

## INNHold

NR. 4 - 14. ÅRG. - DESEMBER 1975

### Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

### Redaksjonskomite:

Hans Chr. Bangsmoen, John Bartolf,  
Aksel Håkonsen, Nils Wetlesen



### Leder

Norsk Skipsfart —  
Hvor står vi og hvor går vi?

Info-gruppen hos WW

Skipsfartsmeldingen

M/S TARONGA

Ørsneskontoret

Sjømannsforening —

Fra linjefart til borerigg

TAMANO-saken

Rederikonferanse

Skipsadopsjon

WW og en sær-norsk tradisjon

Lettsaltet sideflesk

Intervju Bjarne Amundsen

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt

Nytt fra Operativ Seksjon



### Forsidebildet:

Maritimt glimt fra M/S TIBER

# SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMESEN

## Lysner det?

Tirsdag 16. desember la Stortinget siste hånd på Stats- og Nasjonalbudsjettet for 1976.

Regjeringens og Stortingets bedømmelse av den økonomiske situasjon gikk i konsentrert form ut på at den meget sterke konjunkturedgang som har rammet den vestlige verden fra midten av 1973 synes å ha nådd bunnen i løpet av sommeren 1975. For OECD-landene under ett tyder de siste konjunkturindikatorer på at det i høstmånedene har vært en svak produksjonsoppgang. Det er likevel grunn til å regne med at det ennå vil ta noen tid før en kan snakke om et generelt konjunkturoppsving.

\*

I SKIB-REDERI nr. 1 for 1975 skrev skipsreder Wilhelm Wilhelmsen at det har vært rederiets bevisste linje å satse på å skape den bredde og tyngde i virksomheten som skal til for å overleve de fleste lavkonjunkturer. Det er på denne måten rederiet kan gjøres til både en stabil og utfordrende arbeidsplass.

Bredde og soliditet skal gi grunnlaget for å slå til der hvor endringer i det internasjonale transportbilde skaper nye muligheter. Denne politikk har igjen bestått sin prøve.

Gjennom forening av solide tradisjoner med nøktern fremtidsplanlegging har rederiets ledelse ført oss sikkert gjennom en periode som har gjennomrystet norsk og internasjonal skipsfart. Det er ikke slutt på vanskelighetene, men de synes hos oss å være under bedre kontroll enn andre steder.

\*

I Regjeringens skipsfartsmelding (se side 6) fremgår det at overvåking og kontroll, ikke oppmuntring og tilretteleggelse, skal prege statens forhold til norsk skipsfart. Det er en farlig linje. Offentlig styring og stønad kan lettere føre til en sementering av det dårlige i norsk skipsfart enn til en styrking av det gode.

### NYVALG I NORGES REDERFORBUND

Skipsreder Niels Werring jr. er valgt til ny visepresident i Norges Rederforbund og viseformann i Skipsfartens Arbeidsgiverforening for perioden 1976 og 1977.

Ny president ble skipsreder Charles Bergesen fra Stavanger. Han var tidligere visepresident sammen med skipsreder Bjørn Wigand fra Bergen, som ble gjenvalgt. Vi gratulerer.

### VED ÅRSSKIFTET

*Skib-Rederi ønsker alle sine lesere en Gledelig Jul  
og et fredelig og fremgangsrikt nytt år!*

# Norsk skipsfart -

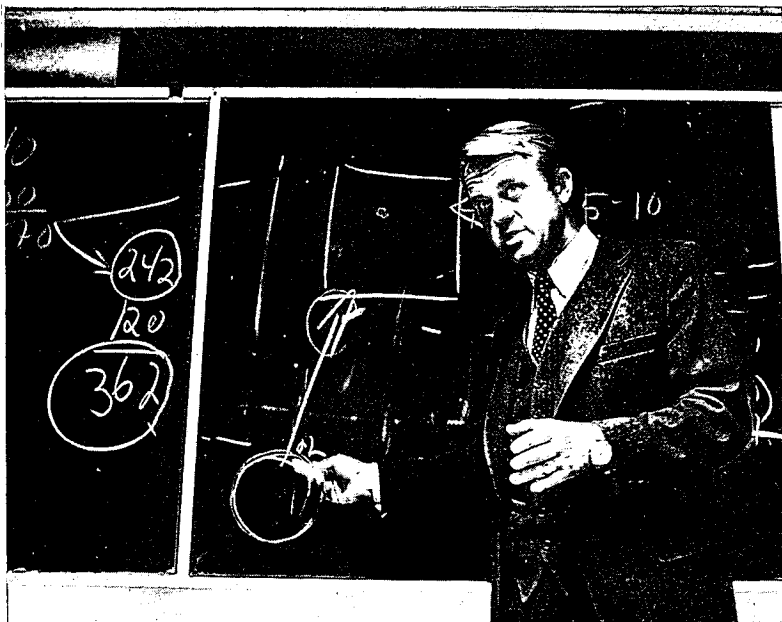
## Hvor står vi og hvor går vi?

I et foredrag nylig for informasjonsfolk innen skipsfartsnæringen åpnet administrerende direktør Leif Terje Løddesøl med noen ord som bærer direkte bud til alle vår nærings utøvere.

«Dere er ikke samlet her for å få et sett med skråsikre oppfatninger. Dere er her snarere for å få noe informasjon, noen inntrykk og mest mulig av inspirasjon til å arbeide videre med det som interesserer næringen og dere selv. Som næringens informasjons spesialister bør dere være bekymret, ikke bare over næringens reelle stilling, men også dens image, hjemme og ute. Dere bør være opptatt, ikke bare av hva næringen mener den har å si, men også av det samfunn den lever i, og hvor vi daglig opplever at vårt språk dels ikke forstås og ofte ikke aksepteres. Det er ikke lenge siden Norge var stolt av sin skipsfart. Det var ikke Rederforbundets PR-konsulent, Nordahl Grieg, men dikteren, patriotten og radikaleren Nordahl Grieg som skrev de stolte ord:

*«Norge er større enn noen vet av,  
hvert skip under flaggets vift,  
er på det endeløse øde hav,  
et nytt stykke Norge i drift.»*

Adm. direktør Leif T. Løddesøl tok tavlen i bruk for å illustrere forholdet mellom den eksisterende verdenstonnasje og etterspørselen etter frakttjenester.



Og hva skjer idag? Hvor står vi og hvor går vi?

Direktør Løddesøl fortsatte med å understreke at han ikke kunne gi noe bindende svar på det spørsmål som var stillet i foredragets tittel, men at han ville dele med møtedeltagerne noen tanker som antyder hans tro på fremtiden. Galt ville det da være, sa han, om han ikke også ga uttrykk for en del av den bekymring som naturlig nok opptar næringen. Skib-Rederi gjengir hovedpunktene i foredraget i utdrag.

### HVOR STÅR VI?

#### Den norske flåte

Pr. 1.1. 1975 hadde Norge en flåte på 24,7 mill. brt, fordelt på 2.776 skip. Av dette tall utgjorde tankflåten hele 13 mill. brt, fordelt på 356 skip. Flåtens gjennomsnittsalder er 6,2 år pr. bruttotonn. Norges andel av verdens bruttotonnasje er nå ca. 8%.

#### Kontrahert

I kontrakt hadde Norge pr. 1.1. 1975 ca. 14,3 mill. brt. — 301 skip. Hele 80% — vel 11,4 mill. brt. var på tanksektoren.

#### Økonomi

Om rederienes inntektsside må vi kunne si at dert gjennomsnittlig har vært høy nok til fornyelse og ekspansjon, og at skipsfarten har gitt et betydelig bidrag til norsk økonomi.

#### Verdenshandelen

Fra 1950 til 1960 økte den sjøverts internasjonale handel med gjennomsnittlig 7 1/2% pr. år, og i 1960-årene med 8,8% pr. år.

### HVOR GÅR VI?

#### Verdenshandelen

Verden er idag fremdeles i den mest bekymringsfulle depresjon siden siste verdenskrig, selv om enkelte lyspunkter idag også kan sees. På sikt tror jeg verdenshandelen fortsatt vil vokse. Men veksten blir neppe den samme som før. Dette kommer først og fremst, av utviklingen på oljetransportsektoren. Oljekrisen har skapt en helt ny situasjon.

#### Tanktonnasje og tankmarked

Idag ligger ca. 40% av den norske tankflåten i opplag. Verdens tankskipsfart er inne i en meget dyptgående krise som følge av den oljepolitiske utvikling som har funnet sted siden 1973. I shipping er vi vant med store forandringer, og stadig inn-treffer det uventede. Slik vil det bli også i fremtiden. Hvis vi imidlertid skal la våre spådommer påvirkes av de økonomiske indikatorer som idag foreligger vil det selv i 1980 være overskudd på tanktonnasje.

Ratene vil kanskje krabbe noe oppover, først mot driftsmessig break-even og senere til å gi en viss dekning for kapitalutgifter, men neppe i tilstrekkelig grad.

#### Tankrederier

De rederier som har sterkt engasjement i tank uten solide befraktere for sine skip vil, dersom de ikke har andre inntektsmuligheter, nødvendigvis få problemer.

#### Borerigg — og supplyskipsmarkedet

Det snakkes idag meget om rederienes engasjement på oljesiden og om de bekymringer dette skaper. På sikt og i global sammenheng tror jeg disse investeringer vil bli gode investeringer. Når vi kommer ut av dagens depresjon og får tro på fremtiden, vil oljeletingen øke.

#### Proteksjonisme — flaggdiskriminering

Det har vært meget snakk om dette og selvsagt er det noe som bekymrer. Om ikke på skipsfartssektorer sterke proteksjonistiske innslag. Jeg tror de nasjonalistiske innslag vil øke. De vil imidlertid neppe ta et omfang som helt begrenser vår konkurranseadgang.

#### Konkurransedyktighet

Skal vi overleve, må vi være konkurransedyktige. Dette blir stadig vanskeligere fordi marginene blir mindre. Det blir i fremtiden større behov for vurderings- og analyseapparat i det enkelte rederi.

Under norsk flagg kan vi ikke klare oss uten det beste utstyr, og et hovedproblem blir om den nåværende krise blir så hard at det lite blir tilbake til fornyelse og forbedring.

#### De små rederier

De endringer som kreves blir det lettere for de store enn for de små å gjennomføre. Investeringer i stadig større og mer spesialiserte skip stiller store krav til kapital. Også økende markedsføringskrav vil favorisere de større. Vi går gradvis mot en utvikling med færre og større rederier.

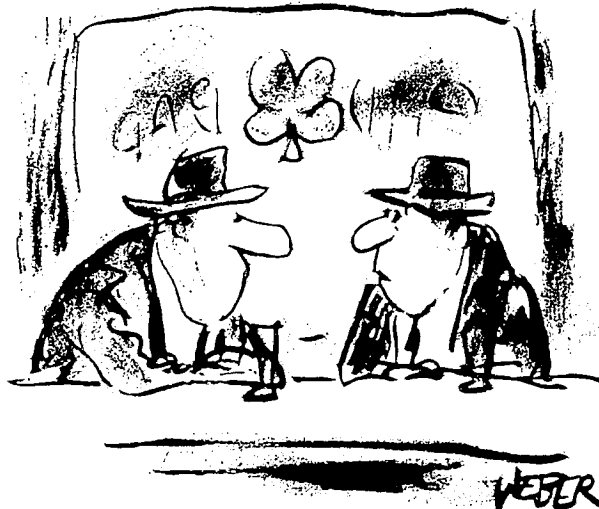
#### Statsinnblanding

Hittil har vi sett at skipsfarten i Norge har vært en relativt fri næring. Det norske samfunn vil oppdage at valutainnseilingene blir dårligere samtidig som man stilles overfor spørsmålet om statsgarantier for skipsfartslån. Jeg tror ikke næringen som en konsekvens av dette kan vente annet enn mer statsinnblanding.

#### Hvor ligger de nye muligheter?

Ja, det er ikke lett å se. Kanskje ligger de i nye organisasjonsformer som bygger på nærmere kontakt mellom avskiper og rederi — skreddersydd opplegg med skreddersydd tonnasje. Nye transportveier vil videre åpne seg ettersom de økonomiske tyngdepunkt forflytter seg.

Et hovedpunkt vil imidlertid hele tiden være om vi har økonomisk ryggrad til aktivt og aggressivt å følge de muligheter som ikke bare byr seg, men som kan utvikles.



«Det står antagelig ikke så bra til med meg, men hvem vet, forresten, nå for tiden?»

(— The New Yorker)

## Sagt om skipsfarten

I en av Albert Engstrøms tegninger står to gamle kjerringer og ser ut over havet i storm, og den ene sukker tungt: «Stakkars dem som er ute på sjøen i dette været og mangler båt!»

Idag treffer jeg ofte mennesker som ser ut over tilstanden på havet og åpenbart tenker for seg selv: «Stakkars dem som er ute på sjøen i dette været og har båt!»

Det er få som later til direkte å misunne skipsfarten dens situasjon i øyeblikket.

Men bedømmelsen av ens stilling er ikke tilstrekkelig om man bare tenker på de kort man ikke har fått seg tildelt, og glemmer dem man har på hånden. La oss et øyeblikk betrakte de siste:

Vi har en teknisk avansert handelsflåte bygget for å dekke sjøverts transportbehov langt inn i fremtiden. Det er utviklet en betydelig flåte av ulike spesialskip som tildels har sitt eget marked, uavhengig av situasjonen på tank- og tørrlastmarkedet. Vi har videre dyktige medarbeidere om bord og i land, et bredt, åpent og aktivt skipsfartsmiljø, samt en omfattende kunnskaps- og erfaringsbakgrunn innenfor hele skipsfartsfeltet. Omstillings- og tilpassningsprosessen gjennom de siste 10 — 20 år, har bl.a. hatt som siktemål å kompensere de stigende driftsutgifter med kvalitet. Dette har vi maktet i stor grad — om ikke på de mest arbeidskrevende skipstypér — og vi har derved fortsatt kunnet hevde oss i den mest internasjonale av alle næringer.

(Rederforbundets president,  
Halfdan Ditlev-Simonsen jr.).

# Rederienes informasjonsmedarbeidere møter WW

Over 50 medlemmer av Informasjonsgruppen hadde funnet veien til undervisningsrommet den 1. oktober da rederiet var vert ved gruppens høstmøte. En fornøyd formann, Odd-Arne Johnsen fra Wigands rederi i Bergen, ønsket velkommen og understreket at man aldri tidligere hadde hatt så stor oppslutning om noe Info-gruppearrangement.

Hovedansvaret for møteopplegget var lagt på Opplærings- og Informasjonsavdelingen. Presentasjon av rederiet var første post på programmet. Dette var en fyldig slides-presentasjon over rederiets oppbygging og virksomhet, supplert med korte kommentarer. Forsamlingen ble gitt rikelig anledning til å få komme med spørsmål og få svar.

## Firmaets rekrutteringsbrosjyre og presentasjonsbrosjyre: Hvorfor og hvordan?

Her ble gjennomgått rederiets to brosjyreopplegg — brosjyrer som er blitt møtt med meget fin respons både fra brukere og mottagere. Foredraget tok for seg idéutkast, planlegging, layout og tekst, samt forberedelse til og produksjon av brosjyrene. Hvem opplegget er beregnet på og distribusjon til disse ble også behandlet. Av interne kommentarer til brosjyreopplegget ble spesielt nevnt: «Hvordan har vi tidligere klart oss uten?» Det ble understreket at informasjonsbegrepet og firma-presentasjon er meget viktig for rederinæringen i disse tider og i næringens konkurransesituasjon. At temaet var interessant, ble bevisst ved en lang rekke spørsmål fra salen.

## Norges Rederforbunds Informasjonsgruppe:

Rederforbundets Informasjonsgruppe ble opprettet i mai 1971 og er tilknyttet NR's studiegruppevirksomhet. Medlemstallet på ca. 85 består hovedsakelig av bedriftsavisredaktører, informasjonsmedarbeidere og personellfolk.

Gruppens formål er:

- å ta initiativet til/medvirke til faglig skoloring av medlemmene
- å være et faglig kontaktforum for næringens interne og eksterne opplysningsvirksomhet
- å samarbeide med NR/SAF om opplysnings-tiltak.

Medlemsmøtet har stort sett vært prøvd lagt rundt om i landet, og innimellom har det vært holdt seminarer av kortere varighet.

## Firmaets interne rederikonferanser: Opplegg — innhold — erfaringer

Innledningsvis ble det fortalt at rederiet i årene 1968—72 hadde holdt over 40 konferanser med til sammen 700 deltagere. Denne konferansen, som i første rekke skulle dekke et informasjons- og kontaktbehov, ble avløst av en ny type rederikonferanse i juni -73. Dette skulle i hovedsak være et leder- og ledertilbud, og etter 1/2 års komitearbeide og en



Over 50 medlemmer av Info-gruppen var tilstede i RA 5.



Vi fikk også demonstrert undervisningsrommets video-utstyr for gruppen.

prøvekonferanse på det nye opplegget var man kommet frem til følgende målsetting:

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

Konferansens innhold dekket følgende emner:

Møteteknikk — Motivering — Kommunikasjon — Stress — Organisasjon — Lederadferd — Samfunnsutviklingen — WW's systemer for drift av skip — Deltagernes program.

Nøkkelordet når det gjelder undervisningsmetoder og arbeidsform er gruppeoppgaver, distribusjoner samt bruk av internt TV. Konferanseledelsen har ved hjelp av en spørreskjemaundersøkelse forsøkt å kartlegge hvilken verdi deltagerne tillegger konferansen, og resultatene av denne undersøkelsen er nå klare. Den oppmerksomme forsamling fikk anskueliggjort disse via diagrammer og kommentarer. Det ble siden en livlig meningsutveksling til denne sekvensen, og rederiet sa seg villig til å dele sine erfaringer når det gjelder rederikonferanser med dem som måtte være interessert.

## Norsk skipsfart — hvor står vi, og hvor går vi?

At adm. direktør Leif T. Løddesøl til sitt foredrag skulle ha med seg en krystallkule med sikre facts om fremtiden, var det ingen som ventet. Han innledet derfor med å betro forsamlingen at det hadde han ikke, men han utdypet for møtedeltagerne noen tanker som indikerte hans tro på fremtiden. Han ga også uttrykk for en del av den bekymring som opptar næringen.

En rekke tall som Løddesøl meget instruktivt hen-satte på krittavlen, ga tilhørerne en karakteristikk av norsk skipsfart i et nøtteskall. I sitt times foredrag ga Løddesøl videre en innføring i norsk skipsfarts problemer og muligheter idag. Dessuten berørte han forhold som flaggdiskriminering, det fremtidige behov for tanktonnasje og verdens skipsbyg-gingskapasitet. Han hevdet at færre og større rederier hører fremtiden til, og at det i fremtiden vil bli stillet store krav til markedsføring, til meglere og en større grad av interessefelleskap.

Info-gruppens medlemmer, som ikke i for stor grad tidligere har blitt konfrontert med rederiledere, var en lydør forsamling. Det ble derfor også stilt mange og relevante spørsmål til Løddesøl etter hans innlegg.

HeS



## Kontraks- undertegnelse

Kontraktene for 4 «multipurpose cargo Liners» ble undertegnet av direktør Shimuzu på vegne av Nippon Kokan K.K. og skipsreder Tom Wilhelmsen på vegne av rederiet. Underskriftenes riktighet bekreftes av skipsmegler Eirik Lorentzsen, verkstedets norske agent (lengst til venstre) og advokat Petter Larsen i rederiet (til høyre).

