANSEN LEIF	KVALNES G.	VATNE O.	BERSETH M.	RUDBRÅTEN O.
TIJUCA	GUSTAD SIGURD	LERVIK ANDREAS	NORDGÅRD ARTH.	JOHANSEN GUNNAR	JØRÅS BJØRN	THAEN ELISE	BAKKE SVEIN	SVENDSEN VALTER	JOHANSEN J.	SLÅTBRÅTEN R.	BUER A.
TIRRANNA	KRISTOFFERSEN R.	AMUNDSEN LEIF	GRAN PER	SVENDSEN N.	SAMSONSEN N.	HEUM ELLEN	ØVERLID KARSTEN	HAMMERVOLD OLE	GRØNNING JOMAR	AANESTAD T.	LARSEN S.
TOLEDO	JOHANSEN FRANCK	KARLSEN TOR	HANSEN ÅGE	SMEDSRUD ÅGE	PETTERSEN KARL	MARCUSSEN E.	NIKKELSEN SVERRE	HANSLIEN G.	HELLE JAN H.		FJØGSTAD
TOMBARRA	MYKLEBUST KÅRE	LARSEN ODD R.	HAGEN TORE	EDVARSEN H.	BERG-SØRENSEN	SIMONSEN OLE	HANSEN O.B.	BRU JAN	WOLD ANDERS	PEDERSEN A.	KARLSEN JOHN R.
TORO	TONHOLM HANS F.	GRUBBEN ÅGE	NYBERG HÅKON	ANDERSEN J. D.	OLSEN ODD	FESTE TORUNN	BIGSETH SIGURD	TERJESEN SVEIN	MATHISEN T.		LUNDESTAD
TORRENS	LEYRE OLSEN FR.	SAKSHAUG B.	MYHRE PÅL	AUSTAD RAGNAR	OLSEN KJELL	NYGAARD REIDAR	NILSEN HANS J.	NETLAND JOHN	SKÅNE LEIF		SARGINSON
TOYAMA	IVERSEN NILS	EIDE ODD R.	MØLLER HUGO	HANSEN INGE	OPSAHL STEN	BJERKAN KÅRE	HASUND PETTER	NORDBY STEIN	ANDREASSEN C.	GJERSØE H.	MØLLER PER
TRAVIATA	AMBJØRNSEN ROLF	EIDE TORBJØRN P.	MATHISEN	MELAND JAN	RUUD ASBJØRN	ØDEGÅRD W.	BJERKVIK LEIF	TRONSDEN T.	MYKLEBUST R.	SØRENSEN IDAR	NEERGAARD
TRIANON	PEDERSEN JOHAN	VOSS KOLBJØRN	LILLEBØ ROLF	LANGÅS JON R.	BJELDE ARNE	CHRISTOFFERSEN	WATHNE ARNE	BERG AMUND OLE	MEISINGSETH T.		NILSEN SVEIN
TRICOLOR	LAUSUND MARTIN	KVALHEIM E.	BRYDE THORLEIF	KRAGSETH O.	SALEN OLAV	RYDJORD KÅRE	VALEN JOHAN	KRISTENSEN T.	BAKKEN H.	MYRSETH H.	SANDE O.
TRINIDAD	DAVIKNES A. B.	JENSEN SVERRE S.	KVAMMEN E.	SANDVIK R.	BERG EGIL	GISKE JOHN	LØKKEBØ OVE	KRISTIANSEN K.	STUE ARILD		BERNTSEN
TROJA	KRISTOFFERSEN K.	AARESTAD CARL	DAHLE ALF S.	BJØRHUSDAL OLE	HELLESFJORD A.	OLSEN LIV	BRANDSHAUG D.	GUNDERSEN T.	HÅBERG ARNE		SNARE JAN
TUGELA	NILSEN BUA TOR	OSCARSEN GUNNAR	STØHR SIEGFRIED	SVEN HANSEN	SVEIN ANSGAR	LØVÅS TOR	SOLLID KNUT	VELLE PAUL	RANDBY ROLF S.	NICOLAISEN T.	WAAGBØ ARILD
TURANDOT	ULSTEIN SVEIN	LIE PEDER A.	KRISTENSEN J.	DAHL OSCAR	SKASETH ANSGAR	VEEL NORVALD	HALSETH THORLEIF	HANSEN HARALD	FARSTAD OTTO	EUGEN LUNDE	TANG MING
TYR	ANDERSEN ROLF	SINNES KNUT	MEHLUM KNUT	KJELBY MAGNE	MATHISEN KÅRE	ROALD ODD AUNE	ALNES MAGNE	ARONSEN LEIF	BOLSTAD Ø.		BJELLAND
TØNSBERG	RØVIK ARVID	ERIKSEN TANCRED	KVERNES NILS	HULTMANN T.	BAARS R.	JENSEN MARGOT	KONGSHAUG O.	BØGH OLE	JOHANSEN S.		FRITZVOLD
BULKBÅTER											
TACHIBANA	PILSKOG ROLF	RINGSØY TH.	BØHN TOR	JONASSEN ASLAK	BLOM-PETTERSEN	FOSSE GRETE	RISVOLD BÅRD	FREDRIKSEN ALF	JOHNSEN ARILD		ØSTVIK ULF
TAKACHIO	VARHOLM DANIEL	AUGESEN SVYR	LINDHOLM OLAV	HALVORSEN WILLY	JENSEN GUUAR	MYRSTAD JAN	BØRVE TRYGVE	HOFF BJØRN	OLSEN OLE		VASSBOTTEN ALF
