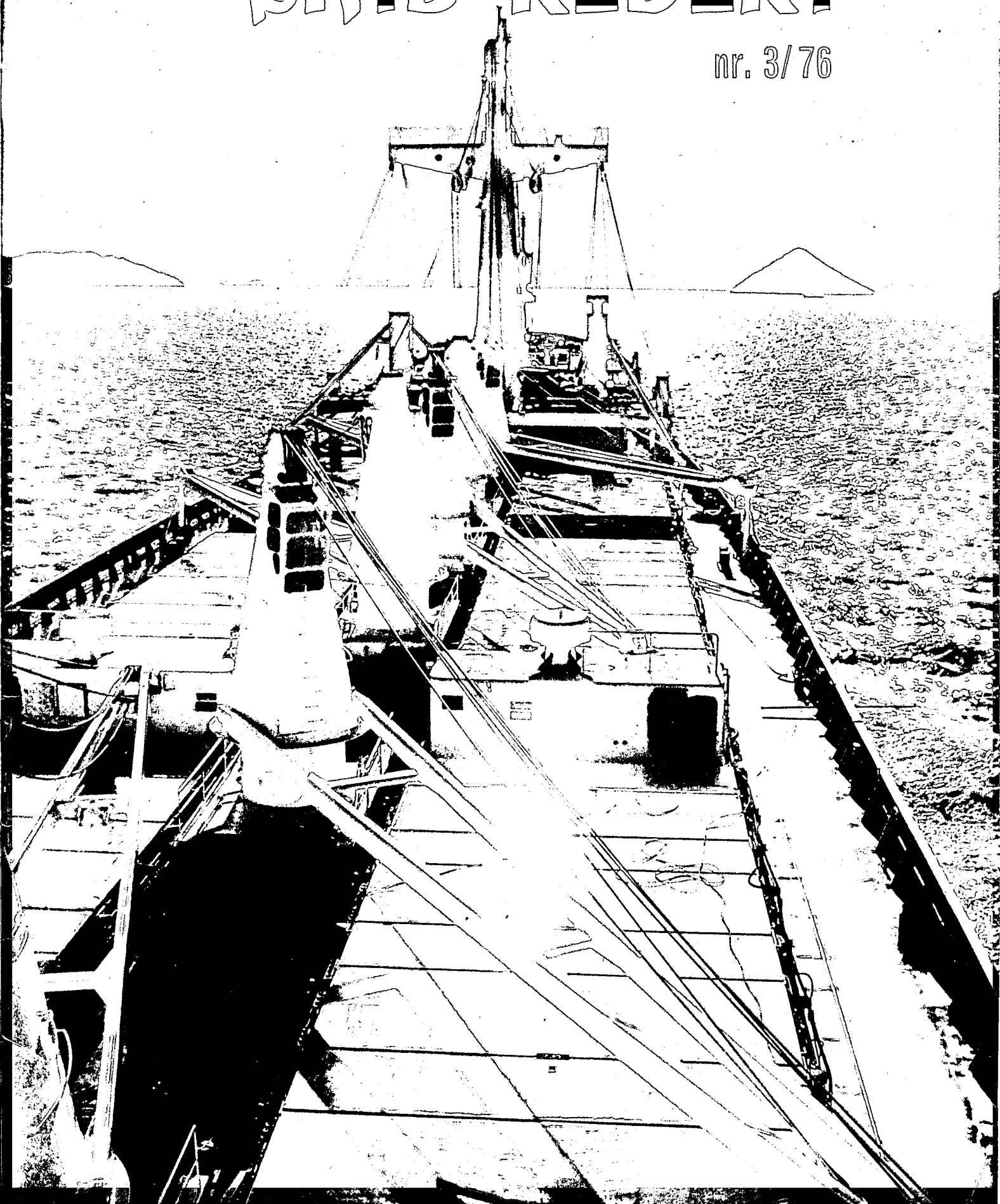


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERI

nr. 3/76



INNHOOLD

Nr. 3 - 15. ÅRG. - OKTOBER 1976

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomite:

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



Leder

Kritisk vurdering av norsk skipsfart

AMVER

Satelitt kommunikasjon

6. klassinger på TORRENS

TREASURE HUNTER

Maritim Personellavdeling

Narkotikamisbruk

Sjøfolk og forskere i jungelen

Med søster Erna på TOLEDO

Fra en Havfrue

«Skipperskrønen»

Fjordtur og torskefestival

Mini Mal

Lærte du noe på kurset?

Firmanytt

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

Stemning fra Stillehavet

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Vår ære og vår makt . . .

Uenighet hamres inn i vår bevissthet hver dag, — gjennom presse, radio og TV. Vi har så meget å bebreide hverandre, hundre ting å være misfornøyd over. Det står på trykk hver dag. Det synes å være de negative forhold som gjør nordmenn veltalende. Det er de dårlige nyheter som det snakkes om, ikke de som viser en utvikling i jevnt og trygt sig.

Og har man ikke nok dårlige nyheter, så er det i enkelte kretser raskt gjort å fremstille noen. I radio og TV slipper man ofte til nettopp slike medarbeidere som kan kunsten å vri stoffet i den ønskede negative retning. Ikke minst skipsfarten har gjennom årene vært brukt som blink for negative samfunnsrefsere. Nylig skjedde det igjen, i et TV-program så uvederheftig, tendensiøst og ufruktbart at det nesten ikke var til å tro.

Det var en ny påminnelse om at næringen har mange motstandere, ikke minst på politisk grunnlag, og at mange av dem åpenbart blir lysere i humøret når skipsfarten får vanskeligheter, som den har i disse tider. Myten er sprengt, forkynner de i de forskjellige forbindelser. Vi har hørt disse tonene fra mange hold i det siste året. Kanskje burde man heller ha tenkt på at problemer for en næring også er problemer for Norge. Kanskje burde det også være verd å minnes at det nettopp var etter en dramatisk tur til sjøs at Mark Twain sendte sitt berømte telegram: «Meldingen om min død er betydelig overdrevet». Han var ikke gått til bunns.

— — —

Året 1976 har vært preget av en meget bred debatt om norsk skipsfarts fremtid. Den har slett ikke bare vært negativ, selv om de kritiske innslag vel har vært unødvendig sterke. Det blir åpenbart lett å være kritisk når en hel internasjonal næring rammes av både oljekrise, konjunkturedgang og politisk motbør. Også flere professorer har kastet seg inn i debatten. Vår eneste professor i skipsfartøkonomi, Arnljot Strømme Svendsen, har meget tydelig lest næringen teksten.

SKIB-REDERI har på annen plass presentert de sentrale argumenter i Strømme Svendsens foredrag og foretatt en rask rundspørring for å måle reaksjonen.

Det er positivt med en debatt om skipsfartens rolle og fremtid. Men utgangspunktet for en slik debatt bør ikke være hva skipsfarten engang var, men hva den er i dag. Næringen som sådan og sjømannsyrket i særdeleshet har mistet mye av sin fordums spenning og mystikk. Disse egenkaper hørte de hvite seil og fjerne kontinenters tid til. Seilskutene er skiftet ut med avanserte skipskonstruksjoner. De eksotiske land ligger slett ikke langt unna lenger. Nasjonaløkonomisk er skipsfarten mindre dominerende. Men som liten nasjon kan vi være stolte over den norske handelsflåten. Og vi har sjømenn som stadig kan sin sjømannskunst.

Strømme Svendsens forslag om større åpenhet for å bedre stillingen i opinionen har meget for seg. Men det forutsetter at publikum, både politikere, professorer og legmenn, selv er åpne for skipsfarten.

En fair og saklig debatt forutsetter innsikt.

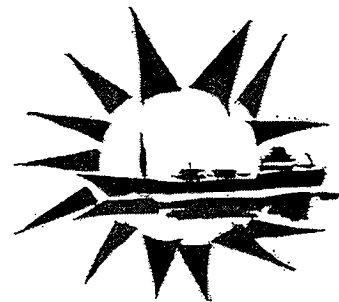
— — —

Debatten om norsk skipsfart kommer til å gå videre. Den bør få større bredde, ikke bare når det gjelder innhold, men først og fremst når det gjelder deltøse. De seilende offiserer og mannskaper skulle nå ta pennen fatt. De er savnet i debatten. De ville bli hørt. Vi ser gjerne at noe av debatten kan foregå i «Skib-Rederi», selv om dagsavisene nok kan være en mer effektiv adressat.

Velkommen til viktig debatt.

J.P.S.

Kritisk vurdering av norsk skipsfart



Professor Arnljot Strømme Svendsen holdt i vår et foredrag i Oslo Rederiforening med tittel: «Kan norsk opinion gjenvinnes for skipsfarten?» Foredraget er senere gjengitt i artikkels form i Sjøfartstidende og har skapt adskillig debatt.

Strømme Svendsen er professor i skipsfartskonometri ved Handelshøyskolen i Bergen. I det følgende skal vi kort gjengi de sentrale argumenter i foredraget. Strømme Svendsen stiller opp tre påstander innledningsvis. Deretter utdyper han og begrunner påstandene nærmere.

Strømme Svendsens tre påstander:

1. Aldri før har norsk skipsfart hatt så dårlig **image** overfor publikum.
2. Rederinæringen er isolert og mangler evne til å begeistre, det vil si den mangler et fengende idémessig budskap, og **ideologi**.
3. Viktige beslutninger for næringen blir fattet etter en **maktsentralisert** modell.



Image

Formålet med foredraget er etter professorens eget utsagn å finne svaret på hvordan skipsfartsnæringen kan overleve i en foranderlig verden. Rederinæringen lever midt oppe i det kritiske samfunn og bare de organisasjoner som pleier sitt image kan regne med å overleve. Noe av det farligste er næringens selvtilfredshet og selvbeundring, mener Strømme Svendsen. Spørsmålet stilles direkte: I all opptatthet med å pleie forbindelser og storfolk i London, Tokyo, New York osv. glemte man å pleie de nære kontakter i sitt hjemlands jord? Skjedde det en gradvis avbleking av norsk skipsfarts image i vårt folk og blant folkets talsmenn — politikerne? Strømme Svendsens svar er at skipsfarten må bli langt mer utadvendt — så å si innføre den åpne dørs politikk. Næringen må slutte med å være seg selv nok. Det må bli slutt med skipsfartens isolering fra viktige miljøer innenfor norsk samfunn, kunst, vitenskap og religion. Strømme Svendsen svinger tukten ris over rederne og mener at de lever i et snevert miljø.

Ideologi

Holdningsdannelse er et spørsmål om informasjon. For å ta imot informasjon må ethvert menneske være motivert. Menneskene er på søk etter en mening med sitt liv, etter idealer. For å nå frem til publikum må skipsfarten derfor gi folk idéer og begrunnelsen for sin virksomhet. I seilskutenes tid hadde skipsfarten tak på nordmenns forestillingsverden og tankemønstre. Det var den gang næringen hadde sine gallionsfigurer. Chr. Michelsen, Gunnar Knudsen og Ludwig Mowinkel var statsministre i Norge gjennom decennier. Hvor har det blitt av enerne? spør Strømme Svendsen.

Det er et behov for en motoffensiv mot all den kritikk som venstreradikale har fremmet. Skipsfartens ideologi må bestå av forestillinger som gir en forklaringsverdi: Fri foretaksvirksomhet og frie hav utløser samferdsel og kommunikasjon på den mest effektive måte, bryter isolasjon, frigjør mennesker og muligheter. Kommunikasjon er en grunnbetingelse for frihet og for utvikling, for arbeidsdeling og varebytte — til å bryte ned hindre, motstand og kostnader.

Maktsentralisme

Den desentraliserte, markedsøkonomiske modell for de internasjonale sjøtransporter og den desentraliserte modell for drift av skip i et rederi står i skarp kontrast til den sentraliserte maktmodell som anvendes når det gjelder utvikling og ledelse av skipsfartspolitikken. Kappestridd, individualisme og liberalisme på den ene siden. Maktkartell, sentralisering og byråkratisering på den annen. Man kan stille skipsfartens organisasjonsmønster opp mot f.eks. fiskerienes — den annen maritime hovednæring. Her finnes et uttall av organisasjoner og foreninger som hver i sær drøfter og behandler viktige næringsproblemer, avgir uttalelser etter egne hoder og blir bevåket av TV og radio som om det var vår dominerende maritime næring. Hvorfor skal så meget makt samles i Rådhusgaten? Ikke ensretting og sentralisering, men et bevisst spill og samspill med likeverdige miljøer ut over hele landet, der miljøene selv får rett og frihet til å utvikle egen profil og eget innhold, burde vel være den naturlige liberale policy for skipsfarten?

Følgende setning kan stå som en konklusjon på Strømme Svendsens foredrag: Det er nettopp romantikk, følelser, begeistring, stolthet osv. sammen med fornuft, innsikt og kunnskap som det bør gis plass til og som skal gi nordmenn tro på norsk skipsfarts oppgave i det internasjonale samfunn.

Professor Strømme Svendsen er ikke nådig mot rederne. Hvilke kommentar har De til denne brannfakkell av et foredrag?

Skib-Rederi har rettet dette spørsmål til skipsreder Niels Werring jr., til Hr. advokat Finn Scheie og til kaptein Aksel Håkonsen.