## Regjeringen med Stortingsmelding om sjøfolkenes forhold og skipsfartens plass i samfunnet.

En Stortingsmelding vil alltid være viktig for dem som meldingen dreier seg om. Med en slik melding søker Regjeringen å fortelle Stortinget hvorledes den ser på forholdene på et bestemt område, hvorledes den tror utviklingen vil bli, og — kanskje viktigst — hvorledes den ønsker å påvirke utviklingen.

I en tid hvor næringslivet i stadig større utstrekning må innrette seg etter hva de politiske myndigheter kan ventes å foreta seg, kan ikke myndighetenes signaler i meldingen overses av de som er interessert i norsk skipsfarts fremtid.

# SKIPSFARTSMELDINGEN

## Skipsfarten har spilt en sentral rolle i norsk økonomi

### Bakgrunnen for meldingen.

Den alvorlige situasjon som store deler av norsk skipsfart er i har ført til at næringen er blitt omfattet med sterkt økende interesse også av de politiske myndigheter. Det er imidlertid ikke krisen på tankmarkedet som er den direkte bakgrunn for meldingen, selv om man nok kan si at meldingen åpenbart har hatt godt av å bli fremlagt på et tidspunkt da det å trygge et variert arbeidsliv møter en ganske annen forståelse enn f.eks. da tankkratene var på sitt høyeste høsten 73.

Regjeringen ønsker «å få en drøfting av næringens framtidige arbeidsforhold» på grunnlag av meldingen, og «å få klarlagt Stortingets ønsker og synsmåter når det gjelder myndighetsbestemte forutsetninger for skipsfarten i årene framover». Denne brede debatt er også nødvendig «fordi skipsfartsnæringen står overfor betydelige omstillingsproblemer bl.a. når det gjelder adgang til verdens skipsfartsmarkeder, arbeidskraftssituasjonen og finansieringen av næringens store investeringer».

### En betydelig næringsgren.

Mange har savnet en erkjennelse fra myndighetenes side av skipsfartsnæringens betydning for landet; fra deler av det politiske liv har det så og si utelukkende vært kritikken man har fått høre. Her er skipsfartsmeldingen positiv. Den setter vår næring i den sammenheng den fortjener, understreker skipsfartens betydning for sysselsettingen og norsk økonomi, både direkte ved selve flåten og gjennom ringvirkningene hjemme i Norge.

Meldingen sier det slik:

«Skipsfarten har spilt en sentral rolle i norsk økonomi ved at den gjennom sysselsetting av norske og utenlandske arbeidstakere og bruk av norsk utstyr og know-how markedsfører betydelige deler av norsk produksjon i utlandet. I de senere år har eksport av skipsfartstjenester og brukte skip utgjort mellom 35 og 42% av landets samlede eksport av varer og tjenester.»



Skipsfartens valutamessige overskudd har tilnærmet dekket andre sektors underskudd i de siste 10—15 år.

Om skipsfartsmiljøet sies det:

«Samarbeidet og innsatsen så vel på det tekniske og kommersielle som på de administrative og personellmessige områder, har skapt et skipsfartsmiljø som i stadig høyere grad har befestet Norges posisjon som en av verdens ledende skipsfartsnasjoner.»

Om skipsfartens ringvirkninger i det norske samfunn fremgår det at man vanskelig kan tenke seg en verftsindustri, skipsutstyrsfabrikasjon og meglervirksomhet som Norges, uten skipsfarten selv som basis.

Det ubehagelige elementet ligger i den kontroll- og reguleringsmentalitet som tross alt preger meldingen. Det fremgår tydelig at det er overvåking og kontroll, ikke oppmuntring, som danner utgangspunktet for regjeringens vurdering av det private næringsliv.



## SAGT OM SKIPSFARTEN

Nå er det jo også slik at det er dårlige nyheter som vanligvis regnes som godt stoff, mens rapporter av oppmuntrende karakter sjelden påkaller særlig interesse. Det preger også de informasjonene om norsk skipsfart man vil få gjennom enkelte organer i disse dager. At 25% av den registrerte tonnasje ligger i opplag er mer trykke-verdig enn at 75% stadig seiler. At — som sagt — noe over 100 av skipene i utenriksflåten ligger for anker har vært omhyggelig avbildet i presse og fjernsyn i løpet av sommeren, men at over 1.100 skip er beskjeftiget verden over synes å være en bedre bevart hemmelighet.

Og allikevel er det viktig å anlegge også en slik betraktningmåte, dersom man skal få et riktig bilde av dagens situasjon. I industri er ikke en 70 — 80% kapasitetsutnyttelse noen uvanlig foreteelse, ganske særlig med en internasjonal konjunkturedgang som den verden har gjennomlevet de siste to årene.

(Rederforbundets president,  
Halfdan Ditlev-Simonsen jr.)

### Hva vil fremtiden bringe?

Krisen på tankmarkedet har medført en øket interesse — og bekymring — for norsk skipsfarts fremtid både innen- og utenfor næringen. Fra næringens egne kan vi nevne de foredrag som adm. dir. Løddesøl (referert i dette nr. av Skib-Rederi) og presidenten i Rederforbundet, skipsreder Halfdan Ditlev-Simonsen jr. har holdt nylig.

Både i skipsfartsmeldingen fra Regjeringen og i foredragene fra næringens egne folk understrekes Norges stilling som høykostland.

### TABELLER FRA SKIPSFARTSNÆRINGEN

#### Mannskapskostnader

Mannskapskostnader<sup>1</sup> i % av totale driftskostnader på tidsverteparti-basis for norske skip i 1973.

Tørrlastskip	1.000—2.000 dwt.	61%
»	5.000—11.000 »	62%
»	12.000—20.000 »	58%
Tankskip	20.000—30.000 »	47%
»	80.000—100.000 »	36%
»	over 200.000 »	26%

<sup>1</sup>) Lønn, trygdepemier og andre sosialutgifter betalt av rederiene og utgifter i forbindelse med sjøfolkens reiser til og fra skipene.

#### Lønn pr. årsverk for sysselsatte lønnstakere.

År	(1) Utenriks skipsfart	(2) Eksp. kon- kurrerende bergverk og industri	(3) Imp. kon- kurrerende industri	(4) (1):(2)	(5) (1):(3)
1963	27.800	20.800	18.000	1,34	1,53
1965	33.200	23.800	21.600	1,39	1,54
1967	42.800	28.300	26.100	1,51	1,64
1969	52.100	33.000	30.400	1,58	1,71
1971	72.500	41.800	37.700	1,73	1,92

Kilde: Nasjonalregnskapet.

«Stigningen i norske lønnskostnader og oppskrivningen av den norske krone har virket inn på norsk skipsfarts konkurransevne. Næringen har i liten grad kunne overvelte kostnadsøkningen i høyere priser, og lønnsomheten har vært avhengig av investering i kapitalintensive og teknologisk avanserte skip.»

Sagt med andre ord: Norsk skipsfart er iferd med å prise seg ut av en rekke markeder der vi tidligere har stått sterkt. Naturligvis er det positivt at norske arbeidstagere har kunnet glede seg over en sterk lønnsøkning, og at norske sjøfolk har hatt en real-lønnsstigning som har vært markert sterkere enn for arbeidstagere i land. Men når omkostningene stiger raskere i Norge enn i de land vi konkurrerer med, vil omlegninger og leting etter nye områder å konkurrere på måtte bli resultatet.

#### Hva vil myndighetene gjøre?

Ved medvirkning i det såkalte Garantiinstituttet for skip og borerigger vil Regjeringen forsøke å hindre at moderne tank- og bulktonnasje selges til utenlandske interesser til priser som betyr samfunns-økonomisk tap for Norge. I meldingen legges heller ikke «skylden» for at så mange skip ligger uvirksomme i opplag på rederiene. Nøkternt fastslås det at krisesituasjonen «har som bakgrunn en kraftig svikt i etterspørselen etter råolje som følge av en firedobling av prisene og en alminnelig konjunkturedgang.» og senere «Prognosene for det framtidige behov for tanktonnasje var dessuten i 1973 sterkt påvirket av signaler fra amerikansk hold om økning av oljeforsyningene fra oversjøiske kilder til USA.»

På grunn av Norges posisjon som høykostland, antar Regjeringen at norske rederier bør gis utvidet adgang til deltagelse i skipsfart under utenlandsk flagg — også under flagg med såkalt åpen registrering, «bekvemmelighetsflagg». «En forutsetning for at denne utvikling skal kunne aksepteres, er at den vil trygge norsk skipsfart og sysselsettingen i nærin-



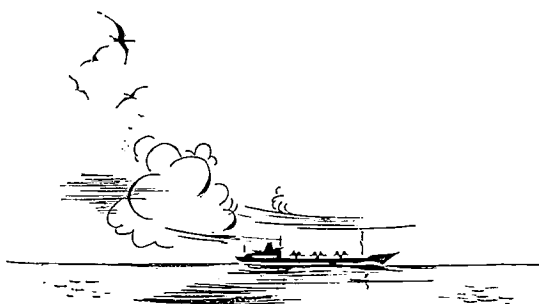
gen, at skipene vil bli drevet under betryggende sosiale og sikkerhetsmessige forhold og at det også kan skje under betryggende skattemessige forhold.»

Regjeringen vil tillegge deltagelse i internasjonale organisasjoner på myndighetsplan betydelig vekt i årene som kommer, bl.a. for å søke å motvirke tendensene til økt flaggdiskriminering og regulering av skipsfarten.

Når det gjelder utviklingslandene, mener imidlertid Regjeringen at det i en overgangsperiode kan «være hensiktsmessig og riktig å godta at utviklingslandene anvender spesielle tiltak til støtte for sin egen linjeskipsfart som i praksis også vil kunne omfatte lastepreferanser».

Til dette vil vi bemerke at etablerte preferanser er det få som vil gi slipp på. Slike preferanser bør derfor bare godtas for det enkelte lands egen kystfart.

Når det gjelder utviklingslandenes engasjement innen skipsfarten, bør de vel heller oppmuntres til i første omgang å konsentrere seg om havneutbygging og kystfarten før de satser sin kapital på konkurransen innen linjefarten.



### Linjefarten.

Linjefarten er av særlig interesse for vårt rederi. Meldingen nevner at norske rederiers engasjement i linjefart er hurtig redusert, men det synes ikke å bekymre Regjeringen så meget bortsett fra når det gjelder farten mellom Norge og utlandet, og den økende tendens til flaggdiskriminering.

TABELL FRA SKIPSFARTSMELDINGEN

### Norske skip i linjefart 1967—1973.

År	Totalt antall	Tonnasje (1000 brt.)	Herav i fart mellom Norge og utlandet (antall)
1967	308	1549	145
1971	259	1245	115
1973	181	975	90

TABELL FRA SKIPSFARTSMELDINGEN

### Aldersfordeling for norske sjøfolk på norske skip og i industrien regnet i prosent.

Næring Alders- gruppe	Skipsfart		Bergverk, industri kraft- og vann- forsyning 1974 gjennomsnitt)
	1963	1973	
Under 20 år	24,9	8,8	6,4
20—29 år	31,8	34,9	23,3
30—49 år	31,7	42,9	38,4
50 år og over	11,6	13,4	31,9
Total	100,0	100,0	100,0

Kilde: Direktoratet for sjømenn, Arbeidskraftundersøkelsen, Arbeidsmarkedsstatistikk.

### Sjøfolkenes stilling i fremtiden.

I 1974 var det ialt 32.761 sjøfolk på norske skip i utenriksfart. Av disse var 25.403 norske og 7.358 utlendinger. Meldingen antar at antallet på sjøfolk vil fortsette å synke — slik det har gjort de siste 10 år. Grunnen til dette er først og fremst omkostningsutviklingen.

Det antas imidlertid at sysselsetningen i skipsfarten også i fremtiden vil være av betydning både for landet, og spesielt de lokalsamfunn som sjøfolkene rekrutteres fra.

Regjeringen vil støtte prosjekter som kan lette tilværelsen for sjømannsfamiliene.

Regjeringen anser høyere lønninger til sjøs enn i land for å være en kompensasjon for de ulemper som er knyttet til sjøyrkene. På sikt anser Regjeringen det likevel bedre å utjevne ulikhetene mellom tilværelsen ombord og iland, bl.a. med kortere seilingsperioder. Ordningen med «sjømannsskatt» forsettes opprettholdt.

Regjeringen vil gå inn for å stimulere rekrutteringen blant ungdommen, bl.a. ved å gjeninnføre kortere opptjeningsstid for hjemreise for ungdom under 30 år.

Regjeringen mener videre at «Skipsfarten har særlig ubalanserte makt- og innflytelsesforhold», og at «det sentrale myndighetsapparat = skipsfartsmyndighetene bør styrkes for å skape en bedre balanse mellom arbeidstaker og arbeidsgivere.

Spørsmålet om praktisk gjennomføring av bedrifts-demokratiet vil bli tatt opp.

Regjeringen er ikke tilfreds med kontrollen av skipsfartens transaksjoner med utlandet og de skattemessige forhold vedrørende utenlandsengasjementer. Handels- og skipsfartsdepartementet har derfor nedsett et eget utvalg for å klarlegge disse forhold nærmere.

I den grad meldingens innhold hittil er kjent i skipsfartskretser har det alminnelige inntrykk av den vært positivt, fordi meldingen selv gir en positiv vurdering av skipsfarten og dens betydning for landet. På bakgrunn av den alvorlige situasjon for deler av norsk skipsfart burde det etter vår oppfatning likevel mer vært oppmuntring og ikke kontrollen som dannet utgangspunktet for myndighetenes vurdering.

# M/S TARONGA

Når John Roscher-Nielsen sier M/S TARONGA, mener han ikke motorskipet TARONGA men «mitt syn Taronga». Skib-Rederi var 26. november på Norges Blindforbunds Førerhundskole ved Vestby og overvar at John Roscher-Nielsen fikk utlevert sin førerhund, en gave fra vår M/S TARONGA. Det var i august 1974 at skipet sendte de første 5000 kronene til Førerhundskolen med ønsket om at det skulle innkjøpes en hund som skulle trenes som førerhund for skipets regning. Når vi nu har fått vite at hele 75% av de hundene som blir forsøkt trenet, blir forkastet, kan vi forstå at en ferdig trenet hund koster ca. 30.000 kroner. Skipet har hittil sendt nesten hele beløpet, en imponerende sum når man tenker på at mannskapet er på 25 mann. Pengene er kommet inn ombord under velferdstilstelninger, bingoaftener o.l. Sjefen for Førerhundskolen, Johnny Finsrud, uttrykte sin takknemlighet til skipet og sa at han

og hans kolleger var imponert over innsatsen.

Hva betyr så en hund for den blinde. Vi som ser, kan vanskelig forestille oss det. Roscher-Nielsen uttrykker det slik: Den gir meg min frihet, en større aksjonsradius, trygghet og hengivenhet. Når min familie er bortreist, er jeg ikke lenger alene, jeg kan gå ut og besøke venner, kommer trygt til og fra jobben, får mosjon, ja jeg går til og med på ski. Hunden er mine øyne.

M/S Taronga, som inntil idag har hatt Pim, er en nydelig sort labrador tisse på 17 måneder som har ligget i hard trening de siste seks måneder. Nå skal hun og den nye eieren gå kurs sammen i en måned og bli virkelig kjent med hverandre. Samspillet mellom den blinde og hunden må være perfekt, de to må passe sammen. Allerede idag ble hunden sittende rolig ved sin nye herres føtter da treneren forlot rommet, veldressert, avventende,



den visste at nu var dens virkelige jobb begynt. TARONGA's jobb er gjort, hunden er overlevert, en blind har fått sine nye øyne, vel blåst dere som er ombord nu og dere som har vært ombord mens denne aksjonen har pågått! **AHo**

## «TUGELA»

— Gammel Wilhelmsen-traver



M/S «Tugela» er en av de riktige gamle traverne i Wilhelmsenflåten, Båten ble bygd ved Eriksberg og levert i september 1954 og har en lang karriere bak seg både i linjefarten til Østen og senere Europa-Australia. I øyeblikket går den for Barber Lines i linjen USA-Vest Afrika, og bildet er tatt i New York. Det er en aktiv idrettsbåt med kapteinen i spissen. Derav slutter vi at miljøet om bord er bra. Men så spørs det da hvor lenge skipet vil føre Wilh. Wilhelmsen-flagg. 21 år er en anseelig alder for et linjeskip i våre dager.

Første rekke fra venstre: Radiooffiser Norvald Veel, motormann Roar Fiskeseth, kaptein Rolf Ambjørnsen, reparatør Knut B. Olsen, elektriker Kai Andersen. 1. styrmann Ådne Storstein og stuert Paul Jensen.

Stående fra venstre: Matros Cato Fugleberg, sjømannsprest Leif S. Gundersen (som var på besøk), arbeidsleder Steinar Stenersen, smører Bjørn Sundgot, off.aspirant Karl I. Romme, overstyrmann Elias Følsvik, 1. maskinist Paul A. Velle. 1. styrmann Tor Fritzen, 1. maskinist Harald Hansen, maskinsjef Knut Sollid, hjelpepike Åse Jensen, sjøaspirant John A. Pettersen, hjelpepike Bente Wiik. (Foto Ivar Tønnesen.)

# Roten til alt godt

## Ørsneskontoret:

Ørsnesalléen i strålende formiddagssol og mild oktobervind. Med farvesprakende løv som dekorativt danser sommerens finale. Fornemme hus, tilbaketrukket fra alléens ferdsel med plener og velstelte haver. Her ligger WILH. WILHELMSSENS Ørsneskontor. Her begynte eventyret for vel hundre år siden.



Nei, sier kontorsjef Thorbjørn Thoresen, og setter seg vel tilrette i sin stilige stol, veldresset, hårfager, og maskulin, som disse kontorsjeftyper gjerne er. Nei, roten til alt det gode var gjennom nokså mange år huset et par steder i Tønsberg sentrum, innen rederiet kjøpte denne eiendommen av konsul Isaachsen i 1902.

Men DE sitter her fremdeles!

Kontorsjefen svinger sin stol, åpner den bakenforliggende, lett synlige og nikkelslattede diplomat-kuffert og fisker frem sigaretter til intervjueren, mens han selv stopper sin pipe med Mac Barrens.

Ja, sier Thoresen. Her sitter jeg da virkelig sammen med seks dyktige, greie medarbeidere, samt vaktmester med unikum av kone, som stepper inn på kort varsel hvor vi måtte trenge henne.

Vi kjører en stor regnskapsavdeling og det er mange viktige gjøremål som helt naturlig påhviler Ørsneskontoret, foruten de daglige forespørsler fra distriktet om flåten, dens besetning o.s.v. Vi gjør med andre ord vår daglige dont som dere inne i Oslo, og jeg formoder ingen har i tankene å fjerne dette kontor, som så bokstavelig talt binder båtene til byen Tønsberg og flere generasjoner redere til Nøtterøy, som vel i sannhet bærer sitt navn med rette: Perlen i Oslofjorden. Firmaet flyttet sitt hovedkontor til Oslo i 1917, på grunn av den sentraliseringsprosessen, som allerede da så smått begynte å samle alle tråder i Hovedstadens sentrum.