TAKAMINE	PETTERSEN E.	JAKOBSEN JAN	MONSEN MAD	NORDHAGEN ERIK	ABRAHAMSEN T.	BRYNTESEN TORE	AKRE SVERRE	ANTONSEN NILS	QUOLEVU ERONI		ASMYHR BJØRN
TAKARA	BERTHELSEN KÅRE	HADDAL KARL	ARNESSEN ULF	SIEGWARTH LARS	EIDEM KARSTEIN	ARNESSEN TURID	GISKE JOHN O.	BECKER MORTEN	LILLEVIK LEIF		KRISTIANSEN
TANABATA	NESBJØRG ARNE	THOMASSEN HEIBERG	NORDVIK SIGURD	STORHEIL WILLY	MOE NILS	SVINSÅS PAULINE	JENDERÅ EINAR	KRISTIANSEN K.	ENGAN PETTER		SVINSÅS
TROLL FOREST	MELBYE CARL	ARNONSEN GUDMUND	DRABLØS BJØRN	PETTERSEN KÅRE	SAURE JAN	KVALSVIK AINA	OLSEN JOHAN	KVALSVIK KJELL	BERGENSEN E.		YTTERSTAD SVEIN
OBO-BÅTER											
TURCOMAN	VALLDAL PEDER	SOLHEIM JOHANNES	SETER PER J.	CHRISTOFFERSEN	NILSEN JOHN	ANDERSEN TORE	LEIRVIK NILS	ANDERSEN ULF	FAGERNES T.	STORLI HARALD	HARANG ATLE
TANK-BÅTER											
TABRIZ	AMUNDSEN OLAF	LISETH HÅKON	SVENDSEN SVEIN	TJØSTOLFSEN K.	KURE SIGURD	ELIASSEN YVONNE	BAKKEN R.	FLAATEN OLAV	PETTERSEN E.	KULØ JAN	ELIASSEN
TAMANO	ABRAHAMSEN HENRY	STRAND SIGMUND	RØDSANDTRØ K.	FREBERG TERJE	JANSON A.	LANGBALLE KARI	JOHANNESSEN R.	NILSEN ERLING	PAULSEN OVE	SIVERIO M.	FEDDE JAN
TARTAR	SAMUELSEN KAI	VIGLESJØ BJØRN	GOTTENBERG ALF	HANSEN HENNING	OVERREIN I.	ARONSEN H.	JANSEN KJELL	MIDTHAUG HELGE	IVERSEN ARTHUR	KRINGSTAD K.	FARSTAD J.
TAURUS	PEDERSEN HENNING	GJESTAD T.	HØJLUND PAULI	ORMSET ADOLF	MELBYE WERNER	BINGEN HELGE	VASSBAKK OLAV	SLETTA LEIF	HELLE THOR	HAGEN PER E.	SCHAUFEL ARNE
TEMPLAR	RØSTAD ARNE	PEDERSEN ANKER				THOMASSEN B.	SCHRADER OLAV	KRISTENSEN T.	KRISTENSEN T.		STAKE TORE
TIBERIUS	STAG OVE	THOMASSEN JAN	STOKKE LARS	SANDE JONNY	REMME HÅKON	JOHNSSEN KÅRE	HARLEM JAN	OLSEN ERLING	ORSTAD ØIVIND	HOLTEN INGAR	LINNTANA
TIGRE	MIKAELSEN A.	SØRENSEN JAN	STRØMNES TRYGVE	RAMBERG KÅRE	HANSEN EGIL	SØRENSEN R.	JENSEN ARVID	MATHISEN KÅRE	STANG EMIL	NILSEN NILS	STREITLIEN
SUPPLY-BÅTER											
TENDER CAPTAIN	KARLSEN O.	THOMMESSEN R.	SANDBLÅST F.		GULBRANDSEN A.		OLSEN O.	HANSEN S.			NYHUS H.
TENDER CLIPPER	HANSEN T.	KNUTSEN Y.	NOTLAND B.		LARSEN S.		HAGEN J.	RING O.			RINGSTAD O.
TENDER SEARCHER	ISAKSEN ROLF	SKÅRE J.	EIKSUND O.		PETTERSEN PER		ØYSTRØM I.	BOSTAD K.			SÆTRE O.
TENDER SENIOR	FRØYSTADVÅG L.	HUNGNES MAGNE					FOLGERØ P.	BERG H.			THORESEN E.
TENDER TARPON	DAHL H.	GREAKER KJELL					LILAND S.	MILEWSKI			GISSUN EGIL
TENDER TRIGGER	FALCK O.	STØP E.					STÅLSMO J.	JACOBSEN H.			
TENDER TROUT	YTTERGÅRD A.	BARKEN STEINAR					JOHANSEN R.	PEDERSEN ASBJØRN			
TENDER TRUMPET	PODHORNÝ P.	KNUTSEN I.					ØVERÅS OSKAR	DAHL S.			
TENDER TURBOT	ROSBACH O.	GITMARK ARNE					RØDSETH O.	OLSEN F.			
	SALVESEN T.	SOLVOLL K.					ØXNEVAD B.	BUGTEN T.			