NIELS WERRING JR.:

— Skipsfartens nasjonalromantiske image har bleknet. Det er riktig. Heldigvis vil jeg si. Seilskutetidens ramsalte og råbarkede skipsmiljø, ofte virkelighetsfjernt og romantisk omtalt og beskrevet, er erstattet med et mer normalisert liv ombord både lønsmessig og på andre måter mer sammenlignbart med et liv på land. Fjerne og eksotiske land er i dag innen rekkevidde for alle med nåtidens charterturer.

— Når det gjelder kritikken mot skipsfartsmiljøet som sådan, vil jeg kun slå fast at norske rederier gjennom årene kan ha foretatt feildisposisjoner, de som alle andre. Jeg tror ikke vi er bedre eller verre enn nordmenn flest. Skulle jeg komme med et lite forsvar vil jeg si at det er et uomtvistelig faktum at man i Norge har klart å bygge opp en handelsflåte av anseelige dimensjoner også i internasjonal sammenheng.

FINN SCHEIE:

Strømme Svendsen er ingen hvem som helst, og han setter fingeren på vesentlige problemer. Her er mine kommentarer:

Vi lever i en foranderlig verden hvor nær sagt alle er kritisk innstillet til alt — noen på jakt etter et nytt og ukjent samfunn, andre tviholder på det som er, mens atter andre går rundt med en nostalgisk dagdrøm om å vende tilbake til naturen.

Det kan ofte fortone seg som om kreftene er kommet ut av balanse. Det er oppstått et gap mellom dem som styrer og dem som blir styrt, mellom politikeren og hans velgere, mellom den eldre og den yngre generasjon, mellom næringslivet og dem som lever av det.

Ikke underlig at også næringslivet har sine problemer med å finne sin plass i det foranderlige samfunn. Dette gjelder nemlig ikke bare skipsfarten, men også den øvrige del av det produktive næringsliv.

Industrien er snart ikke velsett noen steder. Handelen blir sett på som et overflødig mellomledd. Til tross for den «grønne bølge» er både landbruk og fiske stadig på kollisjonskurs med myndigheter og andre grupper.

Etter min mening må Strømme Svendsens tre påstander sees mot denne forvirrede bakgrunn.

Norsk skipsfart har gjennomgått en voldsom utvikling i årene etter krigen. Skipsfarten har mistet det romantikkens skjær som førstereisgutten og landkrabber tillå den. Den er blitt en transportindustri som er dratt til sjøs. Men som sådan er den ennå ung. Professor Vedeler, den gang sjef for Veritas, sa for noen årtier siden at skipsfarten lå 20 år etter industrien i sin utvikling. Mye har endret seg, men på mange måter er skipsfartsnæringen i sin nye kapasitet fremdeles i slyngelalderen.

Strømme Svendsen etterlyser nye «gallionsfigurer» i vår gamle næring. Hvor er det blitt av enerne? De er der nok — bare se godt etter. Men i vår harde, dagsaktuelle verden er det foreløpig ingen som har kunnet gi oppskriften på hvorledes en topper i et rederi eller i en industribedrift skal kunne avse tid og krefter til også å ofre seg for politikken. Politikken er blitt helprofesjonell og kan bare drives på heldagsbasis.

Strømme Svendsen slår hardt, provoserende hardt og til tider basert på argumenter som for meg er nærmest uforståelige. Jeg er allikevel redd for at han har rett i endel av det han sier.

Men det er åpenbart gått Strømme Svendsen hus forbi at det i en rekke rederier og også innenfor næringen som sådan arbeides alvorlig og målbevisst med å rette opp det som etter hans påstander er skjævt og galt. Det håper jeg vi som er knyttet til WW kan være enige om.

AKSEL HÅKONSEN:

Hvis man har hørt eller lest hele professor Strømme Svendsens foredrag som var gjengitt over 3 nr. av NH & ST, og som det dessverre (leses heldigvis) ikke er plass til å gjengi i sin helhet i S — R, blir man fristet til enda en vri på et ellers velvridd sitat: Aldri har så få greid å bruke så mange ord på å få sagt så lite vettug.

Så lenge det føres en politikk her i landet som har sosialisering og ytterligere berøving av individets frihet som politisk målsetting, stiller jeg et stort spørsmål ved håpet om at man ved å re-romantisere skipsfarten vil få våre nåværende styrende politikere motivert for å gi våre redere den nødvendige frihet til å utnytte sine ideer og ressurser til samfunnets beste.

Dette til tross for at selve oppbyggingen av vår handelsflåte og dens verdi for landet gjennom tidene er bevis godt nok for berettigelsen av frihet for privat initiativ. (Selvsagt har en og annen reder også boment).

Personlig tror jeg mer på intensivering av den informasjonsvirksomhet som er i gang blant skoleungdom — den oppvoksende slekt.

Hvorvidt «Rådhusgaten» har gledet den udødelige Parkinson noe særlig mer enn andre ekspanderende bedrifter har gjort, og hvorvidt organisasjonen har tatt luven fra sine medlemmer har jeg ikke grunnlag for å vurdere, men jeg håper og tror at medlemmene selv har dette under kontroll. For meg synes det ihvertfall klinkende klart at det i dagens situasjon er av største viktighet at også rederne har et felles talerør i form av en sterk organisasjon.

Professoren har ihvertfall tydeligvis stor forkjærlighet for skipsfarten — skip og sjøens folk — takk for det.





Overrekkelse av AMVER diplomer på Sjøfartsmuseet på Bygdøy den 1. september. Med 27 skip dannet Wilh. Wilhelmsen den største gruppe tilhørende et norsk rederi som fikk diplom for deltagelse i 1975. Overrekkelsen ble foretatt av admiral Owen W. Siler, sjefen for US Coast Guard.

Fra venstre på bildet: Rederiets representanter ved utdelingen kaptein Ivar Husum, kaptein Finn Østlie og driftssjef Erik A. Kruse — admiral Owen W. Siler og direktør Kåre Skarrebo som for anledningen representerte Norges Rederforbund.

AMVER

27 diplomer til WW

Til enhver tid befinner det seg 10—12.000 skip på havet, og 2—3.000 av disse står i mer eller mindre jevnlig kontakt med det internasjonale sjøredningssystemet AMVER. Av disse var ifjor 544 norske, hvorav 229 deltok så aktivt at de gjorde seg fortjent til AMVER's diplom. For å få hedersbeviset må et skip ha vært i systemet 128 dager i året.

Et stort antall representanter for de berørte rederi og for skipene var tilstede ved høytideligheten 1. september, som ble innledet med hilingsord av den amerikanske ambassadør William A. Anders. Direktør Kåre Skarrebo, som ved anledningen var Norges Rederforbunds representant, understreket at det stadig økende antall norske skip som har fått AMVER-utmerkelsen de siste år for aktiv deltagelse, i seg selv er et bevis på den betydning Norge som erfaren sjøfartsnasjon tillegger systemet.

Sjefen for den amerikanske kystvakt, admiral Owen W. Siler, foretok utdelingen, og i sin tale hyldet han Norge som det første land som har gjort deltagelse i AMVER obligatorisk. Han uttrykte ønsket om at flere av de over 70 nasjoner som er med i systemet måtte følge Norges eksempel.

Hittil har det vært en frivillig sak for kapteinene på norske skip om de vil benytte seg av AMVER, som drives av den amerikanske kystvakt. Nå pålegges skipsførere å sende regelmessige seilingsruter og posisjonsrapporter til AMVER-senteret i New York. Hvis de nye forskriftene ikke blir etterkommet, kan skipsførerne ilegges bøter.

Over 80 radiostasjoner over hele verden er med og formidler meldingene til New York, hvor de blir matet inn i en databank. Med en gang det oppstår en nødsituasjon til sjøs og det er behov for hjelp, gir datamaskinen svar på hvilke skip som er i nærheten og om det f.eks. er lege ombord.

I løpet av ett års deltagelse er Norge den største AMVER-stasjon utenfor USA. Ifjor brukte 544 norske skip systemet en eller flere ganger. Dermed deltok mer enn 50 prosent av alle norske skip på over 1.000 tonn i AMVER.

Meldeplikt for skip nå innført

Rogaland Radio venter en markert trafikkoppgang etter at ordningen med tvungen meldeplikt for norske skip til AMVER ble iverksatt 1. september.

Norges største kystradiostasjon mottar nå omkring 2500 meldinger hver måned, og ved stasjonen venter man at antall meldinger vil øke til 5000. Allerede nå representerer trafikken over Rogaland Radio den største trafikk over noen AMVER-stasjon utenfor USA.

— En fordobling av antall meldinger vil selvsagt medføre øket arbeidsbyrde for stasjonen, men vi ser likevel med glede på at alle norske skip nå er pålagt å være tilsluttet AMVER-systemet. Påbudt meldeplikt betyr nemlig øket sikkerhet for skipene, sier radiobestyrer Gunnar Borvik ved Rogaland Radio til pressen.

Rogaland Radio kom med i AMVER-systemet i juni ifjor. Myndig-

hetene bevilget da ca. 1 million kroner for å knytte 13 norske kystradiostasjoner til systemet. Dermed øket antall radiostasjoner i AMVER fra 73 til 83. Selv om Norge langs hele kysten har kystradiostasjoner som tar imot meldinger, er det Rogaland Radio som mottar størsteparten av trafikken. Det er også denne stasjonen som sender meldingene videre til AMVER-sentret i New York pr. teleks fire ganger i døgnet.

Rogaland Radio benyttes idag av ca. 1000 skip i utenriksfart. Internasjonalt regnes stasjonen som en av verdens beste når det gjelder telegram- og telefontrafikk til og fra skip på alle verdenshav, og uten denne stasjonen hadde det trolig vært umulig å påby meldeplikt for alle norske skip. De fleste norske skipene holder nemlig så å si daglig kontakt med denne kystradiostasjonen på Jæren, og i tillegg til telefoner og telegrammer til og fra

rederier og familier, vil nå meldingene til AMVER også inngå i rutinen. Hver gang alle norske skip heretter forlater en havn eller ankommer en ny havn, må de sende rapport. I tillegg må de melde fra ved posisjonsforandringer på reisen.

— Vi får vanligvis meldinger fra skip på alle verdenshav. Stillehavet har ofte svært vanskelige radioforhold. Derfor hender det at skip som er i spesielt vanskelige mottagnings- eller sendersoner her sender meldingene over andre radiostasjoner i AMVER-kjeden, forteller Borvik.

Av de 2500 meldingene som hver måned mottas ved Rogaland Radio er ca. 80 prosent av meldingene fra norske skip. Skip fra over 70 forskjellige nasjoner er idag med i AMVER, og det er opp til hvert enkelt skip hvilken stasjon de vil sende meldingen til.

toyama i sjoen 4. august 1976 0900

28)ø 28)ø3). '3,
wilh wilhelmsen
oslo

dette er et foerste teleks sendt av det norske satkom prosjektet fra m/s "toyama" den 4. august 1976 kl. 0900.

denne hilsen er sendt via den foerste maritime kommunikasjonssatelitt plaserert i syrkron bane over atlantehavet.

satkom prosjektets formaal er aa vinne praktisk erfaring fra maritim satelittkommunikasjon og aa bygge opp norsk kompetanse paa dette omraadet innenfor skipsnaeringen.

foelgende norske skip deltar i prosjektet:

t/t "ferncraig" fearnley et eger
m/s "royal viking sea" a.f. klaveness et co a/s
m/s "nopal branco" ceivind lorentzen
m/s "toyama" wilh. wilhelmsen

prosjektleder
k.m. siljubergeassen

formann styringskomite
t. geustad

Satelitt kommunikasjon

Som meddelt tidligere i Skib-Rederi er TOYAMA et av 4 norske skip som deltar i et prosjekt for å prøve kommunikasjon via satelitt i praksis. Den avbildede teleks ble sendt etter at telegrafisten hadde slått en kombinasjon av 10 siffre på sin maskin. 10 sek. deretter var forbindelsen med kontoret i RA5 opprettet. På lignende måte etableres en telefonforbindelse, men her forhindrer de høye takstene (ca. 220 kr. for 3 min.) utbredt bruk.

Vi har ennå liten erfaring med bruk av systemet, men ser alt nå at det gir en helt annen kontakt mellom skip og omverdenen enn vi er vant til i dag, og det er innlysende at dette vil få positiv innvirkning både på det sikkerhetsmessige- og menneskelige plan når systemet for alvor blir tatt i bruk i begynnelsen av 80-årene.



Ombord på adopsjonsskipet TORRENS:

«Vi har ikke vært sjøsyke. Turen har vært helt fantastisk.» De 14. 6. klassingene fra Dale i Luster i Sogn hadde bare lovord å komme med etter turen med TORRENS fra Gøteborg til Oslo. I Filipstad kom skipsreder Tom Wilhelmsen ombord og han ble populært avbildet midt i ungflokken sammen med kaptein Frithjof Leyre-Olsen.

Det var 14 forventningsfulle 6. klassinger som mandag 14. september entret M/S TORRENS i Gøteborg for å være med skipet opp til Oslo. Kaptein Leyre-Olsen sto ved gangveien og ønsket elevene fra Dale Barneskule i Luster i Sogn ombord og bød på den tradisjonelle «stormsuppen», som satt godt etter 6 timers busstur fra Oslo. Dale Barneskule har hatt M/S TORRENS som adopsjonsskip i 16 år, riktig nok ikke den samme TORRENS, men dette skipet har skolen korrespondert flittig med siden det ble overlevert i 1967.