Unnskyld, sier Thorsen og tar telefonen. Mens den korte samtale, som av sekretæren aller nådigst er silet ut og sluppet inn, dempet pågår, sannsynligvis Rådmannen, stiger like dempet og ubemerket inn en ung, tekkelig dame, som plasserer noget bak



Kontorsjef Thorbjørn Thoresen

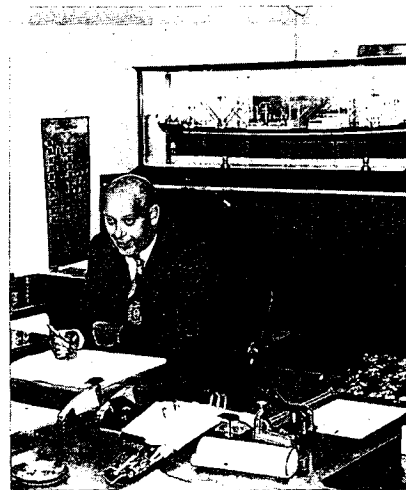
ens rygg. Det skal vise seg at vi er kommet frem til lunsjtid, og de smukt anrettede rundstykker med godt smør og pålegg, fremhever den vennlige og fine tone som hersker i dette ærverdige hus. Her sjauens ikke når en underskriftsmappe nensomt legges frem på kontorsjefens pult. Her skrangles ikke i kopper og kanne når nu dette lille måltid disktes opp.

De er politiker, Thoresen?

Jeg er ivrig Høyremann. Det vet kanskje at Nøtterøy alltid har vært såkalt borgerlig styrt. Alltid. Kommunen har hatt en solid og god økonomi, vårt skattøre var i sin tid nede i 4. Nøtterøy er, som sagt, en perle, og hvor i landet synges ikke Nøtterøyvalsen?



Den lille staben ved Ørsneskontoret har vært der et anseelig årstall tilsammen. Fra venstre: Leif Basberg, Torunn Johannesen, Rønnaug Jacobsen, Tore Hvam, Sissel Tenvik Hansen og Thorbjørn Thoresen.



Odd Kjønnørød som gjennom årene har vært med på å registrere en god del WW-skip.

Jeg har sittet i Kommunestyret 12 år, i Formannskapet 8 år, og de siste 4 år har jeg vært viseordfører.

De er kjendis på Oslofjordens perle?

Thoresen gjør kunstpause, påbegynner rundstykkets underside med Jarlsbergost og sier stillferdig:

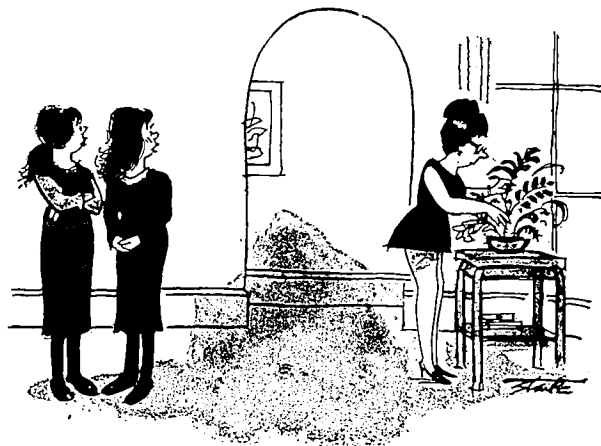
Jeg bryr meg svært lite om kjendis-dyrkelse, men har jeg satt adskillig inn på å lære min egen bygd å kjenne og jobber med stor glede for dens ve og vel. Mange oppgaver er løst, men mange viktige saker venter. Nogen må ta seg av dem, og vi som da er valgt til å løse spørsmålene, må vise det største ansvar og ikke være redd for å bruke våre krefter. Jeg tar meget av min fritid til dokumentlesning, og må også i kontortiden arbeide med saker som vedrører det offentlige. Dette er forøvrig i full forståelse med vår sjef, som alle nærer de beste følelser og den beste forståelse for Nøtterøy. Tenk bare på Wilhelmsenhallen og Stiftelsen.

Stiler De høyere innen politikken? Stortinget for eksempel?

Nei. Jeg har nu vært 30 år i Wilh. Wilhelmsens tjeneste. Jeg er gift med firmaet, som også var min fars arbeidsplass i alle år. Jeg har en jobb som jeg trives utmerket i. Det er denne jobben jeg vil skjønne. Som nevnt, har firmaet dype røtter i Tønsberg og Nøtterøy, og kan jeg via begrenset deltagelse i kommunalt styre og stell være med på å ivareta verdier og fremme saker til bygdens og skipsfartens beste, blir dette en kjær og interessant hobby.

Det er så mangt å spørre om. Wilhelmsenhallen og Stiftelsen. Men det får komme senere. I flukt med kontorsjefens kontor ligger møtesalen, hvor firmaets grunnlegger og Sjefene gjennom tidene er avbildet. Her råder enkelhet og symetri. Roten til alt godt. Roten til gode og trygge arbeidsplasser. Det var her det begynte.

Mange, og spesielt nyansatte, har nok lurt på hva man stiller med til daglig på kontoret ved Tønsberg. På Ørsnes drives en stor regnskapsavdeling ved siden av at det er aksjekontor for enkeltselskapene registrert i Nøtterøy. Her foretas registrering av samtlige skip i Tønsberg skipsregister. Tilsyn og drift av pensjonistboligene i Niels Werrings vei samt å være representant for redernes eiendommer i Tønsbergdistriktet er også oppgaver som tilligger Ørsnes. Kontoret virker dessuten også som kontaktledd for sjøfolkene og deres familier i distriktet.



"I wish Mother would do something about herself."



de rørstabler på dekk og søke ly i skutas salong — som tross sigarrøyk hadde adskillig bedre luft enn hoveddekk.

Vi fikk faktisk en gjest den kvelden — hvem andre dukker opp enn Velferden himself!

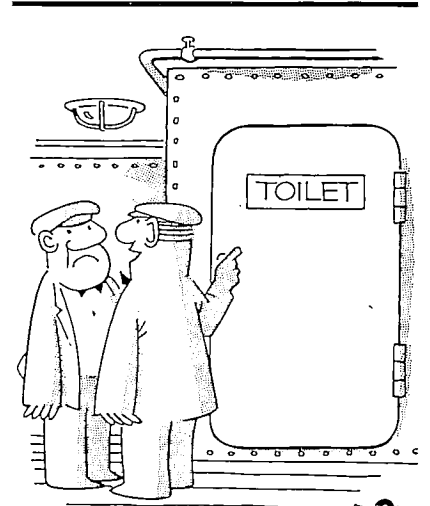
Er det ikke merkelig at Velferden og kirkas folk dukker opp i måltider eller ved spesielle anledninger?

De må ha en fin-fin teft! Dermed ikke sagt et vondt ord om den ene eller andre, — de er hjertelig velkomne om bord når som helst og hvor som helst.

Det var ikke måte på til lovord for hele arrangementet. Det er jo så greit når alle kan steke sin egen biff og blande sin egen drink. Da må det bli full klaff.

Og det ble også denne lørdagskvelden i Peterhead.

O. Sætre.



Enkle

— Det er det sikreste sted på et skib i tilfælde af skibbrud — vandet kommer først, når man trækker i snoren ...!

## SUPPLY-GRILL

Når man hører snakk om supply-offshore-tjeneste, er det gjerne 12 timers dag, slingring og slit som dukker opp i tankene. Det finnes nok situasjoner som er ganske tøffe, men også lyse stunder som innbyr til adspredelse utenom det vanlige, — som da tre av rederiets båter, Tender Turbot, -Clipper, og -Captain, lå side om side på «reia» i Peterhead.

Vi forstod at noe var i gjære da tre stuertur holdt hemmelig møte om bord i Tender Clipper.

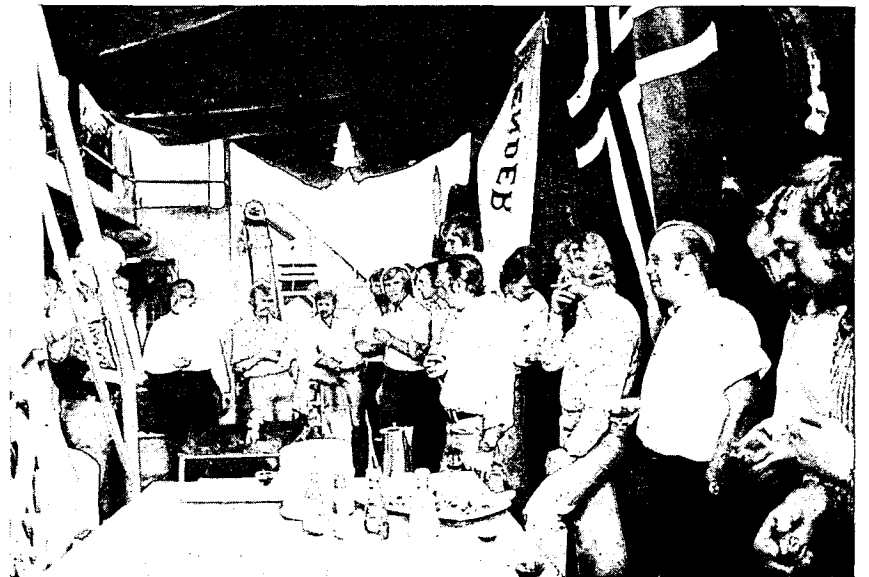
Med ledelsens velsignelse ble det offentliggjort at lørdag skulle «århundrets» grillparty gå av stabelen om bord i Tender Captain.

En masse forberedelser tok til, -Clippers førstemasjiner hadde æren av en kjempegrill — «lagd av hva man har for hånden» — nemlig et avsaget oljefat.

Når så masse ekspertise er samlet på ett sted, må det nødvendigvis bli noe utenom det vanlige.

Litt synd var det at de som var invitert fra land, ga avslag, men vi var jo ca. 30 mann, så vi klarte oss bra som det var.

Hvorvidt stuertur Bævre mislikte trengselen rundt grillen, skal være usagt, men da han fyrte opp med gassbrenner, måtte vi med aperitiften i hånd forlate de flaggsmykke-



## Innsamling ombord

Skib-Rederi har igjen mottatt eksempler på våre seilendes forståelse og gode hjertelag.

Fra velferdsklubben på M/S TULANE er kr. 1.240 sendt til Norges Blindforbund og kr. 250 til Redningsselskapet.

Velferden på T/T TARTAR har sendt kr. 500 til Sunnaas Sykehus, Nesodden.

M/S TAI PING har gjennom Norsk Skipsadopsjon sendt kr. 500 til Røyrvik barne- og ungdomsskole.

Fra offiserer og mannskap på M/S TAIKO har Stiftelsen «Også Vi Kan» — Norske Helseiser mottatt kr. 3.000.

NILS WETLESEN:

# SJØMANNNSFORENING -

## Sjømannnsforeningenes Landsforbund

Omkring 1840 hadde Norge et innbyggertall på ca. 1.3 mill. og en handelsflåte på ca. 230.000 tonn. Små tall etter dagens begreper, kanskje. Men de var store den gang, og man var inne i en ekspansjonsperiode som landets shipping i dag er et resultat av.

Det var på denne tiden at man begynte å føle et behov for å slutte seg sammen, for som det het — å ivareta standens og skipsfartens interesser, å bistå hverandre med råd og dåd, samt bibringe kolleger alle erfaringer og opplysninger som måtte være ervervet under fart i alle havner og på alle hav.

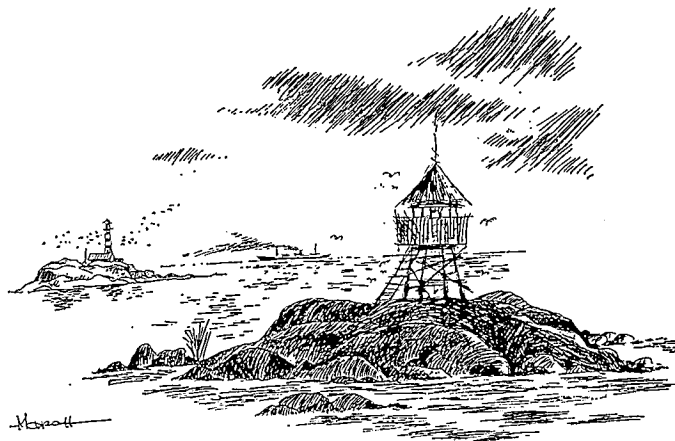
Slik lyder fortsatt innholdet av de fleste sjømannnsforeningenes formålsparagrafer rundt om i kystbyene. Den eldste sjømannnsforening ble stiftet i 1843 i Drammen, og er den eldste også i dag selv om det visstnok allerede i 1823 ble stiftet en forening i Porsgrunn, men som senere opphørte. Senere ble foreningene i Tønsberg og Oslo stiftet i 1846, og etter hvert var foreningenes antall snart oppe i over 30. 25 foreninger fra Fredrikstad i syd-øst til Tromsø i nord eksisterer i dag.

Man kan si at Sjømannnsforeningene var forløperne til Norges Rederforbund og Skipsfartens Arbeidsgiverforening. Dessuten ivaretok de på mange måter sine interesser på forskjellige felt, og som etter hvert er overtatt av Sjøfartsdirektoratet, klasseinstitusjoner, fyr- og merkevesen og i det hele tatt hele spekteret inne skipsfartsinteresseområdet. Allerede i 1860 begynte man å interessere seg for en sammenslutning av de forskjellige foreningene på landsbasis, og mange forsøk ble gjort. På individuell basis drev flere foreninger en utstrakt korrespondanse, men først etter mange forsøk ble Fellesforeningen stiftet i Oslo i 1902. Den ble senere omdøpt til Sjømannnsforeningenes Landsforbund, og er altså i 1977 75 år.

Totalt omfatter sjømannnsforeningene i dag et medlemstall på nær 4.000. Mange har gjennom tiden satt spørsmålsteget ved berettigelsen av en slik sammenslutning i dag. Vi har vår redersammenslutning, vi har et vel utbygget offentlig apparat, klasseinstitusjon og fagorganisasjoner, og for såvidt er det riktig at de enkelte interesseområdene etter hvert er bedre ivaretatt enn før. Men når det er sagt, må det tilføyes at sjømannnsforeningene er de eneste som omfatter **alle** interesseområdene, og som slike burde de fortsatt ha sin berettigelse.

Kriteriene for å bli opptatt som medlem av en sjømannnsforening er stort sett de samme kysten rundt. Man må enten ha seilt aktivt eller ha sitt yrke i nær tilknytning til næringen.

For at miljøet ikke skal bli for «utvannet», har noen foreninger bestemmelser om at «sjøfartsinteresserte» aldri skal overstige en viss prosent av



medlemstallet, og hvor «sjømannsinteresserte» er de som ikke har seilt som offiserer.

Sjømannnsforeningene ble stiftet i en oppgangsperiode, og bærer på mange måter preg av dette. Mange har forholdsvis store verdier til forvaltning, enten i form av fast eiendom eller som fonds — eller legater. Dertil kommer ukvalifiserte verdier i form av gamle ting, spesielt samlinger av skute-malerier o.l. Disse blir over alt tatt hånd om med stor pietetsfølelse, og er et verdifullt bidrag til vår sjøfartshistorie.

Selv om sjømannnsforeningenes berettigelse som opprinnelig ment, kanskje kan diskuteres, kan det ikke settes spørsmålsteget ved den viten og ekspertise som her er samlet. De blir da også konsultert i mange saker også i dag, og hvor deres bidrag har vært til stor nytte.

Dertil kommer det miljø som eksisterer i foreningene. Mens det tidligere, i hvertfall de senere 40—50 år har vært en viss overvekt av pensjonerte offiserer, er gjennomsnittsalderen på vei ned. Dette henger sammen med kortere tjenstesteperioder til sjøs, og hvor seilende medlemmer har bedre anledning til å delta i foreningenes aktiviteter. Og nettopp ved dette har sjømannnsforeningene fått en verdifull tilgang hvor nutidens seilende **sammen** med tidligere generasjoners erfaringer bidrar til en balansert utvikling i en tid da stadig flere synes å mene at en utvikling ikke må bygge på et fundament av tidligere erfaringer.

Det har etter hvert falt naturlig for alle som har begitt sjøen, enten som pensjonist eller som yrkesutfører i land å bli medlem i en sjømannnsforening. Men det er behov for aktivt seilende også. Jeg vil derfor oppfordre alle til å søke denne kontakten. Ingen vil angre det. Dere vil finne et miljø og kolleger, og dere har bedre anledning enn noen generasjon før dere. Dertil kommer at dere vil kunne tilføre foreningene og deres enkeltmedlemmer verdifulle bidrag.

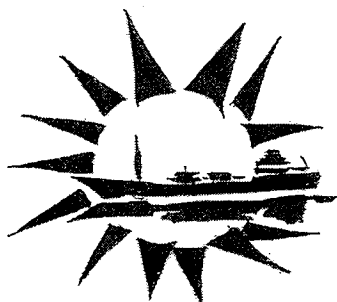
Lykke til!

KARLE TEIGE:

## Fra linjefart til borerigg

Straks før Skib-Rederi gikk i trykken ble jeg anmodet om å komme med noen personlige betraktninger angående skifte fra linjefart til oljeboring Offshore, samt det å gå ut med WW's første borerigg.

Jeg trivdes veldig godt i linjefarten, med utfordrende oppgaver i forbindelse med håndtering av alle sorter last, kontakt med mange interessante mennesker, og den stille tiden i sjøen med de fine skutene er noen av mine mange positive erfaringer fra linjefarten.



Årsaken til at jeg søkte meg over på borerigg var resultat av en rekke vurderinger. Først og fremst etter UNCTADkonferansen i 1973, som vedtok den såkalte 40-40-20 klausulen, følte jeg at jeg så «skriften på veggen» for norsk linjefart. Her i Norge hadde vi også en voldsom lønnsstigning og med våre, må jeg si arbeidsintensive linjeskip, ville vi, trodde jeg, ha vanskelig for å konkurrere med utviklingsland som HongKong, Singapore og India med sine lave hyrer. Vår struktur krever kapitalintensive enheter. Utviklingslandenes havner muliggjør ikke så mange av disse i linjefart. Derimot trodde jeg på en økende utvinning av olje fra havbunnen i dypere og mer utsatte farvann. Nå har det ikke gått slik jeg trodde da jeg søkte meg over til denne bransjen. Linjefarten er nå en av våre beste inntektskilder. Oljeriggene går i opplag, mens ratene er på lavmål. Men på sikt tror jeg dette vil forandre seg.

Arbeidsrytmen ombord i en borerigg er basert på å arbeide og sove. Det er 12 timers arbeidsdag, men man får like mye fritid hjemme som tid på riggen i syklusen på 14 eller 28 dager. Denne ordningen synes jeg var bedre enn i handelsflåten hvor man ofte følte savnet av å være lenge borte fra familien.

I det lange løp tror jeg arbeidsoppgavene ute på en borerigg blir mer ensformig enn i linjefarten. Det er selvfølgelig mange nye ting å sette seg inn i, og mange nye utfordrende oppgaver, men det er mye rutinearbeide som ofte har mer karakter av industri enn skipsfart. Det siste argument hører man nå også kanskje til sjøs.



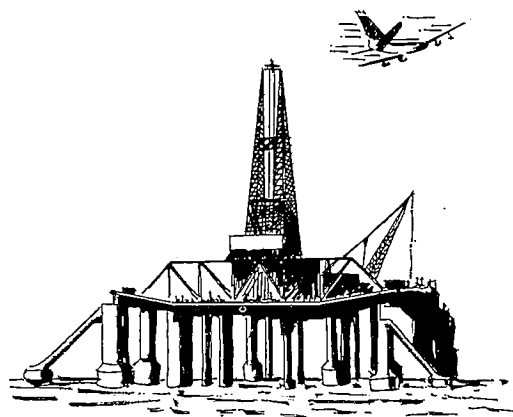
Av mat er det tradisjonelt en voldsom overflod. Til gjengjeld er lugarforholdene mye dårligere enn i handelsflåten. Vår rigg er lugarmessig av de beste, likevel finnes kun 2- og 4-manns lugarer. Kapteinen bor også i 2-manns lugar. Det skal være plass til 80 mann ombord, og da må man bo meget trangt. Både bo- og arbeidsforholdene resulterer i at menneskene på riggen kommer veldig nær hverandre. Dette har både positive og negative sider, og det stilles store krav til de mennesker som skal tilpasse seg hverandre.

Etter å ha vurdert «pro og cons» tror jeg at jeg kommer til å trives med dette. Jeg er ihverfall innstilt på oppgaven. Som det fremgår ovenfor er det blant annet mye fritid hjemme, samt god fortjeneste som motiverer for å søke stilling på en plattform i motsetning til mer hyggelig arbeidsmiljø på et skip med mindre fritid hjemme. Forskjellen i arbeidsmiljøene er imidlertid ikke stor.

Oljeboring både til sjøs og til lands er en industri som er utviklet i Amerika. Her i landet har vi liten erfaring på dette området. Vi er derfor nødt til å benytte utenlandske eksperter, mest amerikanske. Disse ekspertene har da selvfølgelig hatt stor inn-

flytelse på hele arbeidsmiljøet. Etter hvert som vi norske vinner mer erfaring, tror jeg nok miljøet vil ta mer preg av vår livsform. For oss som da relativt tidlig kom med i denne næringsgren, påhviler det et spesielt ansvar for at vi påvirker situasjonen slik at vi får med det beste fra både amerikansk oljeboring og norsk skipsfart. Når det gjelder norske «contractors», tror jeg vårt rederi har gått lengst i å ta med seg organisasjonsform, rutiner etc. fra vårt shipping-miljø. Akkurat derfor er det mange også utenfor Wilhelmsen som ser på vårt oppsett med stor interesse og med ønske om at det skal gå oss godt.

Til tross for vår høyt utviklede teknologi, har vi ennå, heldigvis vil jeg si, ikke kontroll over «moder natur». Vi må finne oss i hennes luner både på godt og ondt. Dette har alltid vært tilfelle til sjøs, og gjelder enda mer i offshore virksomhet. Vi er derfor avhengig av et visst hell. Det utstyret, både på skips- og boresiden, vi skal ut å møte naturkreftene med, er av det beste som er tilgjengelig i dag. H-3 riggen, som er ren norsk konstruksjon, er meget sjødyktig. Men den viktigste forutsetning for at vi kan møte alle utfordringer og oppnå gode resultater er kvalifisert personell som kan samarbeide og innrette seg etter hverandre. Denne forutsetning tror jeg også er til stede.



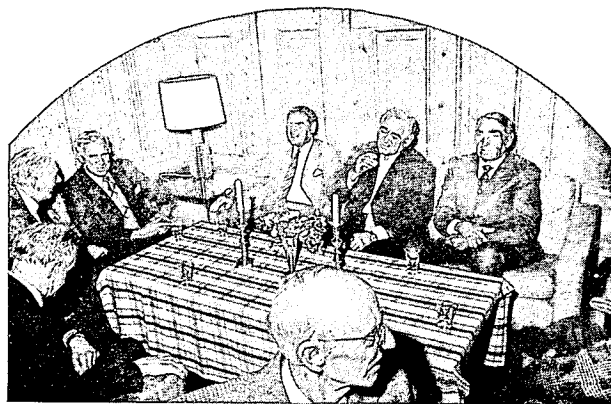
Når «TREASURE HUNTER» nå går ut på sitt første oppdrag, er i hvertfall en ting sikkert. Intet kontrollert er overlatt tilfældighetene. Alt er nøye planlagt og vurdert. Hvis nå bare «FORTUNE» også holder en liten hånd over oss, tror jeg sikkert at alt skal gå bra.

## Septemberdagens drøm

Mens sjøpensjonistene ved Olsok-tider drar på fisketur og setter hverandre husker-du-stevne i eftersommerens døsige dis, venter landpensjonistene til luften er klar under septemberdagens høye himmel. Da er det passe kaldt i vannet til at rusefanget Hurum-torsk smaker fortreffelig rundt SKRAMSTADS dekkede bord.

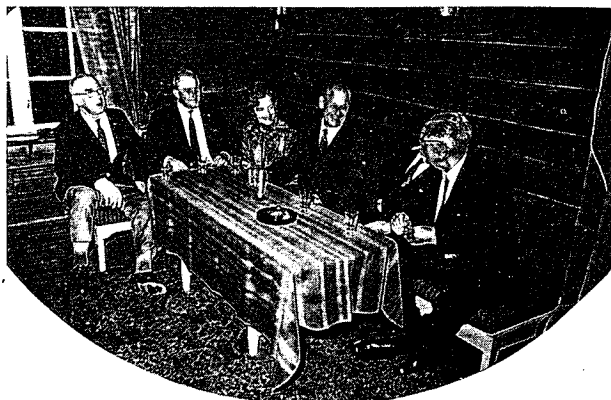
Som fisketur-entusiastene hvert år ber med seg et par landkrabber, gjør sistnevnte gjengjeld ved å invitere sjøens menn, denne gang representert ved kaptein Harald Harbak og maskinsjef Erik Thoresen, som forøvrig medbragte sitt elegante pianotrekkspill for akkompagnement til sangene, som unisont blev fremført rundt bordet, samt til en svingom efter middagen. En av sangene het — Septemberdagens drøm — og forfatteren gav vel uttrykk for den smule nødvendige dagdrøm som følger oss hele livet, det være seg i ungdommens vår, ved middagshøyden, eller på hellingen av en god og innholdsrik dag.

Septemberdagens drøm blev charmant og dyktig virkeliggjort av kontorets sekretærer Kirsten Bolstad, Boja Djupvik og Wenche Christiansen, som i flere år med sprudlende livsglede har hygget seg sammen med pensjonistene. Hjørdis Haagenrud var vertinne. Anker Engebretsen takket for maten. Kort karakteristikk for begge: Slottstappet. . . . .



I forgrunnen: Gunnar Gulbrandsen, videre til venstre Harald Andersen, Gustav Hansen, Ole W. Tenfjord, Josef Carlsen, Harald Harbak og Anker Engebretsen.

Fra venstre: Bjarne Dahl-Pedersen, Leif Johansen, Elisabeth Schive, Anders Rogstad og Rolf Kittelsen.





# TAMANO-SAKEN

## Største erstatningssak i rederiets og P.&I.-Assurandørenes historie

Med en last på 82.500 l.t. olje nr. 6 fra Puerto la Cruz fikk skipet los ombord ved Portland fyrskip kl. 23.35 den 21. juli 1972. Man styrte etter losens anvisninger, og tåken som var tykk ute ved fyrskipet letnet etter hvert. Det var således relativt god sikt da skipet gikk gjennom det trange Hussey Sound og senere ankret inne på havnen kl. 01.46 den 22.7.

Reisen fra Venezuela hadde forløpt normalt. Under innseilingen passertes bøye nr. 6 på så nært hold at utkikken på bakken mente å ha hørt en lyd som kunne tyde på at skipet hadde berørt bøyen på dets styrbord bau. På broen merket man intet til en slik eventuell berøring, og man mente å ha kommet vel i havn da ankeret ble droppet.

Straks etter oppankringen så man imidlertid at det kom olje på vannet samtidig som man hørte sus fra et rør på bakken.

Fra havnemyndighetene fikk man lånt et par oljelenser. En dykkerundersøkelse viste at skipet hadde fått en større revne i bunnen i st.b. nr. 1 tank, hvilket tydet på at skipet måtte ha berørt en grunne i sundet. Da de utlånte lenser var utilstrekkelige, ble nye rekvirert fra nærmeste sted utenfor staten, hvilket forårsaket en forsinkelse i arbeidet. Samtidig forsøkte man ved hjelp av lånte pumper å få skummet opp endel av oljen, og hjelpemidler som kjemikalier og halm ble også benyttet.

I mellomtiden var det dessverre lekket ut ytterligere olje (i alt ca. 100.000 gallons) som ble ført med strømmen frem og tilbake i Casco Bay og ellers langs strender og fjellklipper utover og forbi Hussey Sound.

Etter utlossing fikk skipet sjødyktighetsattest for reise i ballast til Brest hvor bunnskaden så ble utbedret.

### Sterk kritikk og store erstatningskrav

Uhellet vakte stor oppmerksomhet i byen og andre steder i U.S.A., og såvel los som skipets navigering ble kritisert. Havnemyndighetene fikk også kritikk for manglende beredskap til å møte et slikt oljesøl.

Det ble reist meget store erstatningskrav mot «Tamano» v/rederiet. De opprinnelige krav var:

I. Ved staten Maine	US\$ 100.000.000.—
II. Diverse «Class-Action» krav	US\$ 27.000.000.—
	<hr/>
	US\$ 127.000.000.—

### I. Krav fra staten Maine

Som et grunnlag for det store krav ble der fra Maine's side fremsatt følgende påstand:

1. at «Tamano» var sjødyktig før det kom inn i Hussey Sound, m.a.o. at grunnberøringen måtte ha skjedd på et tidligere tidspunkt under reisen.
2. at det var uaktsomt å losse «Tamano» etter oppankringen på havnen, og før man hadde fått resten av oljen ut av styrbord tank nr. 1.



3. at oljen har hatt en spesiell virkning på «livet» i sjøen, bl.a. at skjellene får endringer i muskelvevet som kan sammenlignes med kreft, og at dette så overføres til mennesker når de blir spist
4. at oljesølet har forårsaket en nedsatt reproduksjonsevne vedrørende skjell og hummer
5. at oljen inneholder visse gifter som har forårsaket varige skader i havbunnen.

For å motbevise disse alvorlige påstander ble det nødvendig med tildels omfattende og kostbare undersøkelser. Bl.a. fant man etter flere dykkerundersøkelser grunnstøtningsstedet på Soldier Ledge mellom bøye nr. 6 og 7. Prøver av havbunnen og fisk etc. ble undersøkt ved laboratorier, som for en stor del gikk i vår favør.

### II. Andre krav

Disse krav omfattet fiskere, hummerfiskere, skjellsamlere, småbåteiere, eiere av strender bl.a. badestrender, båtbøyer, kaier, brygger etc., tilsammen flere tusen krav. På 2 badestrender ble sanden fjernet og transport til et forbrenningsanlegg hvor oljen ble brent ut av sanden.

### Totalt erstatningsbeløp på \$6.000.000.

Under forhandlinger med motpartene viste det seg at flere av kravene var urimelig store. Tilslutt aksepterte disse et samlet oppgjør på \$ 1.500.000.— fordelt med \$ 700.000.— på staten og \$ 800.000.— for de øvrige kravstillere.

Videre påløp det \$ 2.500.000.— i rengjøringskostninger og \$ 250.000.— for skrogskader + tids- tap, slik at saken inkl. saksomkostninger andrar til ialt \$ 5.000.000.— for rederiet og dets assurandør.

I tillegg til dette oppgjør måtte skipets befraktere betale motparten en erstatning på \$ 1.000.000.— på grunn av feilaktige disposisjoner under lossingen av skipet.

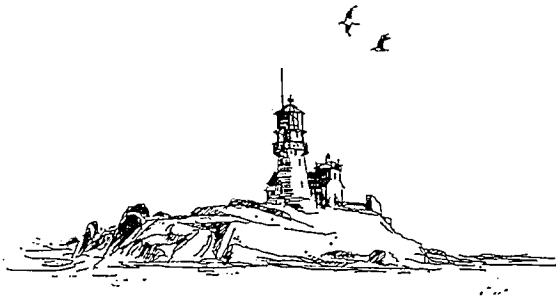
## Årsaken til uhellet:

### TRE BØYER UTE AV POSISJON

Den 20.7 1972 mens «Tamano» var underveis fra Venezuela foretok Coast Guard en ommerking av bøyene i Hussey Sound. Under dette arbeid ble 2 av bøyene (nr. 3 og nr. 7) tatt midlertidig opp med ankerfestene, mens bøye nr. 6 (tidligere nr. 4) kun fikk det nye nr. påmalt i sin posisjon. Samtlige bøyer var ifølge Coast Guard blitt posisjonsbestemt på sin tidligere plass etter dette arbeid, og losen for «Tamano» hadde før innlosingen av skipet fått klar beskjed om at bøyene lå i riktig posisjon.

Under kontrollpeilinger etter uhellet viste det seg imidlertid at de tre bøyene var ute av posisjon, nemlig nr. 6 ca. 215 fot i SO retning, nr. 7 ca. 175 fot i NV retning og nr. 3 ca. 130 fot i NO retning.

Grunnstøtningsstedet ga et bevis for at årsaken til uhellet måtte henføres til denne feilplassering av bøyene. Av denne grunn anla man så regress-søksmål mot Coast Guard v/U.S.A. for utgiftene vedrørende uhellet.



### U.S. District Court, Portland, Maine slår fast:

#### U.S.A. ANSVARLIG!

I en dom på 44 sider avsagt ved United States District Court i Portland, Maine den 3.10 d.å. blir årsaken til uhellet henført til U.S. Coast Guard's forømmelse ved ikke å påse at nevnte bøyer lå i riktig posisjon. (Den individuelle omnummerering av bøyene hadde derimot ingen selvstendig betydning for uhellet). Som følge av dette er U.S.A. holdt 100% ansvarlig for uhellet.

Det er videre meget gledelig å konstatere at hverken skipets los eller «Tamano's» offiserer og besetning i det hele tatt er kritisert i dommen.

Appellfristen for dommen utløper pr. 9.12 d.å., og det gjenstår å se hvorvidt U.S.A. vil appellere dommen.

Ellers er det interessant å konstatere at Coast Guard allerede har tatt en konsekvens av saken ved at de nye symbolene for bøyene i Notice to Mariners er forandret derhen at de nå i motsetning til tidligere angir bøyenes omtrentlige plass. Dette er et nytt bevis på Coast Guard's forsøk på å unngå ansvar for egen forømmelse ved ikke å plassere bøyene i nøyaktig posisjon. Videre vil dette formodentlig medføre en viss usikkerhet i navigasjonen for skip av «Tamano's» størrelse i slike meget trange løp som Hussey Sound, kanskje spesielt om natten. Såvidt vi forstår blir nå kun det andre innløp til Portland benyttet for større skip.

Forøvrig skal det bemerkes at Maine's lokale oljesølslov ikke strider mot U.S.A.'s konstitusjon, og at denne lov faktisk gir et ubegrenset ansvar for oljesøl. Dette betyr at man faktisk kunne blitt ansvarlig for de første kjempestore beløp hvis det ikke hadde lykkes å få redusert kravene, og saken forøvrig var gått i «Tamano's» disfavør. Og siden P. & I. assurandørene opererer med et maks. ansvar for oljesøl, ville også rederiet måttet bære sin del av beløpene. Dette forhold og befrakternes forrannevnte ansvar for såkalte «Punitive damages» medførte et sterkere engasjement enn vanlig for rederiet i saken.

Til orientering kan nevnes at Florida er den andre staten i U.S.A. som har en lignende lov selvom denne ikke er fullt så streng. De øvrige stater i U.S.A. har derimot et maks. ansvar for oljesøl som vanligvis ligger innenfor de forsikringsmessige beløp.

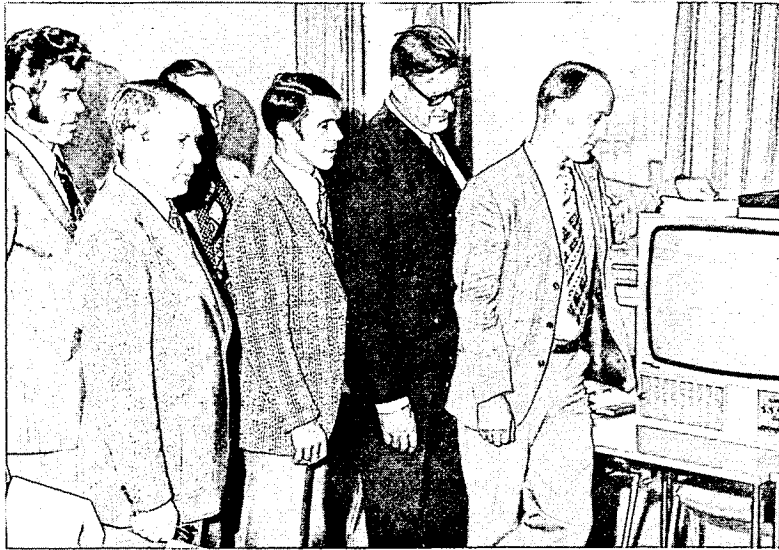
### HEDER TIL AMERIKANSK RETTSVESEN

Aviskommentarene etter dommen er interessante både fordi de viser at samfunnet, naturlig nok kan man si, betrakter oljesøl av denne størrelse som en ulykke. Ikke minst av denne grunn er den dom vi nå har fått meget tilfredsstillende, og den tjener det amerikanske rettsvesen til stor heder.

Som kjent er det i den senere tid blitt meget strenge krav mot forurensinger, ikke minst når det gjelder oljesøl. Det virker derfor skremmende for rederi og assurandør når rapporter om slike uhell mottas. Det kvantum olje som lekket ut ved dette uhellet, er faktisk ikke mer enn en vanlig bunkersbeholdning for et skip. Når man så ser hvilke konsekvenser et sådant uhell kan få, vil vi igjen henstille til de ombord om å utvise all mulig aktsomhet, slik at oljesøl kan unngås i fremtiden.



*"Drop my wives at Harrods for their Christmas shopping and then drop me at the Ministry of Defence for mine."*



## REDERIKONFERANSE

Rederikonferansen går videre, og nylig ble konferanse nr. 18 avviklet i undervisningsrommet.

Skib-Rederi har tidligere omtalt konferansens opplegg og innhold samt vist en del glimt fra aktivitetene under konferansen.

Denne gang benyttet vi derfor muligheten til å forevige konferansedeltagerne i forbindelse med en gruppeoppgave knyttet til temaet lederskap.

En av gruppene har nettopp avsluttet diskusjonen om løsningen på oppgaven og ser her nærmere på hvordan de arbeidet med problemene. Her kommer det interne TV-anlegget inn som et nyttig hjelpemiddel.

Fra venstre ser vi kaptein Leif Øksnevåg, maskinsjef Odd Mathisen, 1. maskinist Leidulf Glærum, Anfinn Kuvik fra Havneavdelingen, kaptein Jakob Jakobsen og overstyrmann Rolf Nilsen.

Oppgaven har også i denne gruppen vært gjenstand for en livlig diskusjon og etter ansiktsuttrykkene å dømme synes de fleste å være fornøyd med resultatet. Fra venstre rundt bordet ser vi maskinsjef Idar Øystrom, mannskapssekretær Einar Steen-Olsen, kaptein Kåre Antonsen, stuert Asbjørn Hansen, maskinsjef Johan Petterød, kaptein Rolf Isaksen og innkjøpssjef Erik R. Sundby.