For første gang skulle avgangsklassen få smake sjølivet og møte dem de hadde skrevet så ofte til. Sykehuset i Luster lånte dem bussen sin, den lokale kjøpmann sendte med 100 kroner til godter på turen, og far til en av guttene kjørte bussen, først til Bogstad Camping med sightseeing i Oslo søndag, og så til Gøteborg, for der å gjøre vendeis og vente på klassen i Oslo. Lærerne Mia Alme og Svein Bøyum var med for å holde styr på 8 gutter og 6 jenter som tok skuta og mannskapet med storm. Informasjonssekretær Astri Howells fra re-

deriet var med for å legge alt til rette.

Første aften ombord ble de hentet av Sjømannskirkens buss og fikk oppleve en ekte norsk sjømannskirke i utlandet med hjemmebakke vafler, brus, ping-pong, slotsmaskiner og hyggelig prat med ekte sjøfolk, en liten andakt til slutt og så ombord og til køys i sovepuser på dørken, i sofaer og køyer. Neste morgen sightseeing i Gøteborg, besøk på akvariet der slangene ble matet med hvite mus og inntagelse av shoppingssenteret Femman, der det ble innkjøpt nok



«skyttevåpen» til å skremme vannet av hele Luster. Ombord til skipets avgang. Utseilingen fra Gøteborg havn med los ombord og 14 ivrige tilskuere på broen. Omvisning på dekk og i maskin med tålmodige erfarne sjøfolk som forklarte hydraulikk og radar så selv en 13 års landkrabbe kunne forstå det.

Sent på kvelden, med 14 barneneser klistret til køyene, klappet TORRENS til kai i Oslo, og klokken 8 onsdag morgen kom skipsreder Tom Wilhelmsen ombord for å ønske barna velkommen tilbake til gamlelandet. En stor veggdekorasjon med bilder av alle barna ble høytidelig overrakt skipet, som fra før har mange souvenirer fra Luster ombord, blant annet en praktfull dukke i hjemmesydd bunad som innehar æresplass i salongen.

Så gikk turen tilbake til Sogn med lærere og elever som i et par korte dager har fått nærmere kontakt med sjølivet og dem som har sitt yrke ombord. En god kontakt skole/skip er blitt enda bedre, og brevene mellom Dale Barneskule og M/S TORRENS vil få et enda personligere preg enn tidligere.

«TREASURE HUNTER», rederiets første H3-rigg, var i august/september tilbake i Oslo igjen for ombygging og utrustning til nye oppdrag. I høst settes kursen for Friggfeltet i Nordsjøen. Oppdraget denne gang blir viktige oppgaver i oppbyggingen av produksjonsanlegget på Friggfeltet for ELF-Norge A/S.

Bak seg har TREASURE HUNTER og rederiet 8 måneder vellykkede boreengasjement utenfor Marokko og i Østersjøen for godt fornøyde oljeselskaper.

Vår H3-rigg har vist seg å være et effektivt redskap for oljeleting, og TREASURE HUNTER er blitt drevet på en sikker og profesjonell måte av gode mannskaper ombord og i land. En god innsats, preget av entusiasme og team-work, som fortjener honnør.

Markedet for borerigger er for tiden, som de fleste kjenner til, preget av stor usikkerhet, som følge av et stort tilbud av rigger i forhold til aktivitetsnivåets behov. Det er derfor meget vanskelig å finne interessante oppdrag for borerigger. Men andre faser av oljeuttømmingen offshore byr på nye krevende oppgaver i tiden som kommer. Utbyggingen av oljefeltene offshore, spesielt i Nordsjøen, er enormt kostbar p.g.a. meget vanskelige klimatiske forhold, som har begrenset konstruksjonsarbeidet til sommerhalvåret.

H3 designens gode bevegelseskarakteristikk i sjøgang (bevegelsene relativt lite påvirket av bølgestørrelsen), dens åpne dekksplass med gode stua-sjemuligheter, sammen med høy mobilitet, gjør denne velegnet også til andre oppgaver offshore, som krever en stø og lite væravhengig plattform.

Vårt nye oppdrag er å være hjelpefartøy for konstruksjonsarbeidet (construction support vessel). TREASURE HUNTER skal ligge oppankret ved en av de faste produksjonsplattformene, som står på havbunnen.

Riggen skal med spesialkraner løfte store konstruksjonsdeler over til plattformen, først store rørpeler, senere moduler av produksjonsanlegget. Riggen skal være mellomlager for dette, samt lagre forskjellig bulkmateriale. Bulk materialet skal brukes under pelearbeider og skal delvis blandes og overføres med riggens eget boreslamanlegg.

Riggen skal videre være boligkvarter for, og be-spise, 150 arbeidere som utfører konstruksjonsarbeidene. Det blir forbindelse over til plattformen med en gangway festet til denne og opphengt slik at riggen kan forhale under ekstreme værforhold. Denne forhaling vil skje ved at riggen drar seg ut på egne utlagte ankere.

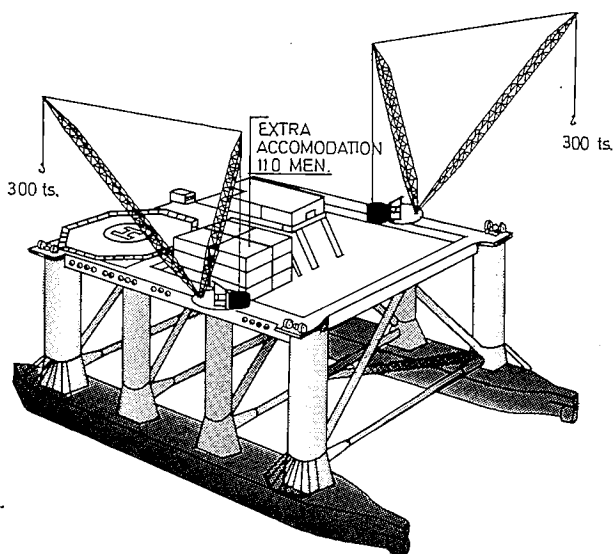
Vårt mannskap skal altså betjene riggens maritime og tekniske funksjoner, samt utføre «hotell»-tjenester for 150 mann.

De nye kranene vil bli operert av leverandørens folk. Driften blir helt i WW's regi med samme RA 5-organisasjon som før, men uten baseorganisasjon. TREASURE HUNTERS boremannskap blir overført til TREASURE SEEKER i Singapore.

Mannskapets størrelse blir ca. 33.

Vi ønsker TREASURE HUNTER og mannskap lykke til med de nye oppdrag.

Treasure Hunter



INNSAMLING OMBORD

M/S TURANDOT — overskudd i velferdskassen ved salg av skipet. Kr. 1.241,— er sendt til Norges Blindeforbunds Førerhundskole.

T/T TABRIZ — fellesanvisning fra besetningen på kr. 955,— er sendt til Redningsselskapet.

M/S TACHIBANA — kr. 1.250,— er samlet inn fra besetningen til inntekt for Redningsselskapet.

M/S TROLL FOREST — fellesanvisning fra besetningen på kr. 1.130,— er sendt til Redningsselskapet.

M/S TØNSBERG — besetningen har sendt kr. 750,— til Redningsselskapet.

M/S TRIANON — til Frelsesarméen er gitt kr. 600,— for Kongeblomsten. Videre er det gitt kr. 230,— til Sjømannskirken i Gøteborg.

T/T TARTAR — besetningen har sendt kr. 280,— til Frelsesarmeen.

M/S TIJUCA — innsamling til Frelsesarmeen med kr. 515,—.

M/S TARN — for salg av Kongeblomsten er sendt kr. 100,— til Frelsesarmeen.

M/S TARANTEL — for salg av Kongeblomsten er avsendt kr. 70,— til Frelsesarmeen.

M/S TORRENS — for Kongeblomsten er avsendt kr. 521,— til Frelsesarmeen. Til inntekt for Child Health Foundation er via en innsamling holdt i New Zealands TV 2 gitt \$ 200,—.

VI PRESENTERER:

Maritim Personellavdeling

Når det som tidligere var enkelt og greit er blitt vanskelig og komplisert, og når det å planlegge på sikt ikke alltid fører frem, samtidig som alle prognoser ser ut til å ende i ubesvarte spørsmål — da ligger det an til en smule frustrasjon.

Som leserne muligens forstår så er dette et lite hjertesukk fra en personellmann. Det er ikke så greit å planlegge når forutsetningene forandrer seg så raskt. Det blir derfor til at vi i for stor grad takler problemene etter hvert som de oppstår. For å kunne forandre på denne situasjon, må vi finne ut hvorfor uforutsette ting oppstår, altså må vi kjenne bedre til arbeidssituasjonen ombord samt personellets og avdelingens behov.

For bedre å kunne møte denne situasjon ble Maritim Personellavdeling for ca. 2 år siden omorganisert. Det ble opprettet personellgrupper. Disse skulle ta seg av all oppfølging av det personell som var ombord i de skip som tilhørte gruppen. Skipene skulle også besøkes med jevne mellomrom for at eventuelle uklarheter eller misforståelser kunne oppklares så raskt som mulig. Dette med å bedre kommunikasjon var en viktig oppgave.

I den senere tid har også besetningen ombord blitt redusert og tjenesteperiodene er blitt kortere.

Hvordan har så dette innvirket på de funksjoner som gruppene har og hvordan er det blitt mottatt av de seilende?

Behovene har sikkert også forandret seg i de senere år, og har vår personellpolitikk fulgt med i denne utviklingen?

For å få svar på noen av disse og lignende spørsmål har Skib-Rederi henvendt seg til gruppene.

V. B.



Ved skranken i Maritim Personellavdeling finner vi Bente Johannessen og Elin Rambøl.



Sekretær Elisabeth Topaas og Maritim personellinspektør Vidar Bekkavik.

For at alle skal kjenne til hvem det er som arbeider i de forskjellige grupper, presenteres de på følgende måte:

- TANK/BULK GRUPPEN:** Kjell Vagle, Hanne Marie Bratland og Odd Vesterheim.
- SUPPLY GRUPPEN:** Ragnhild Vestby, Willy Grødahl Olsen og Elsa Kvernberg Bøhn.
- BARBER GRUPPEN:** Hans-Chr. Siltvedt, Kirsten Bolstad og Johan Storsletten.
- GRUPPEN HJEMGÅENDE SKIP:** Rigmor Paulsen og Einar Steen-Olsen.
- OLJE/RIGG GRUPPEN:** Jan Håbetsås, Bjørn Fretheim og Irene Røyset.



Tre av de seilende i Barber-gruppen blir mottatt av gruppeleder Hans-Chr. Siltvedt.

PERSONELLGRUPPENE

VI SPØR GRUPPELEDERNE:

Gruppenes funksjoner?

— Personellgruppenes hovedoppgave er å holde skipene bemannet med kvalifisert personell. Den enkelte gruppe foretar en oppfølging av den seilende gjennom forhyring — avmønstring — påmønstring.

De praktiske funksjoner ved siden av de rene tjenesteforhold er blant annet ordning av lånesaker og permisjoner, veiledning i forsikrings- og assuransespørsmål, og mye tid går med til kontakt med og informasjon til de seilendes familier. Det foregår en utstrakt kommunikasjon med Direktoratet for Sjømenn og med Trygdekontoret for Sjømenn og assuranseforeninger, og man har daglig kontakt med sjømannskontorer, agenter og fremmedpoliti.

Hvordan foregår samarbeidet med driftsgruppene?

— Vi har rutinemessige møter og daglig kontakt om nødvendig. Ved skipsbesøk får driftsinspektørene ofte i oppdrag å ivareta personellgruppens interesser.

Hvordan kommuniserer dere med de seilende utenom det helt rutinemessige?

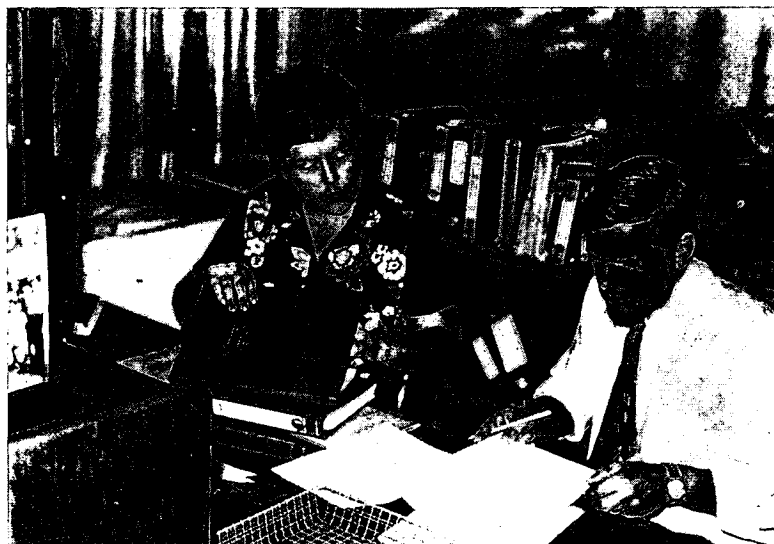
— På kontoret får vi som regel tid til en prat utenom rutinegangen. Men vi er helt klare over at de seilende er mer åpne i sitt eget miljø — og det er ombord i skipet. Derfor må personellgruppene bestrebe seg på skipsbesøk med jevne mellomrom. Slike besøk skaper bedre kontakt sjø/land, og man får anledning til å gi riktig informasjon og veiledning i konkrete saker og planer for fremtiden.