## En vurdering av våre interne rederikonferanser

Den interne rederikonferansen har nå pågått i 2 1/2 år, og konferanseledelsen har det siste året vært svært opptatt av å samle og systematisere synspunkter på konferansen fra flest mulig av deltagerne. Hensikten med dette har vært å forsøke å få et mål på hva konferansen gir, samtidig som man ønsket å utvikle den videre på grunnlag av de kommentarer og synspunkter som kom inn. En slik undersøkelse er nå avsluttet etter at 125 tidligere deltagere har besvart et omfattende spørreskjema.

Svarene er ferdig bearbeidet og systematisert og går inn som en prosjektoppgave i SDS-prosjekt nr. 26 (System for Drift av Skip) — Utvikling av personell — administrativ kompetanse.

Det vil føre for langt å komme inn på resultatene og konklusjoner her — men det har vært gledelig å registrere — på grunnlag av data fra denne undersøkelsen — at konferansen i det store og hele oppfyller sin målsetting. Den oppleves av deltagerne som et meget nyttig tiltak når det gjelder å bedre samarbeide og kommunikasjon samt øke forståelsen for den personellmessige siden av lederfunksjonen og rederiets systemer for drift av skip.

For interesserte som har deltatt i undersøkelsen har vi et begrenset antall rapporter som kan fås ved henvendelse til Hans Chr. Bangsmoen.

Til slutt en hjertelig takk til dem som har tatt seg tid til å besvare spørreskjemaet — og derved gitt oss muligheten til å arbeide videre med å forbedre og videreutvikle rederikonferansen.

# SKIPSADOPSJON

Adopsjonsforholdet mellom Siggerud Skole på Ski og M/S TYR er et av de mest vellykkede i landet. Her er det ikke en klasse som har adoptert skipet, men hele skolen, og alle klassetrinn er med på å holde kontakten levende. Kaptein Rolf Anderen, som har stått ombord i TYR i tre perioder, har vært en ildsjel når det gjelder å holde barna orientert om hva som foregår ombord i båten.

Fra alle kanter av verden har han og mannskapet sendt bilder og gjenstander hjem til Siggerud Skole. Omfanget av virksomheten fikk vi et klart inntrykk av da vi besøkte Siggerud Skoles utstilling i Ski Rådhus forleden. Halvparten av vestibylen var viet skipsadopsjonen. Her var vannpiper og urner fra Kuwait, skjold og trommer, primitive musikkinstrumenter og nydelig utskårne trefigurer og masker fra Afrika, spisepinner fra Japan, arabiske kaffekanner og drikkebegre, dukker fra alle verdenshjørner, gjenstander i utskåret horn og illustrerte montasjer fra alle verdens havner. Sentrum for utstillingen er en tro miniatyr av TYR, som kaptein Andersen egenhendig har laget. Elevene gjør også sitt, syr og strikker duker og puter og applikerer veggtepper som sendes som gaver til skipet. Til jul lager hver klasse minst to gaver, så alle ombord får en personlig gave fra skolen under juletreet. Juleandakten på skolen blir tatt opp på bånd og sendt skipet.

Utstillingen har vakt oppsikt i Ski og har fått bred omtale i presse og radio. Dette vil sikkert inspirere andre skoler til å engasjere seg i skipsadopsjonssaken. Skolene står imidlertid allerede i kø for å få adopsjonsskip, så det er sjøsiden vi venter på. Alle ombord som måtte være interessert i en slik skolekontakt kan skrive til rederiets informasjonsavdeling eller direkte til Norsk Skipsadopsjonskontor, Rådhusgaten 25, Oslo 1.

Tønsberg Handelsgymnasium har ikke noe adopsjonsskip, men de har nesten adoptert selve rederiet. Hvert år har vi besøk av avgangsklassen, så også i år. 7. november toget det inn 24 elever, mest piker pussig nok, som ble behørig informert om rederiets virksomhet, spesielt på olje- og mannskapssektoren. Det ble vist film og servert forfriskninger, og vi hadde inntrykk av at klassen var vel fornøyd med besøket.

Overstyrmann Sverre Stener Jensen fra M/S TRINIDAD besøkte Bryn skole da han var hjemme på ferie i oktober. M/T TAURUS er egentlig skolens adopsjonsskip, men tankbåtene er jo aldri hjemme, så elevene syntes det var ekstra stas å få besøk av en vaskeekte sjømann.

Kaptein Per Podhorny fra TENDER TROUT er glad i unger. Han har fartet land og strand rundt mens han var på ferie og besøkt våre adopsjonsskoler. Meget motvillig trakk han i uniform, for det synes barna er ekstra stas, og fortalte om livet ombord på suppskip. Et eksempel til efterfølgelse.

Vi som steller med skipsadopsjon er spesielt takknemlig når rederiets seilende vil ta seg tid til å besøke skoler når de er hjemme på ferie. Det holder kontakten med sjøen levende og er uhyre populært blant elevene.

AHo



Kaptein Per Podhorny midt i flokken på Raufoss Barneskole. Adopsjonsskipet her er TAKARA.



Demonstrasjon av flaggheising var tydeligvis populært for elevene ved Elton off. skole.

RAPPORT FRA

# ANTWERPEN

AV DIREKTØR WALTER OSTERRIETH  
BEST & OSERRIETH S.A.

Siden 1924 har COMPTOIR MARITIME OSTERRIETH vært agent for Wilh. Wilhelmsen for Australialinjen og siden for de fleste linjer for Europa. WW skip har i disse årene utgjort et viktig innslag i Antwerpens trafikkbilde. Med den voldsomme utvikling som havnen fikk p.g.a. ti-årsplanen 1955/65 ble skipene etter den tid gode kunder ved SEAPORT TERMINAL's flotte anlegg i Churchilldock, med god stor forkaai, rommelige skur og de mest moderne general purpose kraner som finnes i havnen.

Antall WW skip som anløper Antwerpen er de siste år gått tilbake p.g.a. rasjonalisering i linje-samseiling, og delvis ved omlegging av Scan-Austral-trafikken til Rotterdam/Vlissingen.

Vårt firma har i de senere år diversifisert sine agenter, som idag er — geografisk sett — usedvanlig spredt.

Utenom Shipping Department (som fra 1971 drives i hyggelig innredede nye felleskontorer i Franklin Rooseveltplass 12, for de to tidligere selskaper COMPTOIR MARITIME OSTERRIETH og J. P. BEST & CO.) har vi også det viktige og aggressive Forwarding Department. Videre et Passasjerkontor samt av-

delinger i havenene Vlissingen, Gent og Zeebrugge.

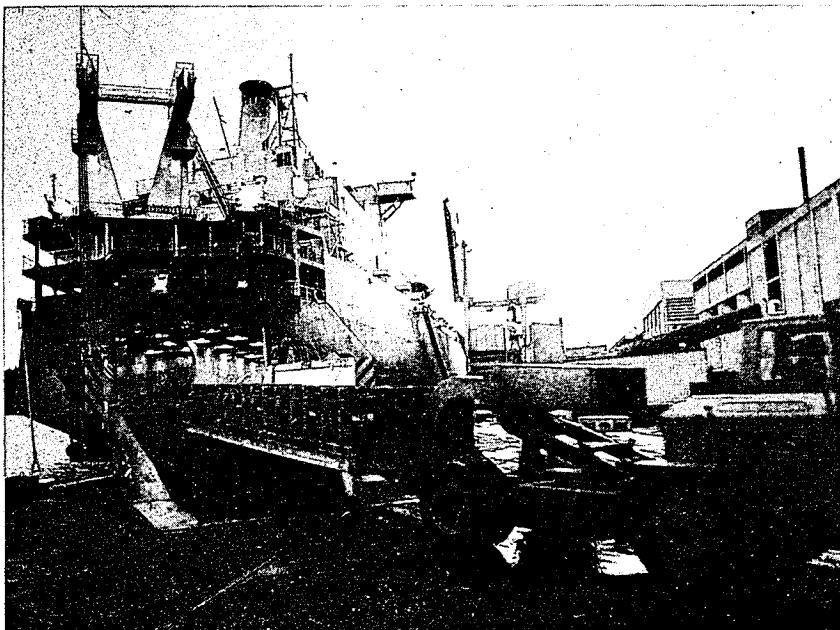
Også Belgias økonomi er rammet av den lavkonjunktur som hersker i Europa med produksjonsnedgang, inflasjon og arbeidsløshet. Antwerpen, som transitthavn, er sterkt avhengig av økonomisk trivsel i nabolandene i likhet med de hollandske havner.

Imidlertid har vi en havn som har vært i stadig utvikling siden 1863, og den belgiske arbeider, både i industri og administrasjon er kjent for sin arbeids glede. Sist, men ikke minst, har vi havnearbeiderne i Antwerpen som utvilsomt hører til de dyktigste i verden. Arbeidet blir hurtig og ordentlig gjort, streik har ikke forekommet på mange år, og rederiene vet at deres skip ikke taper tid her nede. Samtidig har man god tilgang på råvarer som importeres og ferdigvarer som eksporteres, slik at hvert anløp er fordelaktig både inngående og utgående.

23. september 1975 var en ny merkedag i Antwerpens historie. Da ble «SCHELDE-RHEIN»-forbindelsen innviet, en kanalvei som bringer havnen nærmere vårt hinterland og frigjør elven Schelde for den sjøgående trafikk som har vært til stor sjenanse for lekertrafikken tidligere.

## TOMBARRA i Kristiansand med 3000 tonn nikkelmasse

Med M/S «TOMBARRA» fikk Kristiansand sitt første anløp av et oversjøisk containerskip av en størrelse som ruvet.



Blant våre mange gode forbindelser på Sørlandet, har vi Falconbridge, Kristiansand, som fremstiller en ren nikkell. Råstoffet for denne produksjon er nikkellmatte, som vanligvis importeres fra Canada. På grunn av omfattende streiker i Canada, stoppet tilførselen på råstoffet opp, og når så behovet er ca. 100 tonn pr. døgn, kunne dette lett medføre risiko for permittering og oppsigelser.

Falconbridge rettet derfor blikket mot nye «forsyningskilder», og det ble i all hast skipet ca. 3.000 tonn nikkellmatte i fat fra Fremantle med M/S «Tombarra». Skipet, som ved sin størrelse og egenart vakte stor oppmerksomhet, losset ved Falconbridge's egen kai den 21/9 d.å. Gjennom godt samarbeid mellom skip, mottager og våre agenter ble det oppnådd en produksjon på 650 tonn pr. time.

Streik i Canada gir last fra Fremantle. «Den enes død, — den annens brød» — men hvor lenge? Vi må vel bare erkjenne at blikket igjen rettes mot Canada så snart alt normaliseres der. Australia ligger — beklageligvis for oss — for langt borte til å kunne konkurrere.

Bog/-

# Beregn formkurven –

## Rasjoner med kreftene

Det skader ikke friske mennesker å jobbe hardt, er uttalt fra legehøld og stress-eksperter. Stor arbeidsinnsats må imidlertid vekse med avslapning, og både muskler og hjerneceller må brukes med fornuft og med måte. Sammenlign med en av idrettsmannens fremste egenskaper som er å rasjonere med kreftene.

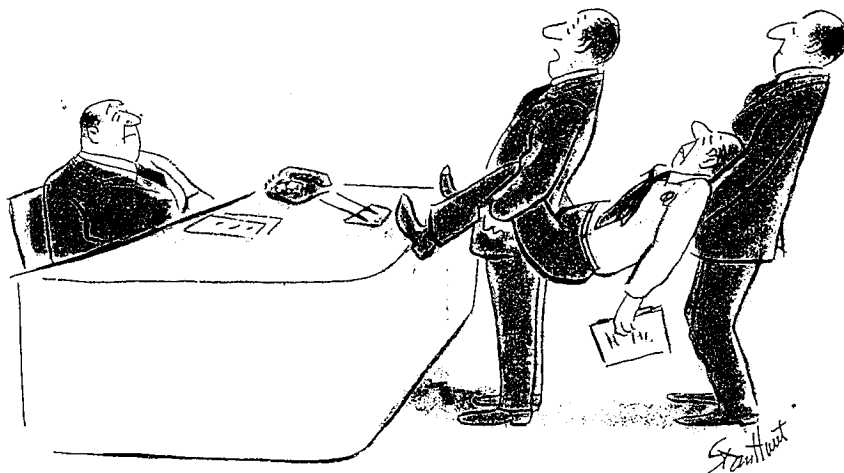
Jo hardere du arbeider, desto mer rekreasjon trenger du. Og rekreasjon er ikke bare for moro skyld, for adspredelsens skyld, men også for å møte «fit for fight» til neste dags arbeide.

At dagen ikke strekker til, betyr bare at du må delegere og prioritere strengere og gjennomføre et avstressende system for din egen arbeidsdag. Det er ikke lett å hoppe av trikken i fart — heller ikke av stress-karusellen. Men man må gjøre som skipsmegleren, spørre seg selv: Hvor bærer det hen?

Dagen kan oppleves uten å kjenne «hverdagens tømmermenn», blant annet ved å følge disse velmente råd:

### På jobben:

1. Sett opp en prioriteringsliste for dagens (ukens) arbeide og følg den.



*"He knocked himself out on that report you wanted, Chief, but he insisted on giving it to you in person."*

2. Lær å delegere hvis du er i posisjon til å gjøre det.
3. Sett deadline for deg selv.
4. Etter å ha fullført en del oppgaver, slapp av og «pust gjennom nesen» før du begynner på de neste.
5. Still klokken tre minuttet frem.
6. Hvis du blir frustrert, spør deg selv hvorfor, og møt problemet som en utfordring.
7. Slapp av og ta deg tid ved lunsjen.
8. Ikke tro at du kan behandle alt, rådfør deg gjerne med andre.

### I fritiden:

1. Ta ikke med deg jobben hjem. Kutt ut i week-enden.
2. Les ikke bare fagblader og tidsskrifter. Slapp av med litt lødig lesning.
3. Av og til — gjør absolutt ingenting. Det er restituerende.
4. Frisk luft og mosjon er godt mot stress.
5. Plei en hobby eller fritidsbeskjeftigelse.
6. Hvis du er under konstant press, ta en ukes ferie.



## Kasett-ordningen for sjøfolk endelig i orden

Sjøfolk i utenriksfart vil i begynnelsen av neste måned kunne se norsk fjernsyn ved overføring av nyheter og idrettsstoff ved hjelp av TV-kassetter. Statsråd Bjartmar Gjerde opplyste i Stortinget tirsdag at de ansatte i Kringkastingen gjennom sine organisasjoner har samtykket i en slik prøveordning.

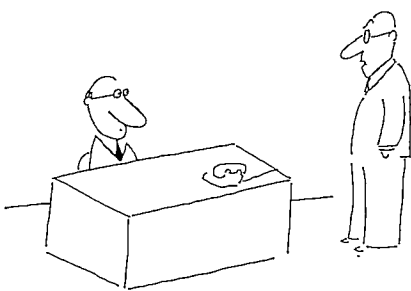
Programmene vil bestå av innslag fra Dagsrevyen, Kveldsnytt og Sportsrevyen, foruten overføring eller utdrag av idrettsarrangementer.

Det er Statens Velferdskontor for

Handelsflåten som skal ta seg av den praktiske gjennomføringen av tiltaket, og man regner med at prøveordningen kan starte allerede i løpet av første eller annen uke i november dersom det ikke skulle oppstå uforutsatte praktiske problemer.

— Jeg er glad for at denne begrensede ordningen nå ser ut til å ha funnet sin løsning, men vi må finne frem til mer omfattende løsninger på lengre sikt, sa statsråd Gjerde.

«NH & ST» 15/10-75.



*C. Barroett*

*"Ogden, you're not centered!"*

# WW og en særnorsk tradisjon

Linje-akevitten er en sær-norsk spesialitet og et kjent og kjærkomment tilskudd til et godt måltid.

Til linjeakevitten er det laget en egen brosjyre — med en artig historikk, eller rettere sagt historie. Teksten er skrevet av den kjente Odd Børretzen.

*Vi vet ikke hvem det var som oppdaget det. Ikke en gang i hvilken av kystbyene oppdagelsen ble gjort vet vi. Men la oss tenke oss at begivenheten fant sted en høstkveld i 1850—60-årene. Hvor de hjemløse skipperne har samlet seg i klubben og der sittet i hver sin krittpipe-røyksky og forsøkt å nå ut til hverandre over de små glass og den røde mahogny. Stillferdig og lett rødusset boblende av trang til å meddele seg om sesongens opplevelser fra den vide verden og de dype hav.*

Det kunne være så mangt å fortelle om bare noen ville høre etter og bli ferdig med sine egne historier fra Rio. Om nerveslitende diskusjoner på flamsk med alvorlige hollandske embetsmenn i det fjerne Batavien, om strømmen i Sundastredet, om en ukjent og nijs sykdom som drepte en matros ved Cap Finisterre. Blå og sort var han over det hele, tross idelig vask og røyking med krutt og svovel. Om klippfisk-prisene i Marseille. Om en forunderlig grisunge som ble tam som en skipshund og klok som en prest og som man ikke hadde fått seg til å slakte. Om en synsk tømmermann som kunne spå været så mirakels nøyaktig ved å smake på sjøvannet.

Og i denne buldrende festivitas har det kanskje hendt seg at man har sluppet opp for brændevin. Av en eller annen grund. Slikt hender. Og en av disse havets menn har

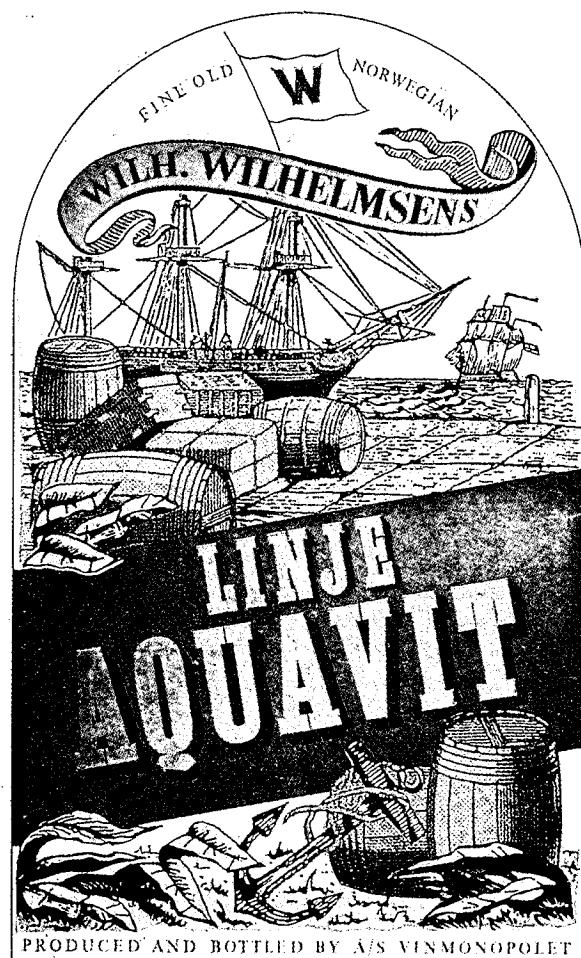
kommet i tanker om et lite anker Aqua Vita som er blitt liggende igjen i rommet ombord. En del av skipsprovianten som ble til overs og ble med hjem igjen. Og denne skipper har latt seg ro ut i den blå august-natt, hvor de oppankrede skuter har dukket enda svartere ut av mørket, med master og rær som uryddige broderier mot himmelen. Og ombord har han gått og iland blitt rodd med det lille anker brændevin i fanget. Og klubbens medlemmer har smakt og slått fast at dette var en kostelig drikk. En gylden, rund og vidunderlig elv av ild i strupen. Denne aqua vita som hadde seilt så langt var blitt noe av aparte karakter: Linie-aquaviten var tilført landet og verdenskulturen.

Et lite land som Norge er som en dråpe i kultur-havet. Og det er ikke så mye vi har hatt å tilføre dette havet kan hende. Men linje-akevitten er i hvert fall en sær-norsk spesi-

alitet, om noe er det. Da brennevinsforbudet ble opphevet i landet i 1927, tok A/S Vinmonopolet opp den gamle tradisjonen som de private vinforhandlerne hadde opprettholdt før.

Akevitt av utsøkt kvalitet blir sendt i 5000 liters «butts», gamle sherry-fat, med et av Wilh. Wilhelmsens skip til Australia og tilbake.

La oss ikke spekulere for mye over hva som egentlig foregår med akevitten på denne tilsynelatende overflodige reise rundt halve kloden. La oss drikke ut glasset og være fornøyd over at resultatet, uansett årsak, er blitt hva det er blitt. Iskald Linie aquavit til kaldt-bordet, til salt og krydret sild, til svinekam eller lutefisk. Ho-ho, en smak som gylden honning og fløte, blomster og kløvergress, sol og vind, livets eget ildfulle vann i strupen. Linie Aquavit!



MINI MAL:

## Lettsaltet sideflesk



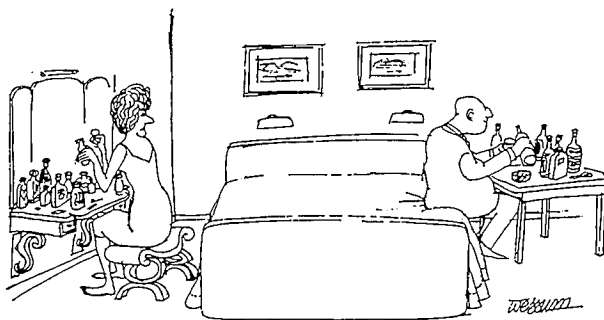
Når de gamle brukte uttrykket *x* for *u* og seks for *sju*, mente de noe som var uryddig og uoversiktlig. Noget som ikke passet skikkelig inn i dagligdagse og gode forhold. Og når jeg sier «de gamle», mener jeg kort og godt de mennesker som engang var nøyaktige, flittige og ansvarsbevisste, og som etter evne forsøkte å tilegne seg den smule dannelselse som må til for å gjøre det hyggelig mellom mennesker. De gamle hadde yrkesstoltbet, de var rettferdige og hilste ærbødig på Lensmannen. Han var bygdens øvrighet. Han representerte lov og rett.

Hilser noen på Lensmannen idag? Nei. Vi raner banken på hans hjemsted og brenner hjemme rett for hans nese. Vi lar oss, syv voksne mennesker i tallet, putte inn i et bankhvelv, uten så mye som å kny. Bankraneren ler av oss og kjører bort i vår egen bil. På våre vakre gravlunder lar vi rampen rive ned støttene og på T-banen ser vi lakoniske på at foretne lømler napper stoken fra en blind åttiåring. Det er *x* for *u* og seks for *sju*. Henrik Groth har påvist forfallet lenge, Alf Larsen lenge før ham. Men heller ikke Jerusalem visste hva som tjente til dens fred.

Vi har alle skyld i forfallet og kaoset. Folk i politietaten fordi enkelte av dem ikke lever som om de skulle befinne seg der. Rampegutten er produktet av vår feilslåtte pedagogikk og vår late undfallenhet. Bankranerne er foret opp som broilere i velferdsstatens subsidierte hønseri. Vi har alle latt oss fange inn i en fordumningsprosess, ledet og organisert av de menn som Groth kaller halvistuderte røvere. Det er *x* og *u* for seks og *sju*.

Veien tilbake blir tung å gå. Men den blir påbegynt om ikke så lenge. En eller annen sunn, levende og sterk person vil en dag ikke gå inn i noe bankhvelv. Han vil slå den narkotikanervøse tølper ned, sette ham i tungt arbeide og føre oss andre sauer ut av den ørken vi så sørgelig har grumset oss inn i. Men som sagt: Det blir en tung vei.

Fordumningen har gjennomsyret alt. Det er ikke bare i Stortinget, hvor 155 folkevalgte representanter i fullt alvor stemmer over om det kan plukkes multekart i Norge. Det er ikke bare i Departementet, hvor man fabler om brus med citronsmak og født appelsin. Vår forretningsstand, som gjerne er betraktet som klartenkende mennesker, lar seg også lure med av de halvistuderte røvere. Således reklamerer et av byens større varehus i dagens avis: Sparesalg. Lettsaltet sideflesk kr. 22,80. Dior strømpebukse kr. 8,95. Kommentarer overflødig. Det er *x* for *u* og seks for *sju*. Hvor herlig er det ikke med et godt måltid mat. Lettsaltet sideflesk står for mitt eget vedkommende som en drømmerett fra bestemors deilige kjøkken. Stekt, lettsaltet sideflesk. Med duppe. Ikke med strømpebukse.



"Du og disse flaskene dine!"



# «Godt Nytt» - hver eneste dag

SKIB-REDERI INTERVJUER  
BJARNE AMUNDSEN

Bjarne Amundsen — også kjent som ordkunstneren MINI MAL — er maksimalt menneskelig. Det sier ihvertfall de som kjenner han blant kontoransatte og seilende, og dem er det mange av. Hans redersosiale gjøremål gjennom mange år har gjort han til en tålmodig mann. En med sans for livets realiteter. Vi har opplevet B. Amundsen som WIL-Postens redaktør og som festskriftenes ordflanør, ikke uten en viss suksess. Og Bjarne smiler kledelig, men langt fra beskjemmet over vår påstand om at han har sans for de nære ting, bordets gleder og det kvinnelige kjønn — i nevnte rekkefølge.



— Noen kommentarer til introduksjonen, Bjarne?

Pene ord var det. De lød som musikk.

— Noe om din arbeidsdag i rederiet?

Jeg begynte i rederiet 1. juli 1940 som telegrafist ombord i «TOURCOING». I oktober 1946 var jeg så heldig å komme inn på kontoret, og startet i Inspeksjonens innkjøpsavdeling. Våren 1949 overført til mannskapssektoren, hvor jeg senere har virket og hatt gleden av å arbeide med levende mennesker i alle disse år.

— Spesielle hendelser gjennom årene?

En deilig vårkveld skulle jeg se en mann vel avgårde på Fornebu, og kom i Ford Lincoln Continental med uniformert sjåfør. En nydelig stewardess springer mot oss og roper med en like nydelig stemme: Er det direktør Carlsson fra Stockholm? Jeg forstod at flyet ventet på denne høyst etterlengtede direktør og skulle så inderlig gjerne vært Carlsson. Men jeg var bare Amundsen fra Lambertseter og deiligheten sukket oppgitt. — Men jeg ble da tatt for direktør — sa jeg til sjåføren, som ikke klarte å un-

dertrykke et smil. Han skjønte vel hva som indikerte direktøren.

— MINI MAL og Skib-Rederi?

Da SKIB-REDERI så dagens lys på mangekilos kunsttrykkpapir, var jeg skuffet over at WIL-POSTEN måtte gå inn. Men en skigard kan ikke vare evig. Jeg blev fra første stund glad i vårt elegante informasjonsorgan og har gjennom årene gjestet spaltene med både orienterende notabener, informative artikler og mest disse små petit-fabuleringer blott til lyst. Jeg mener SKIB-REDERI har en meget stor misjon og at bladet bør sendes flest mulig, da jeg vet det har godt ord på seg, og dermed kan bli firmaets beste PR.

— Hva bedriver du helst i fritiden?

All slags lesning. Spesielt Salomos ordsprog, som er «godt nytt» hver eneste dag.

— Hva er det beste du vet?

Erter, salt kjøtt og flesk med Gammel reserve og Ringnes pils.

— Hva eller hvem er det morsomste du vet?

Leif Juster.

— Hvilken yrkesgruppe beundrer du mest?

Sjøfolkene.

— Kvinneåret?

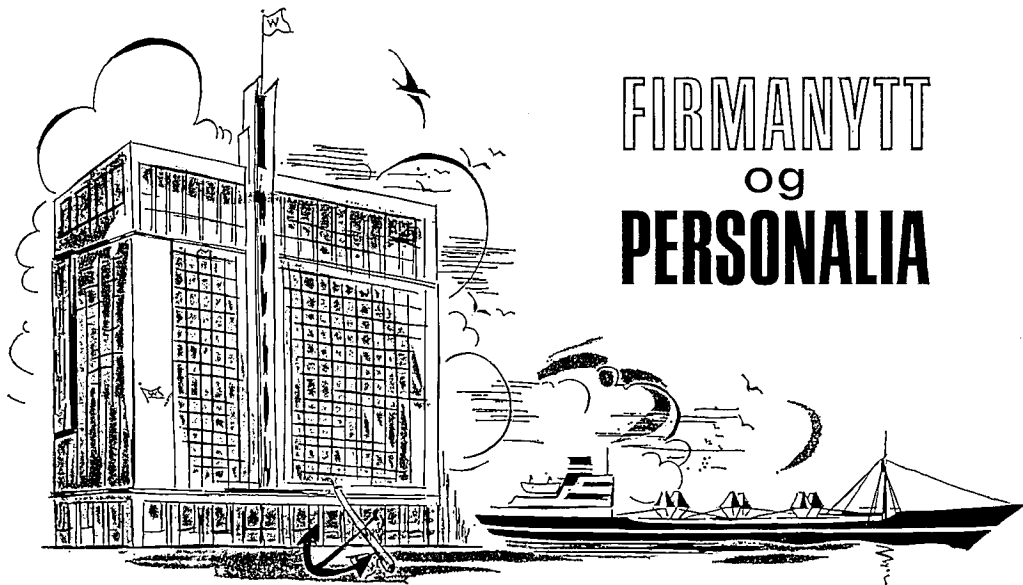
Mor syr. Far leser. En vidunderlig og harmonisk situasjon. Vi må ikke knote ved Vår Herres skaperverk.

— Hva synes du om omverdenen?

Omverdenen er bra. Takket være at Mor og Far i generasjoner har henholdsvis sydd og lest oss frem til et folk med rike og trivelige kår, har ungdommen idag de fineste chanser til å føre dette gode verk videre. Skampletter som bomsen i Hovedstadens parker får Syse og Nordengen ta seg av, rense tempelet og la vår vakre by bli spik and span. De unge som har det så godt at de forakter Mors møysommelige søm og Fars uoppholdelige slit, får ta støytten selv. Den kommer hårdt og uventet.

— Noe om personen Amundsen?

Personen Amundsen synes livet er deilig i alle dets avskygninger. Bare det å puste og være til er en nytelse. For ham er livets lykke bygget på de fine, små resonans-topper som kaffekoppen om morgenen, et smil fra et medmenneske, synet av en lys lokk og en velformet legg.



# FIRMANYTT og PERSONALIA

## IN MEMORIAM

Kaptein Finn Melsom avgikk ved døden 8/10-75 etter å ha vært syk ved fratredelsen fra «TURCOMAN» i slutten av juli. Han begynte i vårt rederi juni 1958 etter lang tjeneste på fangstekspedisjoner som hvalskytter og kaptein. Melsom begynte hos oss som 1. styrmann, men avanserte raskt til kaptein og førte flere av våre større tankbåter. Kaptein Melsom var en bedersmann, som nøt stor respekt ombord og iland.

Kaptein Just Sigurd Jabren avgikk plutselig ved døden ombord i «TARN» på skipets reise fra Persiske Gulf til Europa 28/11-75. Han begynte som dekksgutt i mars 1940, blev 3. styrmann i 1949 og kaptein i 1959. Kaptein Jabren førte en lang rekke av våre linjeskip og var en meget avholdt og dyktig mann.

## VI GRATULERER

### 100 års fødselsdag

Firmaet kan glede seg over å ha en lang rekke spreke og kjække pensjonister. En av dem, fru Sigrid Thorvaldson, har nu oppnådd den anselige alder av 100 år!

Fru Thorvaldson er enke etter tidligere kontorsjef Jørgen Thorvaldson, som begynte i rederiet i 1892 i en alder av 18 år.

Fru Thorvaldson har alltid vært sosialt interessert, og da Nøtterøy Røde Kors i sin tid ble opprettet, ble hun foreningens første formann.

SKIB-REDERI sender fru Thorvaldson alle gode ønsker.

### 60 års fødselsdag

Torbjørn G. Sæther

### 50 års fødselsdag

Oddvar Andersen, Arne Lie Larsen, Øivind Storehjem, Odd Kjønnørød

### 25 års tjeneste

Erik Edman, Ludvig Aadnesen, Halfdan Løken.

## FRATREDEN MED PENSJON

Ved årsskiftet 1975/76 vil en rekke av rederiets fortjente medarbeidere trekke seg tilbake med pensjon etter mangeårig arbeide i firmaets tjeneste.

SKIB-REDERI ønsker dem mange og gode og innholdsrike år som pensjonister og som aktive medlemmer av Wilhelmsen Seniorklubb. Husk at kaffekjelen står klar hver onsdag i store kantine i RA fra kl. 1345 og utover et par timers tid. Velkommen til klubben!

Maskinsjef **Hans Johan Nilsen** sluttet i aktiv tjeneste i november 1975. Han begynte som motormann ombord i «TAI YIN» i 1938 og ble allerede året etter forfremmet til maskinassistent. Han avanserte i de enkelte stillinger og ble maskinsjef i 1953. Denne krevende stilling har han hatt ombord i en rekke av våre linjeskip, sist «TORRENS», som han var med å etterse byggingen av og fulgte fra første tur. Maskinsjef Nilsen innehar Norges Rederforbunds gullmedalje og er forlenget tildelt rederiets 25 års jubileumsgave. Nilsen har vært et forbilde på en dyktig leder, som har avtvunget den største respekt og aktelse såvel ombord som i land. Vi ønsker ham et langt og lykkelig otium i sitt deilige hjem på Nøtterøy.

### Jacob B. Larssen

Sytten år gammel gikk Jacob B. Larssen i 1925 ombord i daværende TOURCOING som smører og har siden vært tilknyttet rederiet. Han ble maskinsjef i 1940. I 1947 gikk han i land og var i perioden august 1947 til sommeren 1948 inspektør hos Martinsen & Company i New York. Siden 1951 har han vært ved hovedkontoret som inspektør i Maritim seksjon. I den senere tid og frem til sin fratreden virket han som konsulent med spesialoppdrag i Havariavdelingen.

Han trekker seg nu tilbake etter 50 års tjeneste.

### Peder Thorolfsen

Thorolfsen begynte ved hovedkontoret i 1929, nitten år gammel. Mesteparten av sin tid hos WW har han vært tilknyttet Ekspedisjonen. Han ble utnevnt til avdelingsjef i 1951.

Ved sin fratreden har Peder Thorolfsen 46 års tjeneste i rederiet.

# SKIPSIDRETTE



Siden forrige nummer av Skib-Rederi har det skjedd endel ting som gjør at undertegnede kan se litt lysere på situasjonen i skipsidretten.

**Ingri Berg på plass igjen.** I endel år har Ingri Bergs navn gått igjen i kvinneidrett til sjøs, og hun har fått en god del medaljer av alle valeurer å vise for det. I år hadde jeg ventet å se navnet hennes igjen, og endelig dukket det opp — med et smell får man si.

Resultatene forteller sitt:

**Klasse: Kvinne II**

60 m løp	1. Ingri Berg	ex M/S TAIKO	8.7 sek.
Kulestøt	1. Ingri Berg	—»—	7.98 m
Høyde	1. Ingri Berg	—»—	1.35 m
Lengde	1. Ingri Berg	—»—	4.31 m
3-kamp	1. Ingri Berg	—»—	1.755 poeng



Ingri Berg  
M/S TAIKO

For å vise hennes foreløpige overlegenhet på idrettsbanen kan nevnes at nr. 2 i 3-kamp har kun oppnådd 1.358 poeng! Stort bedre kan det ikke gjøres, og vi gratulerer henne på det varmeste og holder fingrene krysset med tanke på sluttresultatene.

Ingri Berg hadde med seg Jorid Hansen — også fra TAIKO — på banen i Norfolk, og dette resulterte i en fin 2. plass i høyde i Kvinneklasse I, med resultatet 1.32 m. Vi gratulerer igjen.

I svømming ligger Per Egeberg fremdeles på 1. plass både på 50 m fri og 100 m bryst. På 100 brystsvømming følger Per Skaug opp på en fin 4. plass, og i 4 x 25 m stafett holder M/S TARONGA 3. plassen med 1.11.0 min.

Aftenposten Onsdag 19. november 1975

## M/S Takachiho vant 25-0 på tre kamper

Wilhelmsenbåten TAKACHIHO står for ukens sensasjon i norsk serie i fotball. Skipet har i Hamburg beseiret sterke MOSGULF med hele 7-0, videre i Rotterdam vunnet over TOKI ARROW 4-0 og RYTTERVIK hele 14-0. Dette bringer skipet helt opp på 2. plass.

I tillegg til disse gledelige individuelle prestasjoner har WW endelig fått et skipsfotballag med i bildet — noe som vi har savnet sårt.

En fremragende innsats på høstparten av TAKACHIHOs fotballag ga følgende resultater:

TAKACHIHO	—	HARDANGER	3—0
—»—	—	ISFONN	6—1
—»—	—	PRS. RAGNHILD	3—1
—»—	—	BERTHA BRØVIG	5—0
—»—	—	MOSGULF	1—1x)
—»—	—	MOSGULF	7—0x)
—»—	—	TOKI ARROW	4—0
—»—	—	RYTTERVIK	14—0

Dette gir følgende plassering i Norsk Serie pr. idag (14.11):

8 7 1 0 43—3 15+1.5 = 16.5 poeng og 2. plass

Etterhvert som TAKACHIHOs slagkraft ble kjent ble det vanskeligere å få tak i motstandere, slik at International Serien ikke ble ferdig spilt. Man har som kjent kun lov å spille fem kamper mot lag av samme nasjon, slik at resultatet her ble:

5 4 1 0 18—4 9+1.5 = 10.5 poeng og 24. plass.

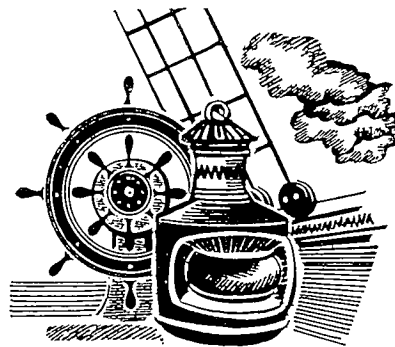
Spesielt bør nevnes 7—0 seieren over Mosgulf som inntil da ledet Norsk Serien, samt de to siste kamper spilt på samme dagen som ga en dagsfangst på 18—0!

Dessverre får ikke TAKACHIHO anledning til å spille flere kamper før tidsfristen utgår 30.11, men de har allerede gjort seg fortjent til våre varmeste gratulasjoner.

Slik kan det gjøres når viljen er der, iallfall i mange tilfeller, så la oss håpe at dette inspirerer andre skipslag, slik at WW blir bedre representert i neste års fotballserier.