Er det noe de seilende bør være oppmerksomme på?

— De seilende bør holde maritim personellavdeling orientert om forandring i personalia, adresseforandring, telefonnummer etc. For ansatte i supply: Husk alltid å oppgi ditt EDB-nummer. Husk å melde avvik fra avtalt dato når klar til tjeneste. Kontaktgruppe etter avmønstring er i alle spørsmål den gruppe som siste skip tilhørte.



«Det hadde jo selvfølgelig vært enklere med helt selvstyrte skip.»



Rigmor Paulsen, gruppeleder hjemgående skip snakker budsjett med mannskapssekretær Petter Solberg.



Tank/bulk gruppens leder Kjell Vagle diskuterer personellplanen med Odd Vesterheim.



Skifte av mannskap. Ragnhild Vestby, gruppeleder supply og Willy Grødahl Olsen.

Hvordan er situasjonen på arbeidsmarkedet?

— Vi har stort sett bemannet skipene med vårt faste personell og har derfor ikke i noen særlig grad vært avhengig av det åpne arbeidsmarked.

Vårt inntrykk er imidlertid at tilgangen er stort sett som normalt på denne årstid. Vi hadde imidlertid ventet noe bedre kvalitet på de hyresøkende ved sjømannskontorene.

Til neste år vil rederiet få levert et skip hver måned. Hvordan vil dette influere på gruppenes arbeidssituasjon? Hvordan er planen for bemanningen av disse?

— Vi får 4 bulkskip og 6 linjeskip i 1977 samt 2 innkjøpte linjeskip fra Fearnley & Eger som leveres nå i desember/januar. Foreløpig har vi planlagt kaptein og departementsjefer til skipene, og øvrige offiserer og mannskaper vil bli fordelt i tiden fremover.

Det ser ut for at det blir Barber-gruppen som får nesten alle skipene, så det blir en stor belastning for denne gruppen i alle fall den første tiden. Ellers regner vi med at antall skip i Barber vil bli regulert etter hvert som de nye kommer i fart.



Mannskapssjef Tore Moen.

Hvor går vi? Hva skal vi gjøre i fremtiden?

Dette er spørsmål som alltid vil være aktuelle. Som et generelt svar og som en oppsummering kan vi vise til firmaets policy for seilende personell slik denne er uttrykt i ord —:

Ut fra det grunnsyn at personell er en vesentlig ressurs, som sammen med de økonomiske og tekniske, danner grunnlaget for firmaets planlegging på lang sikt, vil vår personellpolitikk gjenspeile en balansert vurdering av —

- behovet for kvalifisert personell og
- personellets behov for trygghet og utvikling.

På denne bakgrunn og under hensyntagen til firmaets økonomiske muligheter og begrensninger, vil de personellmessige tiltak innebære følgende:

1. Utvidet kommunikasjon mellom skip og kontor, såvel som internt ombord og i land.
2. Planmessig rekruttering, opplæring og fast ansettelse.
3. Videreutvikling av faglige kvalifikasjoner sammen med innføring i administrasjon og ledelse.
4. En optimal fordeling av kvalifisert personell mellom de forskjellige aktiviteter i takt med firmaets behov og den enkeltes interesser og kvalifikasjoner.
5. Kontinuerlig oppfølging og påvirkning av den personell-økonomiske utvikling internt og eksternt.
6. Firmaets og personellets behov skal prioriteres fremfor forbigående moteretninger i samfunnsutviklingen.
7. I den grad det er ønskelig og praktisk mulig, tilstrebes et felles mønster for personell fra sjø- og landsiden.

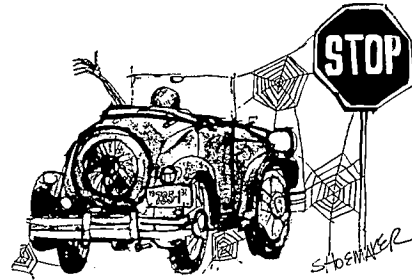


Maritim Personellsjef Nils Wetlesen.

Dette kan også betegne de arbeidsoppgavene vi som avdeling er pålagt å følge opp, og innledningen og de enkelte postene kunne hver for seg være emner for videre utdyping og diskusjon. Målsettingen i seg selv er ambisiøs, men det er et ordtak som sier — «sikt på stjernene så kommer du i hvertfall «så langt mot skogbrynet som mulig.»

La det imidlertid være sagt at dette er en felles oppgave, og bare ved medvirkning fra såvel skip som kontor vil vi komme frem til et best mulig resultat.

Narkotikamisbruk



Direktoratet for Sjømenn har sendt ut en omfattende veiledning for behandling av narkotikasaker og smugling av narkotiske midler ombord i norske skip.

Etter Direktoratets oppfatning representerer bruk av narkotiske midler fare for mannskapenes helse og skipenes sikkerhet. Den som bruker og/eller smugler narkotiske stoffer utsetter seg for følgende farer:

- A. Narkotiske stoffer kan etter kortere eller lenger tids bruk medføre avhengighet og påvirke sinnstilstanden. Selv kortere tids bruk kan medføre vrangforestillinger, selvmordsimpulser, personlighetsforandringer med sterk forvrengning av sanseinntrykkene og opphevelse av hemninger. Fortsatt bruk kan utvikle langvarig sinnsykdom og nedbryting av kroppslige funksjoner.

I betraktning av dette vil bruk av narkotika til sjøs også kunne medføre arbeidsulykker, idet avstands- og tidsbedømmelse samt aktsomhet under arbeidet er absolutt påkrevet.

- B. Avskjed fra skipet og utelukkelse for videre tjeneste i handelsflåten.
- C. Straffeløp i Norge med fengsel inntil 10 år.
- D. Straffeløp i utlandet hvor det praktiseres lang tids fengsel og i enkelte land endog dødsstraff. Et fengselsopphold er mange steder en stor helsemessig belastning.

- E. I mange havner er narkotikamiljøet velorganisert og brutalt, og mishandlinger og likvideringer forekommer hyppig. Erfaringen viser også at på en rekke steder betjener myndighetene seg av profesjonelle angivere som har betaling for å tyste og legge feller ved å tilby narkotika. Det er derfor påkrevet å være på vakt og unngå å komme bort i slike forhold.

Vi har dessverre i den senere tid hatt et par alvorlige tilfeller av narkotikamisbruk ombord, og ser oss derfor nødt til å presisere hvor farlig det er. Narkotika er og blir farlig gift som kan ødelegge den enkelte bruker, ofte for hele levetiden. Det viser seg at det er spesielt i Østen det er lett å anskaffe seg narkotiske stoffer, spesielt på tvilsomme barer og av drosjesjåfører.

En spesiell advarsel vil vi gi til skip som anløper Bangkok hvor narkotika også kan bli brukt i forbindelse med pengeutpressing. Det har hendt at de som kjøper narkotika har blitt angitt til tollfunksjonærer som har gått direkte ombord og forlangt store beløp for ikke å anmelde vedkommende.

Som man skjønner, så er det en råtten bransje hvor man risikerer både liv og helse. Vi vil derfor anmode på det sterkeste at alle våre seilende hjelper til for å hindre narkotikamisbruk, ulovlig besittelse av narkotika eller smugling.

— ET FOTO TAKK!

Reparatør Odd A. Engen fra Lillehammer er en ivrig amatør fotograf. Siden han gikk til sjøs for 2 1/2 år siden har han skaffet seg et meget godt utstyr, og ønsker bare at han hadde hatt litt bedre anledning til å bruke det i land. Engen har også drevet en del med dykking tidligere og kanskje kan den fremtidige hobbyen bli undervannsfotografering? Det skulle være artig å prøve seg, sier han.

Apropos fotografering. Det er heller sjelden Skib-Rederi mottar bilder fra skip og miljø. Dette til tross for at vi vet det er hundrevis av brukbare fotografer med godt kamerautstyr.



Universitetene i Norge og Malaysia har sammen med Velferdskontoret for Handelsflåten innledet et samarbeide om en forskningsstasjon. Initiativet til opprettelse av denne stasjonen som ligger ca. to timers biltur fra Singapore, kommer fra marinbiolog Immanuel Vigeland som i en årrekke har vært bosatt i Singapore for å drive et begretningsprosjekt.

Det påtenkte samarbeide går blant annet ut på at det skal settes i stand en forskningsstasjon midt inne i den frodigste jungel. Stasjonen vil videre inngå som et utferdsmål for grupper fra norske skip som anløper Singapore eller andre nærliggende havner. Turen til stasjonen vil bli arrangert av velferdsstasjonen der. Man regner med at en natt i Malaysias jungel vil være et tilbud som sjøfolkene sjelden vil finne maken til.

Biologisk Feltstasjon.

Kota Tinggi, Malaysia 7.9.1976.

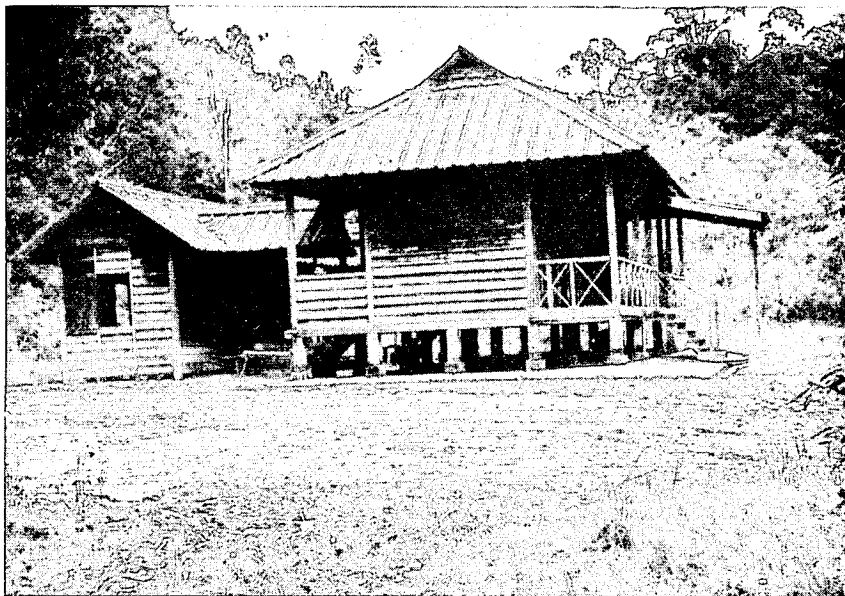
M/S «TOLEDO» la til kai i Singapore 30. august 1976, og både kaptein, chief, overstyrmann og stuert var som alltid like hyggelige og imøtekommende, da det som vanlig gjaldt å få medbragt noen sjeldne typer av slanger, øgler, maurslukere, stinkdyr m.m. til våre norske universitetsmuseer.

Til gjengjeld kunne man denne gang for en gangs skyld fremlegge et sikkert for mange fristende tilbud om overnatting i en kongsi eller palmebladhytte i Malaysia's jungel, når «TOLEDO» anløper Singapore igjen.

Takket være et samarbeide mellom våre universiteter og Statens Velferdskontor for Handelsflåten samt malaysiske myndigheter har man fått etablert en biologisk felt-



En slik skilpadde møter man på veien.



Den biologiske feltstasjon i Kota Tinggi, Malaysia, hvor Immanuel Vigeland driver sine prosjekter.

Vår mann i Malaysia: Imm. Vigeland

Sjøfolk og forskere i jungelen

stasjon, hvor det er overnattingsmuligheter for 15—20 mann i et terreng med ville elefanter, villsvin, bjørner, aper etc. Ifølge delstaten Johore's jakt- og viltkonsulent skal det også luske en tiger rundt i området, så det er nødvendig eller iallfall tilrådelig å være bevæpnet. Ellers er det knapt en uke siden at hele Stasjonens grønnsak-avling ble dels oppspist og dels nedtrampet av en fullvoksen elefant. Og dette skjer altså bare 34 miles fra Singapore.

En brosjyre er under utarbeidelse og vil bli tildelt alle ombord, og de som overnatter i kongsi'en vil få tildelt et sertifikat. Planen er å dra etter «utskei» med ankomst til Stasjonen ca. kl. 19.00, hvorfra det er vel en halv times tur til palmebladhytten. Der er det muligheter for grilling under garantert akkompagnement av et meget variert sammensatt jungel-orkester og hvor frosker og cikader spiller 1. fiolin for fullt og uten pauser og opphold.

Om morgenen fortsetter vi videre på den samme stien en times tid, før vi med favnen full av ville orkidér, plukket på turen og etter norske forhold verd en formue, er til-

bake på hovedstasjonen hvor oppsynsmannen Sulaiman's kone Ramlah har laget i stand ekte malayisk frokost krydret med pepper og andre ingredienser så kraftig at schnørr og tårer renner! Så alle vil sette ekstra stor pris på å komme ombord igjen til stuertens kaloririke middag og kurert for enhver tendens til eventuelt å ville kikke på kosten!