BJARNE AMUNDSEN:

## KAMP OG KONTAKT



Selv om skipsidrett på sett og vis har vært drevet i alle år, var det vel først etter krigen at organiserte skipsidrettslag ble opprettet. Fra våre egne skuter husker vi nok best fotball-Hansen som bl.a. ved idretten ombord klarte å få et førsteklases og vel-trimmet mannskap på de skip han førte.

På kontoret hadde vi på den tid to herrer som ivret for det samme, nemlig Arthur Sekelsten og Gustav S. Hansen. Begge drev en slags apostelvirksomhet hva skipsidrett angikk. De besøkte skutene, fikk istand vennskapskamper under Oslo-opphold og gjorde et fantastisk godt arbeide. Da Hansen startet utgivelsen av den uavhengige WILPOSTEN bidro dette til å skape en lenge savnet kontakt mellom skip og land.

Takket være våre rederes interesse for saken, kunne vi glede oss over å få stillet midler til disposisjon lenge før det ble riktig populært å lansere slagordet «Skip og land — hand i hand.»

Årene gikk og det kom vel en slags dødperiode. Fotball-Hansen, navnebrøren på kontoret og friluftsmannen Sekelstens overskudd skulle fordeles på stadig flere hold, og dermed ble det faktisk bare WILPOSTEN som var bindeleddet, inntil denne lille, men interessante publikasjon gikk inn i Skib-Rederi.

Så kom der igjen fart i skipsidretten, stimulert av Statens Velferdskontor for Handelsflåten, som satte i gang serier, neptuniader og festivaler. Det ble plutselig populært å skrive om skipsidretten. Rederiene gikk til kostbare innkjøp av idrettsutstyr, og enkelte redere engasjerte sogar egne folk til å ta seg av dette. For oss var, som nevnt, dette ikke noe nytt. Vi hadde hele tiden hatt vår WW serie, og rederne støttet opp om skipsidretten der hvor interesse var tilstede. Imidlertid fikk vi i 1967 en annen ordning med hensyn til den som på kontoret skulle være oppmann for skipsidretten. Denne skulle underlegges maritim personell avdeling og drives separat fra WIL.

For å gjenoppta en sterkere kontakt med skipslagene ble det fastsatt at vi hver sommer skulle spille en vennskapskamp mot et av skipslagene, og det ble naturlig at WIL's B-lag tok seg av dette.

For å danne en bredere kontakt skulle fotballkampen etterfølges av et festlig samvær, og like naturlig var det da å velge WIL's herlige feriested Skramstad til samlingssted.

Første båt i ilden var TRICOLOR (nå omdøpt til TROJA.) Til det må sies at dette første møte ga et flott og hyggelig resultat. Interessen ombord var over all forventning og en stor skare, heriblant koner og forloveder på skipsbesøk, dannet heiagjeng sammen med våre egne håndballjenter som skulle være tilstede for å muliggjøre en svingom etter middagen.

Så ble det skipslag fra TIBER, TAIKO og THEBEN som gjestet oss, og i stigende grad lot oss forstå at dette var en fin måte å realisere et slagord på: «Skip og land — hand i hand.»

De to siste år har vi ikke kunnet glede oss over vennskapskamper med skipslag på grunn av båtenes stadig kortere opphold i Oslo. Imidlertid har vi invitert elever fra Oslo's maritime skoler, og det blir jo på sett og vis det samme fordi det også her dreier seg om våre egne fast ansatte folk.

Så dukket en julidag TORRENS opp for verksted-opphold i Oslo, og skipslaget ytret ønske om å få spille mot WIL. I all hast ble så dette arrangert, dog i en enklere ramme. Etter fotballkampen på Ekeberg ble det arrangert middag i vår moderne spisesal i RA 5. Ekstra hyggelig var det at kaptein Svein Dimmestøl spilte på laget og kunne fortelle at samme dag var det 24 år siden han som lettmatros ombord på TASCOS hadde spilt på fotball-Hansens lag nøyaktig på samme bane. Heiagjeng manglet heller ikke denne gang, og det satte en ekstra spiss på det hele at maskinsjef Nielsen og frue møtte opp. Og det ble i sannhet kamp og kontakt. TORRENS-sangen som ble beskrevet i siste nummer av Skip-Rederi ble sunget og levende musikk sørget skipslaget selv for. Eneste som ikke stemte med sangen denne gang var at TORRENS ikke hadde gjort det før. Et fint møte ble det, og de hosstående fotos viser tydelig den gode stemning som ble etablert fra første stund.





# W.I.L.

---

# NYTT

## Stammen er bra, men det trengs nye krefter

Fotballen har forlengst sluttet å rulle over høstglatte baner og A-B kampen er kun statistikk. Men i fare for å gå fotballoppmannens filosofiske tanker i næringen, vil jeg hevde at A-lagets nedrykk fra 1. til 2. divisjon ikke nødvendigvis bør bli noe Waterloo. Satsingen i dagens 1. divisjonsfotball er ganske hard og for å hevde seg må man ha en klar målsetting samt en god del «tur» og ikke minst et solid treningsgrunnlag. Det koster å spise kirsebær med de store. Men hvis satsingen for WIL's vedkommende skal gå ut over idrettsgleden, så spør det om det ikke koster for mye. Vi vil heller ha et spillende og poengplukkende lag enn et lag som biter tennene sammen og klorer seg fast på nederste tabellhalvdel.

Det er ikke dermed sagt at WIL ikke igjen skal få et lag i den fornemste bedriftsdivisjon. Men spørsmålet er om det er et mål i seg selv. Miljøet og kameratskapet blant A-gutta tar sikkert ikke skade av årets degradering til 2. divisjon.

Med en Per Jorset'sk nitidige nøyaktighet har vi regnet ut at det er rundet en milepæl i WIL's fotballhistorie. En av idrettslagets ildsjeler gjennom mange år og kaptein på A-laget, Hans Olav Nordby, har passert 400 spilte kamper for WIL. En stor prestasjon av «unge» Nordby. Og tanken går i ærbødig retning av de store navn i engelsk fotball — Mathews med flere. Vi gratulerer Hans Olav med jubileet.

At det går opp og ned i idrett viser ikke minst en kikk på tabellen i håndballens 2. divisjon. Våre håndballgutter topper tabellen i sin avdeling — med seks seire på syv kamper. Og selv om serien bare er halvspilt, så skulle en slik innsats tale sterkt for opprykk til 1. divisjon. Det som er litt artig er at stammen på håndballaget også spiller på fotballaget. Så det er likevel håp om laurbær og ære for WIL.

Vi har nylig hatt Styre- og oppmannsmøte, og blant de mange punkter på programmet var administrasjon av idrettslaget og mentaliteten blant de aktive. Det er en liten og god gruppe her i huset som svarer ja på henvendelser om styreverv, oppmannsjobb og å gå i dusjen for WIL. Disse kan vi jo kalle positivister, og det er i stor grad takket være disse at vi har en så stor bredde og godt miljø i WIL.

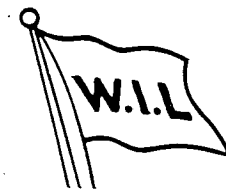
Det er også en annen gruppe, av adskillig større dimensjon, «som ser seg best tjent med bare å skumme fløten, være «lapskaus og øl aktiv» og la andre ta i et tak hvor de selv kunne gjøre en innsats.

Styret sammen med valgkomiteen er i disse dager i gang med å sett opp valgliste for idrettsåret -76. Mange av ildsjelene ser slutten på sin arbeidsdag for idrettslaget, og i håp om at nye krefter står klar til å overta, lar vi dette være en appell til medlemmene om å se positivt på et tillitsværv i WIL.

Helge Selmer

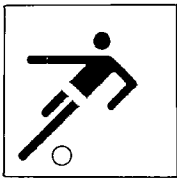
---

## WIL'S ÅRSFEST



Den tradisjonelle årsfest vil bli arrangert på Hotell Scandinavia fredag 16. januar 1976. Vi viser til innbydelsen — hvor også ektefeller er invitert.

---



## A-LAGET

A-lags gjengen knipset i dyp konsentrasjon foran den tradisjonelle kampen mot Transatlantic i sommer.

Foran fra venstre: Øystein Klerck Nilssen, Walter Magnor, Bjarne Mathisen, Janos Horvath og Trond Evensen.

Bak: Helge Selmer, Steinar Michelsen, Hans Olav Nordby, Lars Eiding, Vidar Ek, Erik Laumann, Knut Persson og Tor Helge Andersen.



Fotballsesongen 1975 ble vel ikke helt etter forhåpningene. Vi hadde tatt sikte på en fortsatt kontrakt i 1. divisjon, men den dårlige sesongåpningen skrinla de forhåpningene, og det er bare å erkjenne at fra neste sesong blir vi å finne i 2. divisjon.

Noen erfaringer tok vi med oss fra årets sesong, og det er bl.a. at skal man hevde seg i toppen i bedriftsidretten i dag må man ha et ganske annet treningsgrunnlag enn det vårt A-lag kunne by på ved seriestart i år.

Så hardt som klimaet er blitt i bedriftsidretten i alminnelighet og fotballen i særdeleshet parret med det stadige jaget etter poengene kan føre til at lysten og interessen etterhvert forsvinner.

Hvorvidt det var lysten som forsvant eller andre årsaker så er det et faktum at vårt A-lag blir å finne i 2. divisjon i 1975.

Vårt primære mål blir derfor å unngå ytterligere degradering, hvilket kan bli hardt nok, og heller ta en kamp av gangen og yte maksimalt i hver kamp.

Vittige tungar hevder riktignok at om få år blir A og B-laget å finne i samme divisjon, men jeg våger å påstå at så langt ned kommer aldri A-laget (Jeg ser i den sammenheng utenkelig at B-laget går opp).

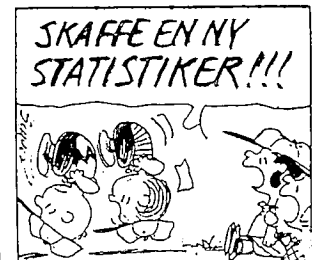
Imidlertid, vi ser frem til en ny sesong med et bedre fysisk treningsgrunnlag enn forrige sesong. Vi får bare krysse fingrene og stå på.

Tor Helge Andersen

### Antall spilte kamper for 1975 — A-LAGET

	Totalt 1975	Totalt spilte kamper for WIL
T. H. Andersen	22	43
L. Eiding	21	103
J. Horvath	21	33
H. O. Nordby	20	402
H. Selmer	17	89
S. Michelsen	18	26
Ø. Kl. Nilssen	14	22
E. Laumann	11	58
B. Kristiansen	7	158
P. Thronsen	11	70
W. Magnor	7	42
K. Edmann	4	320
K. Persson	18	32
A. Eilertsen	10	10
T. Evensen	13	13
V. Ek	12	12
V. Bekkavik	6	26
J. Gaare	6	16
K. Kjeldsen	1	268

RIKHOZZ



### Shipping serien — Fotball

1975 bør huskes som det året W.W. ikke var representert i 1. divisjon. Dessverre må også 1976 nødvendigvis komme under samme kategori, men så må det være slutt. Riktignok så spilte vi jo for moro skyld, men i Shipping Serien bør vår ære forlange at vi deltar i Seriens 1. divisjon.

Resultatene i private kamper mot Barber Lines — som endte høyt opp i 1. divisjon — tyder på at det er i 1. divisjon vi egentlig hører hjemme, men da må vi gå målbevisst inn for det og satse på å vinne 2. divisjon til neste år.

Resultatene fra årets sesong:

8            3            1            4            15 - 13 7 poeng

Dette ga oss en 5. plass, dog 7 poeng bak vinneren!

Følgende spillere deltok på Shippinglaget i år:

	Kamper	Mål
F. Horvath	7	—
A. Light	7	1
T. H. Andersen	6	—
V. Bekkavik	5	1
J. Gaare	5	—
L. Eiding	5	—
H. O. Nordby	4	1
S. Michelsen	3	3
K. Persson	3	2
B. Mathisen	3	1
S. Ellingsen	3	—
Eggers-Larsen	3	—
T. Evensen	3	—
E. Svendsen	3	—
P. A. Andersen	3	—
P. Thronsen	3	—
H. Selmer	2	3
A. Eilertsen	2	1
Ø. Klerck-Nilssen	2	—
Kr. Monsen	2	—
T. Moen	2	—
P. Bryn	2	—
E. Laumann	2	—
K. Kjeldsen	1	1
B. Aasheim	1	1
R. Hansen	1	—
R. Gjøsdaal	1	—
K. Edmann	1	—
P. Dalholt	-	—
T. Jensen	1	—
B. Brustad	1	—
A. Håkonsen	1	—

32 mann

### FOTBALL — B-LAG

Sesongen 1975 er nå lagt bak oss, og man kan bare konstatere at vi fremdeles er i 6. divisjon. Tidligere i sesongen var man litt redd — man ante mulighetene for opprykk — og undertegnede var noe skeptisk på hvordan B-laget ville tåle en slik miljøforandring. Da det var klart at A-laget måtte gjøre klar for nødlanding i 2. divisjon, fan vi ut at det var

best at vi bare beholdt stillingen for at ikke Dr. Tenfjord og Søster Erna skulle få altfor mange sjokkpasienter til behandling. Etter å ha bevist hva vi var gode for, skrudde vi ned tempoet etter sommerferien i trygg forvisning om at de fire seirene vi hadde inkassert var nok til å sikre plassen i 6. divisjon.

De to private kamper — mot våre maritime elever og mot TORRENS — ga oss troen på at den tredje privatkampen, mot et nederlagsstemt A-lag, ville være den rene oppvisning — og den ble det dessverre! Man kunne her trekke inn mange unnskylende faktorer, men siden jeg har brukt de år etter år skal jeg la være denne gangen og bare si at det kommer år etter dette!

Statistikken viser at laget består av en «hard kjerne» av seks/syv spillere som får lov av kona å spille de aller fleste kamper, men man har dobbelt så mange som er avhengige av en kvinnes lunefulle natur. Det er selvfølgelig muligens andre ting som spiller inn her, men disse går ikke frem av statistikken. Vi har allikevel ikke hatt særlige problemer ved å stille fullt lag hver gang, og lagånden har også i år vært upåklagelig.

Alan Light

For å komme tilbake til de tørre tall ser resultatene slik ut:

	Sp.	V	U	T	F—M	Poeng
Bedriften	10	4	0	6	12—19	8
Private	3	2	0	1	9—9	—
	13	6	0	7	21—28	8

Følgende spillere har deltatt på B-laget i år:

	Kamper	Mål
V. Bekkavik	13	1
P. A. Andersen	13	—
A. Light	13	7
J. Gaare	12	4
S. Ellingsen	10	3
E. Svendsen	10	1
B. Aasheim	6	2
T. Moen	6	—
A. Eilertsen	6	1
P. Bryn	6	—
H. C. Bangsmoen	5	—
F. Tønnesen	5	—
K. Edmann	5	—
R. Hansen	4	—
B. Brustad	4	—
E. Ellingsen	3	—
P. Dalholt	3	—
Kr. Monsen	3	—
R. Gjøsdaal	3	1
Eggers-Larsen	2	—
Ø. Klerck-Nilssen	2	—
W. Magnor	1	—
H. Selmer	1	1
P. Thronsen	1	—
B. Mathisen	1	—
T. Rosander	1	—
T. Jensen	1	—



## TENNIS

WIL-mesterskapet er nå ferdigspilt, mens det i double fortsatt gjenstår noen få kamper.

Jeg vil benytte anledningen til å minne om at det er mulighet for nybegynnere til å spille inne. T. Bergersen har sagt seg villig til å fordele nybegynnerpartiene og dele ut terminlister. Er det noen som har lyst til å begynne å spille, så ikke nøl med å kontakte ham.

### TENNISMESTERSKAPET (SINGLE) 1975

#### Damesingle

1. T. Try
2. B. Bølling
3. A. Wirstad Johansen
4. L. Kopperud

#### Herresingle premiært

1. F. Thorvaldson
2. P. Thronsen
3. N. Eyde
4. B. Arnesen
5. G. Tharaldsen
6. L. Vauvert
7. E. Emanuelson

#### Herresingle upremiert

1. M. Müller
2. F. de Lemos
3. A. Glendrange
4. J. Kvarme
5. B. Sveen
6. T. Bergersen
7. M. Getz
8. P. Bryn
8. K. Try
10. P. A. Andersen
11. T. Rosander

#### DOUBLE:

1. F. Thorvaldson/G. Tharaldsen
2. L. Vauvert/P. Thronsen
3. M. Müller/J. Kvarme
4. B. Arnesen/E. Emanuelson
5. A. Glendrange/F. de Lemos

Morten Müller



## HÅNDBALL HERRER

Før sesongen 75/76 startet, satte vi som mål å rette opp kjerringa fra forrige sesong hvor vi på grunn av mye reisefravær og kveldsutdanning hadde problemer med å holde oss i 2. divisjon.

Som resultatene nedenfor viser har vi lykket i den grad at vi ved halvspilt serier ligger helt i toppen av tabellen. Dette skyldes at vi nå har en fast stall med spillere som har sluttet fullt opp om hver eneste kamp. Ambisjonene har selvfølgelig etterhvert steget med resultatene og målet i dag er å rykke opp i 1. divisjon. Vi har imidlertid ennå ikke spilt mot våre presumptivt sterkeste motstandere, og skal vi lykkes må det kjempes med samme glød og WIL-innsats som hittil.

Vi vil igjen benytte anledningen til å ønske nye håndballinteresserte velkommen i laget. Ta kontakt med Bjørn Jan Jørgensen, linje 681 eller Rolf Hansen, linje 945.

Rolf Hansen

### Resultater 2. divisjon avd. A

WIL — Fellesbanken	7— 4
WIL — Høegsport	8— 4
WIL — 3-M Klubben	15—12
WIL — Fabritius	18— 4
WIL — ESSO	14— 9
WIL — Olivetti	16—14
WIL — Mecmann	13—15



# 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.

Etter utlossing Ravenna 18/9 ballastet skipet gjennom Suezkanalen til Ras Tanura. TIBERIUS ble dermed det første tankskip i WW-flåten som passerte Suezkanalen etter stengningen i 1967. Fra Ras Tanura gikk skipet til U.S. West Coast (Benicia) for lossing 11/11, og er nå på vei til Dumai for lasting (ETA 3/12). Deretter har befrakterne beordret skipet til Trinidad for lossing med ETA 4/1-76. TIBERIUS skal så dokke/klasse, antagelig i Middelhavet.



**TAMANO** fortsetter sitt tidscerteparti til Texaco. Skipet gikk fra Benicia 8/10 til Dumai hvor skipet lastet for Trinidad ETA 4/12. Neste reise er skipet beordret til Ras Tanura for lasting.

**TAURUS** seiler på sitt tidscerteparti til Mobil. Skipet ble ferdig utlosset U.S. West Coast 15/10 og gikk tilbake til Ras Tanura og lastet crude for Port Stanvac hvor skipet var ventet å komme 10/12.

**TABRIZ** fortsetter sitt tidscerteparti til Texaco. Etter utlossing Brunsbüttel 24/9 gikk TABRIZ til Kharg Island og lastet crude for Brofjorden ved Lysekil. Skipet er ferdig utlosset Brofjorden i disse dager og neste tur blir sannsynligvis fra West Africa til U.S. Gulf.