Ellers vil nok de fleste komme til å måtte stifte personlig, om enn mindre hyggelig, bekjentskap med blodsugende igler som særlig i regntiden er uhyre tallrike og aggressive og går til angrep både ovenfra og nedenfra og sitter rundt på kroppen som blodfylte pølser. Langt morsommere vil det være å klatre opp i kjempetre hvor man fra en observasjonsplattform 90 fot over bakken vil kunne iakttatte diverse dyrearter som alle har evnen til å fly — inkludert flyvende slanger — og som aldri kommer ned på bakken. Der oppe er det jo store muligheter for å få tatt eksepsjonelt gode fotos. Og ingen skulle ha problem når det gjelder stoff til brevskrivning hjem etter en jungel-natt!

Stuert med treskjæring som hobby savner «roterommet»

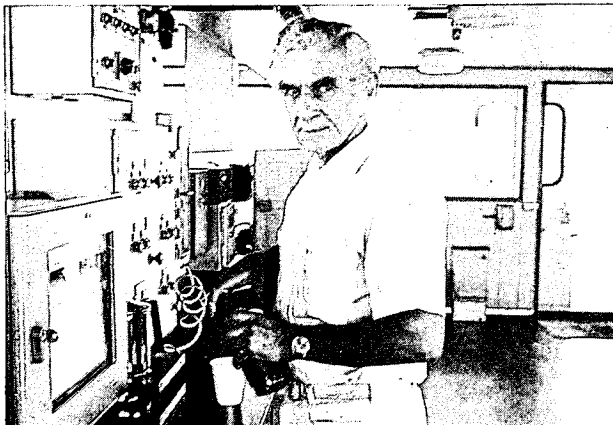
Senior ombord på TRICOLOR er den 56 år gamle stuert Ansgar Skaseth fra Oslo, som kan se tilbake på snart 35 års fartstid.

Han begynte i Wilh. Wilhelmsens rederi i 1937, da han mønstret på som salong-gutt i den gamle «Tampa». I april 1940 kom han hjem for en ferie, og det skulle komme til å bli en «ferie fra sjøen» som varte i over 5 år. Da tyskerne kom til Norge 9. april ble som kjent alle broer med handelsflåten brutt. Men så snart krigen var over i 1945 dro Skaseth ut — han hadde i mellomtiden i en lengre periode vært kokk på Continental — og i 23 år seilte han så for Fred. Olsen. I de siste årene har han igjen vært tilbake hos Wilhelmsen, med seilinger på Østen — Statene, og er nå på hjemvei etter sin første tur til Australia. En 3 måneders tur til, og han kan nyte sin ferie enten i hytta ved Oslofjorden, på Røros, der han har et mindre familiebruk, eller i hagen hjemme i byen. Det er nok å henge fingrene i når en kommer hjem på sommerstid.

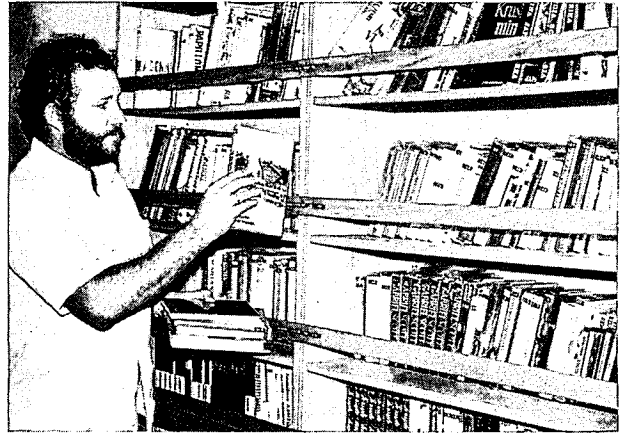
I sjøen dyrker han også sine hobbyer i den utstrekning det er mulig. Størst er interessen for treskjæring, og mange fine arbeider er kommet fra hans hånd. I mangel av passende arbeidssted her ombord har han på denne turen gått inn for makramé-knytning, og legger siste hånd på et vakkert belte.

Skaseth er også elsker av klassisk musikk, og inviterer til konsert på bånd i lugaren.

— Jeg var på Operahuset i Sydney da vi var der, men dessverre var det ingen konsert akkurat den kvelden. Jeg får håpe på bedre lykke på neste Australia-tur, sier stuerten, som også ønsker at han kunne ha et sted å stå med sine treskjærer-arbeider. «Jeg har redskapen med meg, men det er for mange teppebelagte gulv her», sier han.



Stuert Ansgar Skaseth sørger for at alle lever godt ombord. Her er han på brua for å se om det er kaffe nok på glasset.



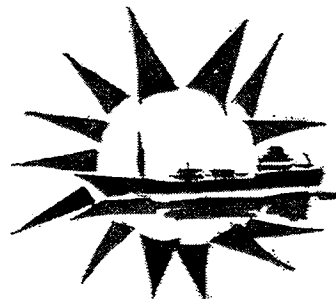
2. styrmann Einar Fjeld rydder opp i hyllene i TRICOLOR's skipsbibliotek.

Lesningen høyt i kurs - godt bibliotek ombord

— Her er biblioteket åpent 24 timer i døgnet når vi er i sjøen, og leselysten er stor, sier fungerende 2. styrmann Einar Fjeld fra Tjøme, som bl.a. har ansvaret for skipets bibliotek. Vi har et meget velutstyrt bibliotek, og får stadig tilskudd av nye bøker, sier han.

Et raskt blikk over hyllene forteller at det er 600—700 bind i alt, mest skjønnlitteratur, men også reiseskildringer, historie, biografier og oppslagsverk, dvs. alt som det bør være i et skikkelig bibliotek. Det eneste man har gjort på en enkel måte er selve utlånet. Biblioteket er som sagt åpent til enhver tid, og mannskapene bytter sine bøker når det passer dem, uten dikkedarer med lånekort og noteringer. Ansvaret hviler på den enkelte. Det «bibliotekaren» har å gjøre er å føre nye bøker på listen og å holde orden i hyllene.

H. Wåler



Ombord på M/S «TOLEDO» i Biscaya
3. august 1976.

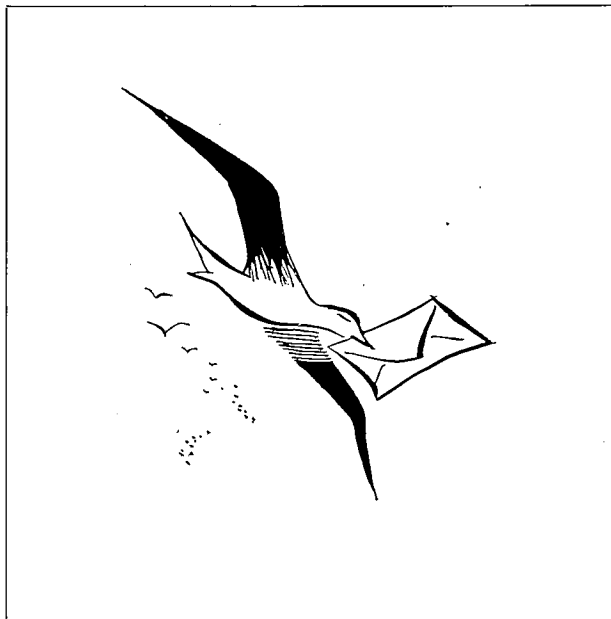
Brev hjem til daglige bordfeller ved lunsjen i R.A.5.
Fra sup.nr. 25, E. H.

Som takk for den intense trimming i maritimt språkbruk og andre ferdigheter som kunne bli aktuelle til sjøs og til lands under min 12 dagers 1. reistur med «TOLEDO» lovet jeg i min blåøyde reise-feberforvirring å sende dere en fullstendig og intens beretning. Nå sitter jeg på køyekanten i min suite ombord og filosoferer fordi det er min siste natt på turen. Jeg har vært oppe på brua og forsikret meg om at alt er o.k., «TOLEDO» med steady kurs for Gironde-munningen formelig synger meg frem over en blikkstilte Biscayabukt med en stjernesådd mørk himmel over. Er det noe rart at jeg sender tanker hjem til dere?

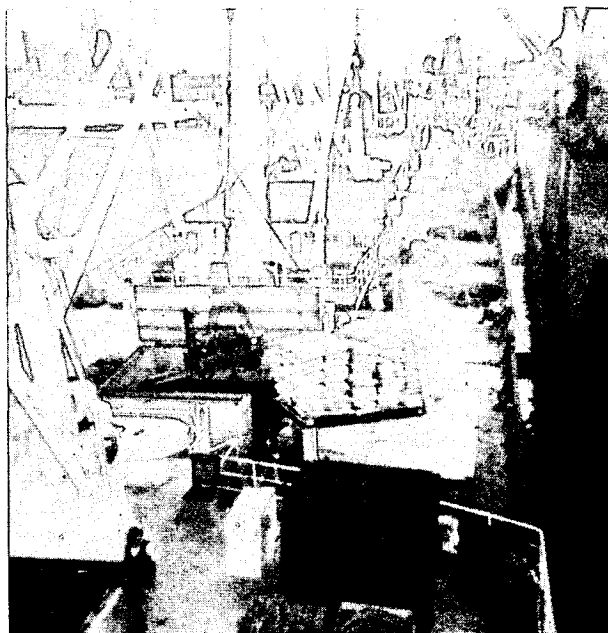
Trimmingen har gjort sin nytte. Jeg har ikke sagt «gulvet» eller «veggen» en eneste gang, og noen få språklige tabber måtte jo ventes av en bestemor som bare har krysset Sørlandskysten et par snes ganger i en fjern fortid. Den gang en 900-tonner var et stort dampskip, da rød plysj og utskåret mahogny dominerte, og vanskevannsstolen hadde lokk til å slå opp, og mugge og potte i nederste skap. Og der ramsalt sjøluft ble blandet med lukten fra rautende kuer som ble fraktet sjøveien til en ventende okse på det blide Sørland som ønsket en fornyelse av den stedlige kvegbestand. Den gang «båsen» med A.D.S. på brystet kom vaggende over dekket med svaberen når innvollene til en stakkars jentunge gjorde opprør under påvirkning av matos, lukten av kumøkk og litt sjø over Langesundsfjorden.

Det er tydelig gått mange år siden den gang. «TOLEDO» regnes ikke til de mest hypermoderne kjendisene i WW-flåten, men det har nettopp gitt meg anledning til å følge med i gjøremålene ombord. For mennesket hadde ennå en del å si, selv om antallet var redusert til bortimot det halve av hva det var ved stabelavløpingen. Så nå kan jeg nesten snakke saklig med dere når det gjelder overtid, stress, tid til vedlikehold osv.

Med 8 anløp på 12 dagers fart fikk jeg anledning til mange refleksjoner over søvnbehovet hos mennesket. Selv visste jeg jo at jeg kunne gå og legge meg når jeg ville, men jeg ble så fascinert av alt som foregikk ombord når vi skulle ut og inn av sluser, legge til kai, ligge bi og vente på los osv, at det å gå ned i min suite under kommandobrua ble rene overvinnelsen. Jeg har prestert å være oppe i 40 timer sammenhengende. Vi gikk fra København en stille kveld, og da jeg hadde tatt siste inspeksjonen på brua ved 24-tiden ble jeg så romantisk innstillet at jeg måtte nyte denne natten på vakt. I grålysningen fikk vi tysk los ombord, av den gode gammeldagse typen i marineblå dress og runde ben. Han viste meg en u-båt som lå som souvenir inne på land, brukt i Norge under landgangen der, og senere returnert med takk for besøket. Ellers bukserte han «TOLEDO» rundt i bassenget før kanalen så en stakkars landkrabbe følte seg helt redselslagen.



Med søster Erna på M/S Toledo

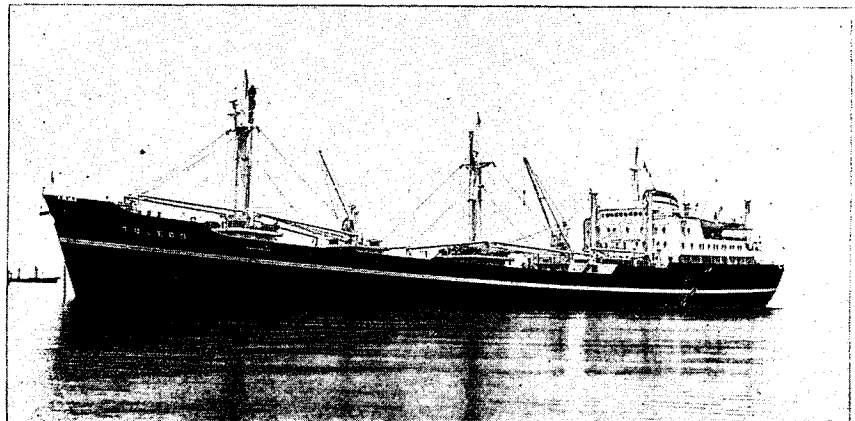


Siste hiv ombord i Rotterdam.

Det var «slow ahead», «stop Engine» og «steady so» i ett sett. Og praktisk talt alle mann på dekk, på poopen, på bakken og på brua. Plutselig raste ankeret ut med bulder og brak, og da vi til slutt var kommet i riktig posisjon i slusen forøket jeg gloseforrådet med enda noen maritime ord. «La gå babord spring» var det gjeveste synes jeg. Men gutta ombord imponerte meg stort. De tedde seg som Tordenskiolds soldater, de myldret frem til de steder der de trengtes, selv om jeg vitterlig hadde sett dem gå av vakt et par timer før. Men min medynk prellet av, «det blir overtid av det, vet du, og vi kan sove ut når vi har forlatt Europa». Jeg sov ut før. Etter en strålende sommersøndag gjennom Kielerkanalen, hvor «TOLEDO» var det reneste og flotteste skuta i trengselen, der den seg frem gjennom beitende kulflokker med trekronene subbende langs rekka.

Som dere skjønner har jeg fulgt med i navigasjonen. Har kikket med saklig mine på radarskjermen, tatt en tur i bestikken for å forsikre meg om at kartet stemmer med farvannet som skjermen åpenbarer og fulgt med at normannen virkelig følger ordre om «two-o-five». Litt huslig virksomhet har også falt på meg der i mørket. Med forsiktighet har jeg balansert smørbrødfatet fra pentrykjøleskapet opp leiderne til brua når losen trengte en nattlig forfriskning.

Ja, begrepet los, som en ytre fremtoning, har jeg fått en annen mening om. Han som førte oss ut av Oslofjordens til dels trange passasjer var så korrekt, synes jeg. Ikke akkurat noen Ulabrand, men streng og tilknappet da han ga spesiell «permission» til støt i fløyta for å hilse ferierende kolleger på «Skramstad». Han ble behørig geleidet ned til losleideren med lommelykt da vi hadde Færder i sikte, og alt var så riktig. Senere på turen så jeg alle varianter av losere, fra gammeldagse hjulbente med dobbeltspent uniform til dandier som entret «TOLEDO» i siste skrik sommerdress, med slacks og jakke, ton i ton slips og sveis av siste mote med Walkie-talkie over skulderen. Men de kunne jobben sin når de dirigerte slepebåtene i riktig posisjon for å få oss plassert korrekt i en sluse eller lommeparkerte oss langs kai.



Dere trodde sikkert at det bare var statussymbol da jeg dro ombord med kjeledress. Men den er snart moden for en ordentlig vask. Riktignok påstår chiefen at den er mest møkkete i baken, men jeg syns den bærer preg av flittig bruk. Første gang jeg bega meg ned til «TOLEDO's» hjerte var jeg

Men det gir en egen andakt å stå helt akterut å se på denne digre jernstangen som dreier jevnt og sikkert rundt, og like utenfor, i svarte sjøen, har festet en propell som driver oss fremover. Dere hadde ikke gitt meg nok opplæring i driftstekniske spørsmål, så forakten og jubelen var stor ved lunsjbordet da dagens rapport fra meg gikk ut på at vi hadde hatt «kjelesjau». Det var skiftet fjærer på eksosventilene — — .

Som helseinspektør fikk jeg jo en utmerket anledning til å prate «Kerodex» den virkningsfulle beskyttelseskremsen som nå skulle være installert på alle WW-skip, både i byssa og i maskinen. Og så pratet jeg jo hørselsvern, særlig etter at jeg selv hadde vært nede på maskindørken for full maskin i 1 time. Da gikk jeg rundt og lette etter hørselen min i flere timer etterpå, og var redd den var borte for godt.

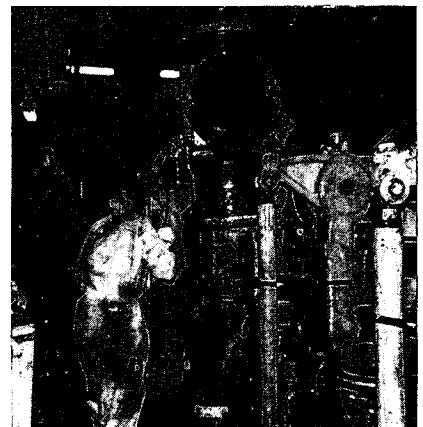
Ellers la jeg meg ikke meget opp i helsestellet ombord. Som sykepleier ville jeg glede meg den dagen det ble anskaffet en vanlig sykeseng skrudd fast i dørken med fri adgang fra begge sider. For hvordan man stiller en virkelig syk



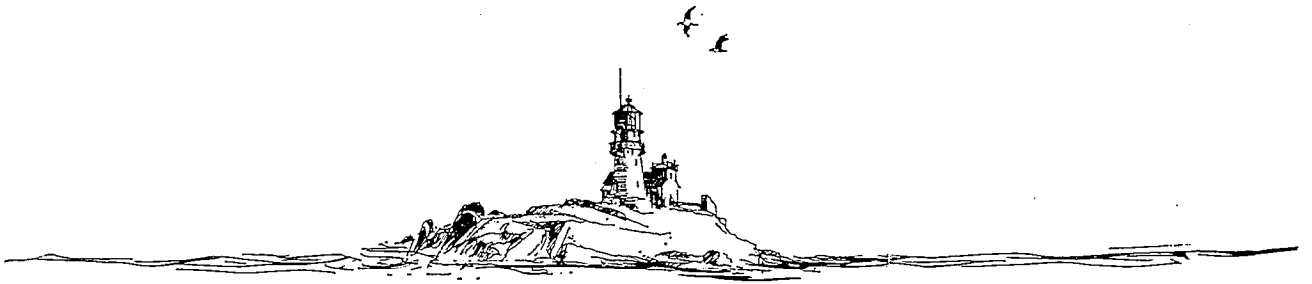
litt beklemmt. Halvveis ned forekom det meg at det var uendelig langt opp til døren som markerte åpningen ut, og langt var det ned til nederste dørk. Men jeg kom meg ned, og etterhvert ble det litt av dagens eventyr å gå ned hit. Jeg maste og spurte, og oppfattet ikke mer enn halvparten i alt bråket.



Kokken tilbereder Biff Stroganoff.



«Sjau» i maskinen.



mann som det må to mann til for å greie, er litt av et mysterium. Den ene må jo da helst krabbe opp i køya for å komme til fra den andre siden. Og da får man jo godt tak på den stakkars pasienten.

Sjøsyken fikk ikke tak på meg denne gangen, til min egen store forbauselse. På vei til Rotterdam våknet jeg en morgen med fotbladene stemt mot køyekanten, og verdenskartet som fortalte hvilke tjenester Wilhelmsens Linjeagenturer kunne by mulige interesserte befrakter, så ut som det tok sats for tresteg opp i til meg i køyen. Jeg famlet i blinde etter sjøsyke-tablettene i nattbordskuffen — og sovnet inn igjen av vuggingen før jeg hadde fått tak i dem. Da chieffen purret kl. 7 luktet det herlig av egg og bacon, og uten å reflektere over en slik usannsynlighet tok jeg meg ut på badet og vandret opp over bakken mot badekaret som i neste øyeblikk forsvant utforbakke. Men jeg kom meg i tøyet, og frokosten smakte utmerket. Akkurat den dagen fikk jeg virkelig innføring i stuertdepartementets gjøremål. Jeg hadde nok i sjøgangen med å holde meg på bena og treffe røttene da jeg assisterte med tilberedning av dagens stormsuppe. Apropos kokk, den ukemenyen som ble slått opp for hver uke kunne visst kompensere for andre goder en sjømannen må gi avkall på. Men jeg vet ikke om den svarte til dr. Tenfjords idealmeny for nøkternt levesett.

Som dere kanskje skjønner har jeg forsøkt, uten å behøve å tenke på det, å komme litt inn i dette å ha sjøen som arbeidsplass. Det som har smakt minst av sjøliv, synes jeg, er radiostasjonen. Etter at jeg har avlagt visitt der flere ganger uten å oppleve noen dramatisk oppkalling fra de syv hav, har jeg kommet til at stedet er dominert av kontorarbeid. Der fylles det ut metervis av lister beregnet på tollvesen, havnemyndigheter og agenter, føres hyreoppgjør og deles

ut lommepenger til de gutta som skal en liten tur på byen.

Emnet om sjøen som arbeidsplass og midlertidig hjem får bli emnet for diskusjon ved lunsjen i R.A. 5 utover høsten. Nå har jeg iallfall litt muligheter for kommentarer. Det må iallfall en bestemt innstilling til for å godta og samarbeide med de samme oftest tilfeldig sammenblandede menneskene som hører til en besetning. Ha de samme fjesene om deg nesten døgnet rundt, og allikevel kanskje bli grepet av ensomhetsfølelse. Det ble jeg nemlig selv en kveld. Men dette får vi utdype nærmere senere. Da kan jeg fortelle nærmere om livbåtmanøver på Rotterdams havn, om hvordan det følte å henge mellom hav og himmel og siden ro i skvalpesjø da motoren sviktet.

Utsvevende natteliv har jeg ikke noe å berette om, det var kjerka

i Rotterdam med tradisjonelle vafler, og det nye anlegget på Nordahl Grieg stadion i Antwerpen. Dessuten ga gutta meg inntrykk av at «ingen steder i Europa var som i gamle dager». Da de spennende steder for en sjøgutt lå så nær kaien at man kunne vinke inn til jentene. Nå bruker de opp en god del av forskuddet de har tatt opp til å drosje langs milevis av kaianlegg med bevæpnede vakter. Nei, da var det hyggeligere for en gammel bestemor å møtes med andre småsultne mannskaper i pentriet om kvelden, gå i brødboksen og i kjøleskapet og ha en liten kveldsprat ved benken eller ved bordet under ventilen. Akkurat som hjemme.

Dermed sier jeg på gjensyn, med en haug, forhåpentlig gode fotos som kan fortelle mer om 1. reisen enn jeg.

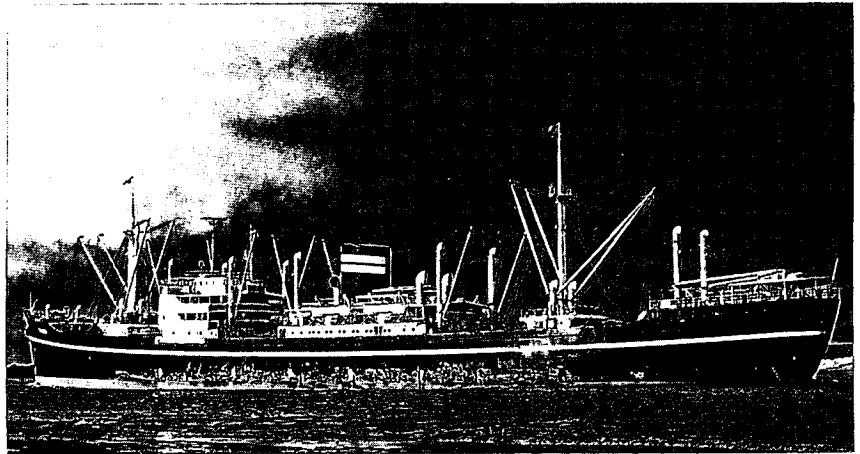
Erna.



«Dette er Roger, han skal begynne i arkivet og på håndballlaget.»

EXIT TIBER:

Hvit list og mørk mahogny



Hundreårsperioden fra MATHILDE til TITUS har frembragt en lang rekke skipstyper, alt etter lastens beskaffenhet, transportbehov og fartsområde. Under mottoet «For Speed and Service» har vårt rederi i alle år påtatt seg å frakte all slags last til alle steder i verden. Vi i firmaets tjeneste bør, kanskje spesielt idag, være glad for dette.

En skipstype innenfor linjefarten som holdt seg forbausende lenge, var de karakteristiske båtene med brobygning, midtskipshus og poop. De ble da også identifisert med W og tre-luken og dens mer eller mindre berettigede misjon, er blitt legendarisk. Dette prektige skip

«TIBER» er nå også ute av Rederiets eie og blir erstattet med ny tonnasje.

Vi skal ikke gråte for det. — Et hvert skip er vakkert, bare det tjener penger — sa skipsreder Sig. Bergesen d.y. Han har nok rett i det. Det ER pengene vi lever av og skal butikken bestå, må hyller og disker tilpasses tidens skiftende krav.

Men når nå TIBER snart legger ut på sin siste reise under Rederiets flagg, kan det neppe skade å la seg henfalle i sentimental betraktning over alle de formfulle skrog som gikk forut for TIBER, og fra alle verdens kanter klart og ty-

delig ga til kjenne en WILHELMSEN-BÅT.

For oss som har sett det svsylindrede vidunder TARONGA for full fart hjemover i datidens ullrace på Afrika-kysten, vil denne båttype for all tid symbolisere WW. Vi som har stått ved flaggstangen på Skramstad og hilst TIBER god tur til Det Fjerne Østen og følt ilingen langs ryggraden av glede og stolthet over det vakre syn, vil alltid være like forelsket. De to blå ringers melodi vil alltid være viet båtene med tre-luken, den hvite list, nyskurte tredekk og mørk mahogny.

MINI MAL

FRA EN HAVFRUE:

«Når mannen er på New Zealand og noe inntreffer . . .»

I siste nummer av Skib-Rederi var vi på havfruevisitt hos familien Løkstad i Bærum. Vi kom da med en oppfordring til alle Wilhelmsen-havfruer om å sende oss noen ord.

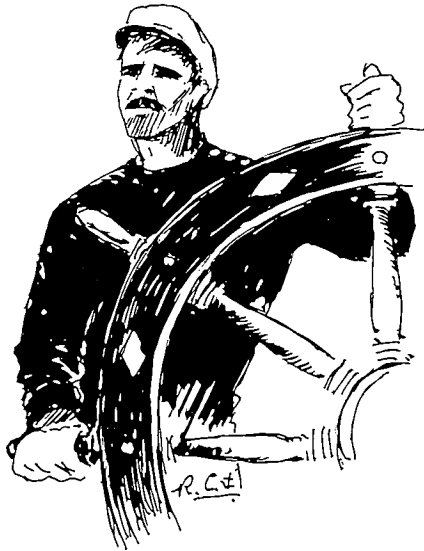
Fru Inger-Lise Velle fra Vestfold har tatt oss på ordet og sendt oss et innlegg vi med glede tar inn.