**TIGRE** fortsetter sitt tidscerteparti til Shell. Skipet lastet full cargo crude oil i Kharg Island 2/10 for lossing Rotterdam. Etter utlossing Rotterdam 13/11 ballastet skipet tilbake til P.G., og befrakternes nåværende intensjon er å laste Kharg Island, ETA 19/12, for lossing Le Verdon, Frankrike, ETA slutten januar.



#### OBO OG 0/0 CARRIERS:

**TURCOMAN** fortsetter sitt tidscerteparti til Yamashita-Shinnihon. Skipet lastet crude oil i Dubai (Fateh Terminal) 4/10 for lossing Tarragona, Spania, 1/11. Fra Tarragona ballastet skipet over til U.S. East Coast, Newport News og Norfolk 13—22/11, hvor det lastet kull for Japan ETA 5/1-76.

**TARTAR** fortsetter sitt tidscerteparti til Mobil. Skipet avgikk Chiba 22/9 og ballastet til Kharg Island 13/10 for lasting av crude oil til Durban 28/10. Fra Durban ballastet skipet tilbake til Kharg Island 9/11 for en ny last crude oil til Durban. Skipet ligger nå i Durban og skal tilbake til P.G. for lasting.



#### BULK CARRIERS:

**TACHIBANA** (Skips A/S Triton) fortsetter på sitt tidscerteparti til Nippo Kisen. Etter lossing av kull i Kakogawa 7—10/11 ballastet skipet til Gladstone, Australia hvor det lastet kull for Japan 22—26/11. Skipet har ETA Japan 8/12. Neste reise blir sannsynligvis en ny australsk rundreise.

**TAKACHIHO** ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til I. S. Joseph i Rotterdam 31/10 og gikk samtidig inn på sitt nye tidscerteparti til Daiichi Chuo Kisen Kaisha. For disse befrakterne har skipet lastet malm i Ilyichevsk (Black Sea) 10—13/11 via Suez for Japan med ETA 14/12. Neste reise blir kull fra Port Kembla til Japan og deretter vil skipet antageligvis ballaste til Weipa med lasting for Kontinentet.

**TAKAMINE** (Skips A/S Triton) fortsetter på sitt tidscerteparti til Canadian Transport. Etter utlossing Chittagong 29/10 (hvor skipet hadde ligget i ca. 4 måneder) gikk det til Singapore for påvente av nye ordre samt bunnskraping og bunkring 3—27/11. Ski-

pet ballastet til Köhsichang (Bangkok) hvor det skal laste tapioca 29/11—22/12 for Kontinentet.

**TAKARA** skipet er nå på vei fra Vancouver til Japan med kull og ventes tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Kaiser Steel (I.E.L.) i Japan 9/12. Skipet er videre sluttet på et reiseceparteparti til Eurobulk. For disse befrakterne vil skipet ta en kull-last fra Port Kembla til Ara hvor forventet utlosset medio februar, hvorefter skipet foreløpig er avsluttet.

**TANABATA**. Etter utlossing Kawasaki 21—23/10 ble skipet tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Showa 23/10. Skipet ballastet til Gove 3—5/11 hvor det ble levert på et reiseceparteparti til Reynolds. For disse befrakterne tok skipet en bauxite last til Stade. Skipet ventes åpen Kontinentet ca. 20/12 og er foreløpig avsluttet.



**TROLL FOREST** fortsetter på sitt tidscerteparti til NYK. Etter lasting av biler i Japan 28/9—2/10 gikk skipet til Jeddah for lossing 23/10—24/11 (forsinkelse p.g.a. ventetid), men er nå igjen på vei til Japan i ballast ETA 13/12 for å ta en ny billast til Red Sea. Skipet kommer sannsynligvis til å fortsette en tid fremover i denne traden.

**TROLL PARK** er britisk eiet og fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Ltd. Skipet er beskjeftiget i transport av papirprodukter fra havner på Canadas og USAs østkyst med lossing UK/Kontinentet. Returlasten er biler til USA (VW).

**ARTIC 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 lasting av biler Japan 24—29/9 gikk skipet til Jeddah for lossing 19/10—15/11 (forsinkelse p.g.a. ventetid). Skipet ballaster nå til Japan ETA 4/12 hvor det vil ta en billast via Suez til Syria og Grekenland.

**TROLL LAKE** som også er britisk eiet fortsetter på sitt tidscerteparti til NYK. Etter utlossing Jeddah 21/9 ballastet skipet til Japan for å ta en ny billast til Red Sea. Skipet ankom Jeddah 1/11 for lossing og har ETS begynnelsen av desember. (forsinkelse p.g.a. ventetid). Skipet vil ventelig fortsette i biltrade på Japan/Red Sea.

#### SKIP TATT PÅ TIMECHARTER:

**KLAVIDA/Europa - PG linjen** ble tilbakelevert i PG 17/9.

**TARBELA/Europa - PG linjen** ble tilbakelevert i PG 23/10.

**KLAVIDA/ Europa - PG linjen** er igjen tatt på timecharter for en reise Kontinentet/PG og ventes tilbakelevert medio januar.

**SACHA/WILLINE** er tatt på timecharter for en reise Japan/PG og ventes tilbakelevert medio januar.

**ANGELINA/Europa - PG linjen** er tatt på timecharter for en reise Scand/Kontinentet/PG og ventes tilbakelevert ultimo januar.

# OFFISERSOPPGAVE

PR. 15. DESEMBER 1975

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
<u>LINJEBÅTER</u>											
TAGAYTAY	LUND WILLY	PETTERSEN WILLY	KLEVEN ARNE	LANGNES JOSTEIN	CHU QUAN FAH	ROGNE EVA	HILSTAD PER	GULBRANDSEN PÅL	ANDERSEN ARNE	ROGNE HARALD	SCHAUFEL ARNE
TAIKO	HANSEN THORLEIF	BJERMELAND T.	KRISTIANSSEN T.	RANHEIM ERIK	BAY OLSEN BJØRN	NILSEN KARL	VIKENE KJELMAR	NICOLAISEN PER	KARLSEN TROND		BJERRREGAARD NILS
TAIMYR	ABRAHAMSEN OLE	RINNAN ARNE	SNERTING ULF	EVENSEN HERULF	HEGGM ASBJØRN	RIAN TROND	VOKSØ JOSTEIN	LARSEN EINAR	ANDERSEN OLE		WEEG OVE
TAI PING	FOYNES VIDAR	HARSTAD PAUL	BUAAS TROND	KVAMMEN EINAR	JENSEN PAUL	GROTE BJØRG	JACOBSEN ODD	MALMSTEIN ERIK	SLATLEM SVEIN	LINVÅG ODDVAR	ANDERSEN KAJ
TALABOT	AKSNES SIGMUND	JOHANSEN JOHS.	RINDAL JOSTEIN	HAGESTAD HANS	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRG	HOLE ARVID	OLSEN KARL B.	SYVERTSEN P.		KARLSRUD ROGER
TAMERLANE	LØVIK HARALD	HAGEN OLE	JOHANSEN HJALMAR	VATNE JOHANNES	SKAU EGIL	HATLEMARK SVEIN	VARØY ASMUND	HERMANSEN G.	FREDHEIM JAN	BUGTEN, ULF	NÅLSUND ARNT
TARAGO	KOLDERUP REIDAR	HANSEN ROLF	BRATTÅS BJØRN	PEDERSEN JAN	FREDRIKSEN O.	SÆTRE KNUT	ERIKSEN FRANK	GJØSDAL KJELL	LUNDENG WILLY	ANDREASSEN KJELL	WÅGØ ROALD
TARANTEL	LEMBOURN PHILIP	FAGERBAKK KJELL	HJELLE KJELL	ROGNALDSEN ALF	CARLSEN TORE	FLATAUKAN TERJE	OTTERSEN ODD	ØDEGAARD JOHS.	CARLSON HANS	MAYER FRIEDRICH	RØRVIK ERLING
TARN	HOFF OLE	EVENSEN ARNE	BJØRNSETH H.	LYSTAD TOM	ENGSAUND JENS	JENSEN GUNNAR	LØKSTAD HÅKON	ANDERSEN ROAR	ALEXANDERSEN TOR		MAGNUSSSEN FINN
TARONGA	HELMINSEN KNUT	NYHEIM ATLE	BJØLGERUD STEIN	GIOVANNI TONI	BERG HELGE	BAKKE KIRSTI	STRANDKLEIV PER	FREMMING BIRGER	JØRGENSEN HARALD		KEPPE JON
TEMERAIRE	DIMMESTØL SVEIN	EIDE ODD R.	VORREN ALF	MOLTU JARLE	OLSEN ODDVAR	THORESEN THOR	SØVIK MAGNE	LORENTZEN SVERRE	DAGESTAD S.		BERNTSEN ØYSTEIN
TIBER	FJELLE INGOLF	SANDVIK KÅRE	MARTINSEN H.	VIG GUSTAV	ÅRØNES FINN	BACK ERLING	HANSEN LEIF	KVALNES GUNNAR	VATNE OLE		BERGSETH M.
TIJUCA	GUSTAD SIGURD	LERVIK ANDREAS	ERSAN CENGIZ	JOHANSEN G.	ØVERLAND KR.	ANTONSEN FINN	BAKKE SVEIN	SVENDSEN VALTER	FURUHEIM KÅRE	JOHANSEN ODD	KLAUSSETH LEIF
TIRRANÑA	SÆTRE OLAV	OLSEN KÅRE B.	KARLSEN SIGLEIF	BJERKE SVEN	AAGESEN KNUT	HEUM ELLEN	ØVERLID KARSTEN	MOEN JOHANNES	ÅANESTAD T.	ELVEGÅRD KETIL	LARSEN S.
TOLEDO	THOMASSEN OVE	HANSEN EINAR H.	KNURRVIK OLE	SMEOSRUD ÅGE	PEDERSEN SVERRE	STAVAAS RUNE	HASUND PETTER	NYBERG HAAGEN	HELLE JAN		HAAGENSEN ODD
TOMBARRA	DAVIKNES A. B.	LARSEN ODD	KRAGSETH O.	LUND TERJE	BERG-SØRENSEN W.	RYDJORD KÅRE	VALEN JOHAN	JØRGENSEN HARALD	WOLD ANDERS	PEDERSEN A.	MØLLER PER HELGE
TORO	TONHOLM HANS F.	GRUBBEN ÅGE	NYBERG HÅKON	ASBJØRNSEN PER	GJUV REINERT	SKYMOEN MAIKEN	BIGSETH SIGURD	ANDREASSEN B.	EINARSEN PER		MJØLLER PER HELGE
TORRENS	LEYRE OLSEN FR.	LARSEN JARLE	JOHANSEN KNUT	AUSTAD RAGNAR	SOLEM FINN	NYGAARD REIDAR	THORVALDSEN JENS	VELLE PAUL	QIOLEVU ERONI		SÆTRE OVE
TOYAMA	IVERSEN NILS	CHRISTOFFERSEN	WRENGSTED ARNE	HANSEN INGE	OLSEN NILS	LUNDE BJØRN	GRØNVOLD ÅGE	BJERKEVIK PER	SVENDSEN KJELL	GJERSØE HARALD	FLORIAN HORST
TRAVIATA	VALSTAD BÅRD	EIDE PER	MATHISEN EINAR	MELAND JAN	RUUD ASBJØRN	FLAATA KRISTIN	BJERKVIK LEIF	TRONDSSEN TROND	HOEL FINN G.	SØRENSEN IDAR	NEERGAARD ROLF
TRIANON	MIKALSEN TERJE	VOSS KOLBJØRN	JOHANNESSEN G.	LANGÅS JON	ENGELBRETHSEN	SØRENSEN AASE	WATHNE ARNE	GLÆRUM LEIDULF	MEISINGSETH T.		JENSEN ODD
TRICOLOR	SKIPNES ARTHUR	LIE PAUL	MONSEN FRODE	FJELD EINAR	GUTTORMSEN A.	STAM ODD	MARTHINSEN H.	CHRISTOFFERSEN	HOLSTAD JAN	NESJE RAGNAR	SANDE ODDVAR
TRINIDAD	ØKSENVÅG LEIF	JENSEN SVERRE S.	ÅSVIK KJELL	OLSEN BJØRN	BERG EGIL	KOLDERUP HARALD	LØKKEBØ OVE	KRISTIANSSEN KR.	JORDE HERBRAND		SIRNES ROLF
TROJA	KRISTOFFERSEN K.	AARRESTAD CARL	DALE ALF	BJØRNHUSDAL OLE	HELLESFJORD A.	OLSEN LIV	BRANDSHAUG O.	GUNDERSEN T.	HÅBERG ARNE		SNARE JAN-ERIK
TUGELA	HORNTVEDT OLE	OSKARSEN GUNNAR	STØHR SIEGFRID	BYKLUM TORGEIR	WESTERGREN	LØVAAS TOR	SOLLID KNUT	NILSEN JØRGEN	RANDBY ROLL	NICOLAISEN T.	JOHANSEN T.
TURANDOT	ULSETH SVEIN	LIE PEDER	EIDHEIM KJELL	SANDBLOST SIGURD	SEM REIDAR	BERG INGRI	HALSETH TH.	HANSEN HARALD	GJELLESTAD EGIL	LUNDE EUGEN	TANG MING
TYR	ANDERSEN ROLF	HÅBU ROLF	MEHLUM KNUT	KARLSEN KARLY	MIKALSEN A.	MOEN AUDHILD	ALNES MAGNE	ARONSEN LEIF	BOLSTAD ØIVIND		BJELLAND S.
TØNSBERG	RØVIK ARVID	ERIKSEN TANCREO	GULLIKSEN KNUT	HULTMANN T.	BAARS T.	TELLE JARL	KONGSHAUG OLAV	BØGGH OLE	JOHANSEN STEINAR		FRIITZVOLD HÅVARD
<u>BULKBÅTER</u>											
TACHI BANA	PILSKOG ROLF	JOHANSEN PER O.	GRØNLI CARL OTTO	JONASSEN ASLAK	BLOM-PETTERSEN	FOSSE GRETE	RISVOLD BÅRD	FREDRIKSEN ALF	JOHNSEN ARILD		JENSEN EGIL
TAKACHIHO	ØSTLIE FINN	AUGENSEN SYVER	LINDHOLM OLAV	HALVORSEN WILLY	RØED ROLF	BRØTEN JON	BØRVE TRYGVE	VENNESLAND HARALD	LARSEN WALTER		VASSBOTTEN ALF
TAKAMINE	MADSEN MAGNE	DAHL SVEN A.	MONSEN MAD	NORDHAGEN ERIK	ENGELBRETSSEN	SØRENSEN ARNE	BENDIKSEN ODD	RØEGGEN EGIL	HAUGSAND GUNNAR		ASMHYR BJØRN
TAKARA	BERTHELSEN KÅRE	HADDAL KARL	LARSEN FRED	SIEGWART LARS	LØVANG ELSE	BERTHELSEN KARI	HOLE KÅRE	BECKER MORTEN	SKOTVEDT PER		KRISTIANSSEN JARLE
TANABATA	NESBJØRG ARNE	STEINSVÅG JOHANNES	NORDVIK SIG.	STORHEIL WILLY	MYDLAND KJELL	AANERUD TURID	JENDERÅ EINAR	VINDHEIM	ENDENESS H.		SKRØVSETH NILS
TROLL FOREST	MELBYE CARL	ARONSEN GUDMUND	DRABLØS BJØRN	PETTERSEN KÅRE	SAURE JAN	KVALSVIK AINA	PETTERØ JOHN	KVALSVIK KJELL	JONASSEN H.		YTTTERSTAD S.
<u>TANKBÅTER</u>											
TURCOMAN	VALLDAL PEDER	NILSEN ROLF	SETER PER	LJØEN KÅRE	NILSEN JOHN	ANDERSEN TORE	HAREIDE HÅVARD	BÅRDSNES EGIL	HUSØY ARILD	STORLI HARALD	SØLAND THORBJØRN
TABRIZ	ANTONSEN KÅRE	ØSTGÅRD ROLF	SVENDSEN SVEIN	TJØSTOLFSSEN K.	HOLMEN TOR	SVINSÅS P.	SCHRADER OLAV	MYRENG ALF	TOLLESHAUG W.	PEDERSEN PER	SVINSÅS EINAR
TAMANO	HALTEN PER	STRAND SIGMUND	RØDSANDTRØ K.	FREBERG TERJE	HANSEN A.	LANGBALLE KARI	JOHANNESSEN R.	NILSEN ERLING	PEDERSEN ARNE	SIVERO M.	FEDBE JAN
TARTAR	SAMUELSEN KAI	JENSEN SVEIN	HÅKONSEN GUNNAR	HANSEN HENNING	OVERREIN INGOLF	DAHLER Ø.	JANSEN KJELL	ILVERSEN A.	LØLAND ØYSTEIN	TYRHOLM PER	FARSTAD J.
TAURUS	KVASTAD ERIK	OLAFSEN T.	REPPE TORMOD	ORMSET ADOLF	MELBYE WERNER	ANDERSEN W.	VASSBAKK OLAF	ÅRSETH ODDVAR	STEFFENSEN T.	HAGEN PER	STUBBERUD T.
TEMPLAR	RØSTAD ARNE	PEDERSEN ANKER				JOHANSEN GUNNAR	URHEIM SVEIN	ANDERSEN ULF			HARANG ATLE
TIBERIUS	STAG OVE	THOMASSEN JAN	WINGE KÅRE	SANDE JONNY	REMME HÅKON	JOHNSSEN KÅRE	HARLEM JAN	OLSEN ERLING	UNDHJEM O.	HØLTEN INGAR	MADLAND ERLING
TIGRE	CHRISTENSEN E.	LINGE NILS	BOWEN DAHL SVENN	RAMBERG KÅRE	ENGEDAHL FINN	HANSEN FINN	JENSEN ARVID	STANG EMIL	LARSEN LEIF	NILSEN NILS	STAKE TORE
<u>SUPPLY-BÅTER</u>											
TENDER CAPTAIN	ISAKSEN ROLF	SKÅRE JAN S.	EIKSUND ODDLEIF		PETTERSEN PER		ØYSTRØM IDAR	BOSTAD KJETIL			MC. DONALD
TENDER CARRIER	HAALAND BØRGE	PETTERSEN T.	HANSEN ROAR		BÆVRE ROLF		VIGRE K.	WAAGEN ARNE			STOKSTAD ERIK H.
TENDER CLIPPER	HANSEN TORMOD	KNUTSEN Y.	NOTLAND B.		LARSEN SVEIN		HAGEN N.	RING OVE			RINGSTAD O.
TENDER SEARCHER	DAHL HARRY	GREAKER KJELL					LILAND SVEND	ANDERSEN EGIL			GISSUM EGIL
TENDER SENIOR	FRØYSTADVÅG L.	HUNGNES MAGNE					FOLGERØ PER	BERG HELGE			THORESEN EINAR
TENDER TARPON	ROSBACH OLE	GITMARK ARNE					RØDSETH JAN O.	OLSEN FRITZ			
TENDER TRIGGER	PODHORNY PER	KNUTSEN I.					ØVERÅS OSCAR				
TENDER TROUT	SALVESEN TOR	SOLVOLL KNUT					ANDERSEN PER	SAKSEIDE KR.			SAURE STEINAR
TENDER TRUMPET	YTTERGÅRD ARILD	BARKEN STEINAR					TØRUM T.	MILEWSKI M.			
TENDER TURBOT	FALCK ODD A.	STØP E.					STÅLSMO J.	JACOBSEN M.			