Fru Velle er opptatt av sjømannstanden, havfruesituasjonen og det å vokse opp som sjømannsbarn. Hun har blant annet etter oppfordring fra NRK, kortbølgen, hatt flere programmer om dette i eteren — kåserier om brevkontakt, konebesøk og om sjømannsorganisasjonene. I det siste programmet deltok flere av rederiets folk.

Jeg vet ikke hvordan det er å være havfrue i noe annet rederi, men i Wilhelmsen er det bra. Kontakten med kontoret har alltid vært det beste. For når det har vært påkrevet å telefonere dit, har en alltid møtt bare hyggelige og greie mennesker. Jeg sitter med det inntrykket at folkene i R.A.5 er håndplukket, og jeg vet jeg har mange andre WW-havfruer med meg når jeg skriver dette.

Det å være havfrue i dag kan ikke sammenlignes med hva det var bare for noen årtier tilbake. (Før min entré i havfruestanden). Vi kan slett ikke klage nå, med kortere seilingstider og bedre anledning til å få være med ombord. Et annet

moment som også kommer inn er at de fleste av oss har valgt dette selv. Gifter en seg med en sjømann, burde en være klar over hva det innebærer også. Det er mange dager alene, dager som ofte kan fortone seg lange, men det å være alene er jo ikke det samme som å være ensom. Jeg vil da langt heller være gift med en sjømann, enn en handelsreisende eller trailersjåfør, som kommer sliten hjem fredag kveld med en koffert full av skittentøy og onsdag kveld reiser avgårde igjen med nypakket koffert til en ny uke langs landeveien. Men tross alt er det vel ikke sjømannen, kontorsjefen eller trailersjåføren vi er gift med. Det burde jo være den man-



nen vi er glad i og da vil det være dette som teller.

Men en kan heller ikke se bort fra at et ekteskap hvor mannen er mere borte enn hjemme, vil for tone seg annerledes enn et «9—4 ekteskap». Oppstår det da problemer i løpet av dagen kan en få snakket om det og få svar i løpet av kvelden, mens vi kanskje må vente i ukesvis på svar på et enkelt spørsmål.

Her for et par år siden gikk vi til innkjøp av et gammelt småbruk i en liten Vestfoldkommune. Det var vel litt av drømmen om «tilbake til naturen» og ønske om at ungene skulle vokse opp på landet i kontakt med dyr og få bio-dyrke sine egne grønnsaker og bær. Min mann er vokst opp på gård på Vestlandet, mens jeg kommer fra Oslo. Han hadde jo bakgrunnen for å drive småbruk, mens jeg hadde bare viljen. Men viljen er søren ikke nok når en f.eks. skal pløye med traktor foran redskap. Kjøre fremover går fint, men skal du rygge finner du fort ut at da går tilhengeren i motsatt retning av det du ønsker. Så min debut som «potetsetter» gikk ikke bedre enn at jeg måtte søke assistanse hos gode naboer.

Da gikk det adskillig bedre som griseoppdretter. Her fulgte jeg nøye fortabeller og grisene fikk både kraftfôr, beinmel og tran. De siste 14 dagene før slaktning fikk de dessuten en god porsjon med nedfallsepler. Dette skulle gi ekstra god smak på juleflesket — og det gjorde det sannelig også!!! Sylten

og ribben det året smakte like godt som julekonfekten fra WW, begge deler smeltet i munnen.

Ved siden av griser, kaniner og 2 hunder, har vi også 2 hester. Vi har en ridehest og en ponni. Men det er barna som har ansvaret for stallen, og har gleden ved ride-turer og den samhörighet det kan bli mellom menneske og hest. Jeg hadde forresten stor glede av ponnen da jeg etter en ulykke ikke var i stand til å kjøre bil. Da kunne jeg kjøre til landhandelen med «hest og vogn» for å handle. Problemet var bare at kjøpmennene ikke har noe å binde hestene utenfor i lenger, så en av barna måtte være med som «havrepose.»

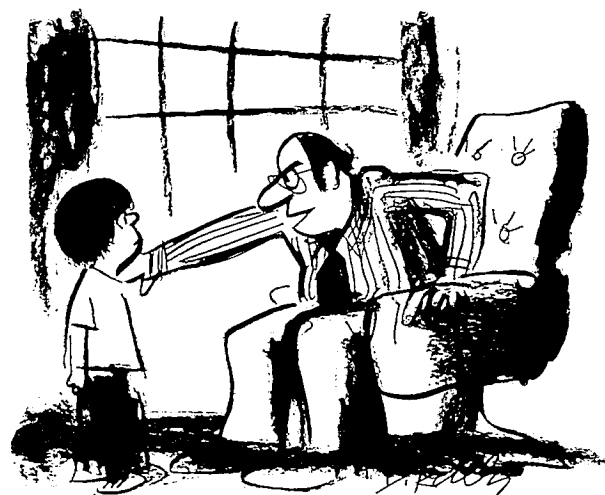
Alt dette kan kanskje høres litt romantisk ut, men alt har en bakside og baksiden blir ikke mindre når mannen er på New Zealand og noe inntreffer. Lille julaften ifjor frøs f.eks. vannledningen over til stallen og tusenvis av liter med vann flommet utover tunet (hadde det bare vært olje!) Julaftens morgen hendte det samme med kloakkledningen, men da flommet det i kjelleren. Så da vi dro til kirken julaften kl. 15.00, sto fremdeles rørleggeren i «møkk til knes» i kjelleren. Ved hjemkomst fra kirken burde det luktet surkål og ribbe, men vi ble møtt av en ubeskrivelig lukt. Men vi fikk da luftet og ordnet opp og klokken 11 om kvelden kunne barna og jeg endelig innta

julemiddagen med «godlukt» i stue-ene. Tankene gikk den kvelden naturligvis til pappa på «TORRENS» men jeg skulle ønske at jeg hadde hatt stuert Solem og kokken hjemme hos meg også, for da kunne vi ha trengt litt oppvarming. Det er ikke lett å få den riktige julestemning etter en slik sjau — og ikke minst i den lukten!

Nå står høsten for døren og det er en travel tid for oss «bondekoner». Da skal vinterens forråd samles. Det skal lagres opp av syltetøy, saft, grønnsaker og frukt. For meg som egentlig er lat av natur, er det en kjempejobb, men det blir oppveiet av følelsen en har når en kan titte inn i fulle spiseskap og du ikke har plass til en ert til i fryseren.

Men det beste er at når alt dette er over, klapper M/S «TORRENS» til kai i Oslo og far og ektemann kommer hjem. Da er det kaffe m/ «Tønsbergs Blad» på sengen i et par måneder fremover og «bonden sjøl» overtar. Alle problemer løses da opp, våkenetter glemmes og en finner ut at det er skjønt å være havfrue og nygift igjen.

Før jeg slutter dette lille innlegg om min hverdag som havfrue og noen tanker om dette, vil jeg sende en takk og hilsen til alle jeg har vært i kontakt med hos WW, og slå fast at WW også er et familievennlig rederi, samtidig som det er en god arbeidsplass for våre menn.



«And above all, son, in whatever you do, try to avoid jail.»

LARS EKELUND:

Sjømannshistorier Skipperskrøner

Vår utmerkede redaksjonskomité har opprettet et spesielt «hjørne» i vårt blad for «Sjømannshistorier/Skipperskrøner». En god idé som sikkert vil få oppslutning fra bidragsydere på sjø og land. Jeg stiller meg imidlertid uforstående til redaktørens påstand om at jeg var den rette til å innlede en slik serie — kan det være tips fra mine kolleger i lunsjrommet?

Hvorfor har vi egentlig fått uttrykket Sjømannshistorier/Skipperskrøner? Sikkert ikke fordi vi sjøfolk omgår sannheten mer lettsindig enn andre mennesker, men det har vel litt med **fortellerglede** å gjøre, — en egenskap som har god grobunn i sjøfolkernes tilværelse. Dette var særlig tilfelle i seilskutetiden hvor det som kjent var dårlig bevendt med fritidstilbud.

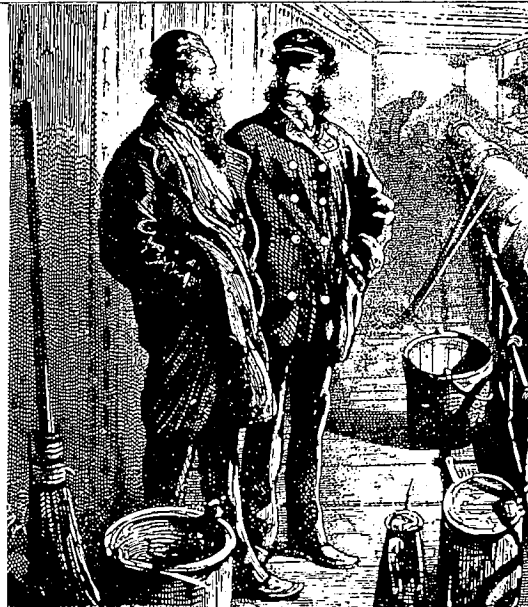
Vi kan til en viss grad danne oss et bilde av omgivelsene ombord i den tiden, — hvordan det der så ut, hva folkene hadde å slite med, hvor lenge de arbeidet, hva de fikk til livets opphold osv., men vi kan aldri få skildret selve sjømannslivet som det dengang var. Vi kan høre på så mange seilskutemenn vi vil, de kan fortelle så strålende som bare en sjømann kan, men de kan likevel aldri gjenskape i en landkrabbes sinn den omtumlede sjømannstilværelsen som de kanskje gjerne vil berette om. Sempelthen fordi det hele virker for utrolig, — en kvier seg for å tro at livet til sjøs var så krevende, så slitsomt og farefullt.

Her i dette mannfolksamfunn ombord i seilskutene har fortellerkunsten utviklet seg og nådd sitt høyepunkt. Dette har gått i arv til senere generasjoner og det sitter vel ennå litt igjen selv i vår moderne tid. Ingen er så lydør for en god historie som sjøfolkene og ingen kan spinne en ende så elegant og komisk. Deres lager av historier er uttømmelige, samlet sammen fra alle jordens kanter, omskapt og tilpasset og ofte farvet av sjøfolkernes evne til å minnes det som er positivt og morsomt. Slipp bare noen «oldtimere» sammen og la dem minnes «gode gamle dager» så sitter du igjen med inntrykk av at de, tross slit og savn, har hatt et godt og lykkelig liv.

Well, jeg er iferd med å fylle hele «hjørnet» med en side. Det var ikke meningen. Her er mitt første bidrag og jeg utfordrer kaptein Skarrebo som neste bidragsyder.

Denne historie ligger 100 år tilbake i tiden.

Det var alltid stor stas når nyinnkjøpte skip kom hjem for å klassifiseres. De store skutene på 5—600 tonn virket i den tiden meget imponerende når de kom inn på hjembyens havn med alle flagg i topp, nymalt og oppusset. Da skulle det være selskap ombord, det var klart.



En beretning fra et slikt skutekalas lyder slik:

Rederen ville gjerne vise sine venner hvilken glimrende handel han hadde gjort. Ethvert kjøp ble som regel av de lykkelige redere, iallfall fra begynnelsen, regnet som et rent røverkjøp og humøret under skuteselskapene var alltid av det lysteste og steg etterhvert som kapteinen satte frem av sine gode saker, likør for damene og Guinness's stout og whisky-toddy til herrnene. Og slike skåltaler! Det var nå først for den driftige reder, som ved sin aldri sviktende virkelyst var en slik støtte, ikke bare for sin by, men for hele landet stort sett. Så var det for den anerkjente og dyktige kaptein som sto som en uomstridt hersker på dekket av et skip av en slik størrelse, og så for selve skipet. Ja når det led mot slutten av selskapet var de fleste blitt så glad i skuta at de helst hadde blitt ombord for bestandig.

Skipet gikk så ut på nye tokter og det første brevet fra kapteinen var alltid ventet med en viss spenning. Men han var som regel selv parthaver, og innholdet var derfor gjerne tilfredsstillende. Særlig dveltes det i kjærlige vendinger om skutas seiler-egenskaper. Var det funnet mangler som en ikke kunne skjule, ble disse gjerne omtalt i slike vendinger at inntrykket i sin helhet ble fordelaktig.

Men det var ikke alle skipperne som var så stive i det skriftlige, så enkelte vendinger kunne vekke berettiget engstelse, som f.eks. følgende brev:

«Hu seiler og styrer som en baad, om hu rektignok er udmerka raadden ovabords, saa er hu tæt som hved.»

Siste ordet måtte jo virke oppskakende, men deler en ordet i to så blir det jo en såre prisverdig egen-skap ved skuta. Men skipperne var jo heller ikke ombord for å skrive brev!

Så en historie fra vår egen tid:

En kaptein hadde i lengre tid hatt spesielle vanskeligheter med en av besetningen, og etter mange iverdigheter ble vedkommende avskjediget og sendt hjem. Avskjedens stund var naturligvis preget av forholdene, og hans siste ord til kapteinen var at han skulle gjøre det hett for ham på rederikontoret.

I et privatbrev til en nær venn hjemme kom kapteinen inn på denne episode, og sluttet dette avsnitt av brevet med følgende herlige replikk:

«Skulle du se denne karen, så gi ham et spark i ræva fra meg, — du skal heller få det tilbake når jeg kommer hjem.»

MINI MAL

Over alle grenser

Igjen det samme. Denne gang indremedisiner. Over alle grenser, Blodgiveren, Sosial Trygd. Kvinner og Klær fra oktober 1975 og et par, tre nummer av Norsk Ukeblad, så utlest, krøllet og udelikat at selv ikke 91 Stomperud er tiltrekkende. Ustøtt, utrangert bord. Stoler av tvilsom kvalitet og konstruksjon. Paradoksalt nok: Ingen hvile for spente nerver.

Igjen det samme. En leges knøttlille venteværelse, så spartansk og uskjønt at man faktisk MÅ være syk for i det heletatt å underkaste seg de tre kvarters ventetid som erfaringsmessig kan påplusses det tidspunkt man aller nådigst har fått «time».

Ja, så spartansk at man må forundre seg over legens økonomiske stilling og estetiske sans. Kjøper da denne legefamilien aldri ukeblader? Og i såfall brukes vel ikke samtlige til utedassen på hytta? Dagsavisene får da i nødsfall klare seg til dette formål. Eller leses i dette akademiske hjem bare høytravende og vektige verker, som antas ikke å egne seg for venteværelsets mer eller mindre proletariserte klientell? Da burde jo legens frue eller unge datter ta en titt på fars venteværelse og friske opp med noen festlige blader for de stakkars tålmodige mennesker, som jo tross alt, danner grunnlaget for legefamiliens eksistens. Det ville koste noen tiere, som vel igjen på ære og samvittighet kunne belastes selvangivelsens utgiftsside. En liten blomsterkvast kunne også gjøre seg.

Igjen det samme. Tannlegen denne gang. Over alle grenser. Blodgiveren. Sosial Trygd, samt et par eksemplarer av Motorliv som presenterer biler som allerede er gått ut av produksjon. Men lyspunktet her er et Donald Duck av ganske ny dato, mest sannsynlig gjenglemte av en liten tannverkende pasient. Også her disse ynkelige og falleferdige møbler og et foreldet paraplystativ under et speil som har sett bedre dager og giengir ens bilde på samme måte som i Tivolietts redselskabinett. Utenfor døren den obligatoriske kokusmatte under skiltet: Tørr vel av føttene. Man savner faktisk et annet skilt: Spytt ikke på gulvet.

Du verden, om jeg var lege! Jeg skulle innrede et lekkert venteværelse. Lyst, luftig og pent, med friske blomster på bordet og en mengde blader av forskjellige slags, og selvsagt dagens aviser. Vask og speil skulle skinne innbydende mot pasientene, og jeg ville våge å satse på den enkeltes oppdragelse med hensyn til å tørre vel av føttene. Du verden, om jeg var lege!

Men jeg ble jo aldri det. —

Ve want to do rite . .

BACKGROUND: A firm in Germany ordered coffee from a firm in the United States. While the coffee was enroute, a couple of bags broke open and rats nested in the coffee. The German firm sent the following letter concerning the condition of the coffee.

Wilhelmstrasse 135
Hamburg, Germany
English Zone

Schentlements:

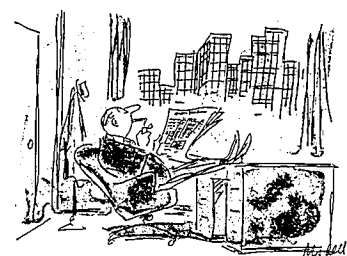
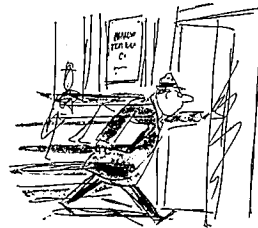
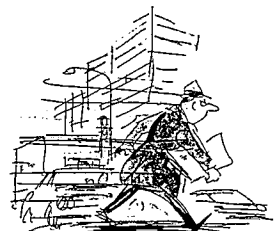
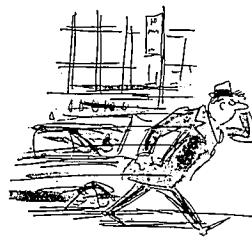
Der last two pecketchets ve got from you off koffee was mit rattschidt gemixt. Der koffee may be gut enuff but der rattdurds schboils der trade. Ve did not see der rattschidt in der semples whish you sent us for examinasbun.

Ve order der kleen koffee and you schipt schidt mit der koffee. It vas a mischtake, ya? It takes so much time to pike der rattdurds from der koffee ve would like you to schipp us der koffee in vun sak and der rattschidt in der odder sak. Den ve mixt it so suit der kustomer.

Please rite if ve schuldt schipp der schidt back and keep der koffee, of if ve shouldt keep der schidt and schipp der koffee bak, or shouldt ve schipp der hole schidten vorks bak?

Ve want to do rite in dis madder, but ve don't like diss rattschidt bizniess.

Mit mutch respekete,



Lærte du noe på kurset?

Kurs, konferanser, kongresser, symposier, seminarer... Kjært barn har mange navn, og høsten byr på et uttall av invitasjoner til deltagelse på ulike arrangementer. Innledningsvis kunne vi derfor tenke oss å stille spørsmålet: Hvor effektive er konferansene — hvilken nytte har vi av dem?

I den senere tid har det vært harselert meget over den stadig tiltagende kurs- og konferansevirksomhet. Mange har både i skrift og tale gitt utvetydige uttalelser om slik virksomhet enten er bortkastet tid eller rene ferier (i de tilfelle arrangementet finner sted på et dertil egnet høyfjellshotell). Man ser for seg funksjonæren som av sin sjef blir pålagt å delta på en større konferanse, denne gang benevnt symposium. Symposium er for ham et ukjent begrep, og da han gjerne vil vite noe mer om hva han skal gi seg i kast med, sjekker han i sitt gamle leksikon. Der finner han følgende: Symposium = Drikkelag med åndfulle samtaler. Med andre ord — en «lykkelig» start.

Den følgende plansje viser hvordan man med enkle midler kan sikre seg at læringseffekten ved en konferanse blir lik null.

Vi som til daglig stiller med kurs- og konferansevirksomhet må nok villig innrømme at en del av den kritikk som er fremkommet treffer riktig. Det finnes arrangører og forelesere som ikke har klart mål hverken faglig eller pedagogisk — og ikke minst finnes det en rekke deltagere som stiller opp uten i det hele tatt å være motivert for det — eller i verste fall uten å vite hvorfor de er der. Når forholdene er slik, er man garantert et særdeles magert utbytte.

For oss er det derfor mest interessant å se nærmere på en del momenter som virker avgjørende inn når det gjelder utbytte av kurs- og konferanse-deltagelse mer generelt.

En misfornøyd kursdeltager skyter som oftest på kursarrangøren — og selv går han lett klar spørsmålet om hvem som egentlig er ansvarlig for et dårlig resultat. La oss slå fast to forhold med en gang:

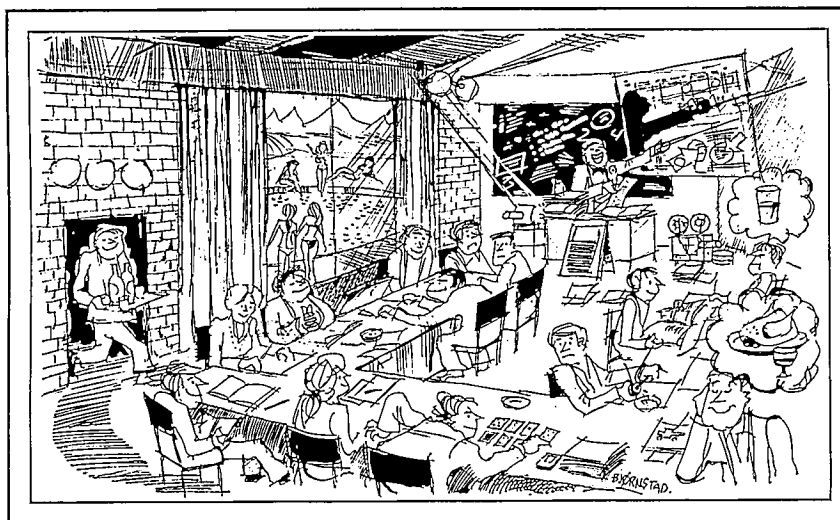
- Både kursdeltager, kursarrangør og bedriften er ansvarlig når det gjelder å oppnå et godt resultat — Og:
- Kursdeltagelse består av tre faser: Forberedelse — undervisning — oppfølging. Tendensen til å konsentrere seg utelukkende om den midterste har ofte gitt et meget magert utbytte.

huordan skape meningsfylte programmer—

Internatkurs er eneste effektive opplæringsform - de må arrangeres på gode høyfjellshotell. Av statusmessige grunner må kurs alltid benevnes seminar.

Deltakerne bør ikke bli informert om hvorfor de skal delta, og hva som forventes av dem etterpå. Dette vil gjøre dem nysgjerrige og skape den nødvendige motivasjon.

Ved bruk av overheadprosjektor, husk: Transparensene er dyre, sørg derfor for at hele flaten blir dekket med maskinskrift. Deltakerne vil da ikke se det som er skrevet, men det vet de likevel på forhånd ikke er mulig.



Sper foreleseren om minst mulig i plenum, men ta det igjen i pausen. Da vil du få informasjonen som ingen av de andre får del i.

Si minst mulig i gruppearbeidet - gi ikke andre del i dine tanker og firma-hemmeligheter. Du er kommet for å få - ikke for å gi.

Når du er tilbake fra seminaret, bry deg da ikke med å prøve de nye kunnskapene i praksis. Du vet jo at den måten det hittil har utført tingene på likevel er den beste.

På seminaret er det viktigste å spise godt. Maten er inkludert i avgiften, så sørg for å få mest mulig valuta for pengene. Se ofte på klokken for på den måten å sikre regelmessige spisepauser.

Sørg for å få skikkelig middagshvil hver dag. (Ta denne tittinnvis under gruppearbeidet - da blir gruppen mindre og vil arbeide mer effektivt.)

Ølei den uformelle kontakten med de andre deltakerne utover natten. Husk å være rikelig forsynt med drikkevarer. (Ignorer eventuelle deltagere som har misforstått opplegget og forlanger nattero.)

Forlat plenumsalen minst to ganger under hver forelesning. Vis at du er uunværlig; sørg for at noen ringer deg. Det skaper velkomne avbrudd - ikke minst for de andre deltakerne.

Med dette som utgangspunkt kan vi liste opp en del forutsetninger for at et kurs eller en konferanse skal kunne gi et godt resultat rent læringsmessig.

- Kursdeltageren har klargjort hensikten med sitt nærvær.
- Han har stilt opp sine forventninger til kursinnholdet.
- Han har sørget for å være faglig forberedt.
- Han har planlagt hva han kan bidra med under kurset.
- Han har tenkt igjennom hvordan han kan anvende nye idéer, kunnskaper og innsikt i sin egen arbeidssituasjon.
- Arbeidsgiveren (kursdeltagerens sjef) vet hvorfor vedkommende er på kurs og hva som forventes av ham.
- Arbeidsgiveren stimulerer kursdeltageren til skikkelig forberedelse og planlegger oppfølgingen av kurset.
- Kursdeltageren får mulighet til å prøve ut nye idéer og kunnskaper når han kommer tilbake.



Dette er en del momenter — andre kan komme til avhengig av type kurs og konferanse. Men hovedpoenget for oss er å slå fast at kursdeltagelse er noe mer enn den rene tilstedeværelse hos en kursarrangør i en eller flere dager. Kursdeltagelse krever aktivt engasjement både før, under og etter selve kurset både fra deltager og arbeidsgiver. Først da kan man gjøre seg håp om en viss avkastning på investert kurskapital — en avkastning i form av personlig utbytte og praktisk nytte av kursdeltagelsen.

HcB.



I forrige nummer av Skib-Rederi kunne vi gratulere flere av våre elever på maritime skoler med glimrende eksamensresultater. Nå er turen kommet til fire av de ansatte ved kontoret som på kveldstid har fullført krevende utdanning med til dels meget godt resultat.

Vi gratulerer!

Fullført utdanning

Jan Egil Jørgensen fra Markedsanalyse og økonomisk planlegging i Operativ seksjon har tatt Bedriftsøkonomisk kandidateksamen etter to lange og innsatsfylte studieår.



Klaus Bjørgaas og Rolf Hansen (til høyre) fra henholdsvis dry cargo avdelingen og tankavdelingen har gjennomført Shippingakademiets ett-årig befaktningskurs.



Tore Langeland fra Ekspedisjonsavdelingen i WILAG kan fra nå av kalle seg speditørkandidat etter å ha fullført utdannelsen ved Norges Speditørskole.

Oslo Rederiforenings ur til beste elev

Ved utdelingen av Oslo Rederiforenings ur til beste elev sees fra venstre skipsreder Tom Wilhelmsen, Tor Kristian Fritzen og Arild Wiggo Samuelsen.

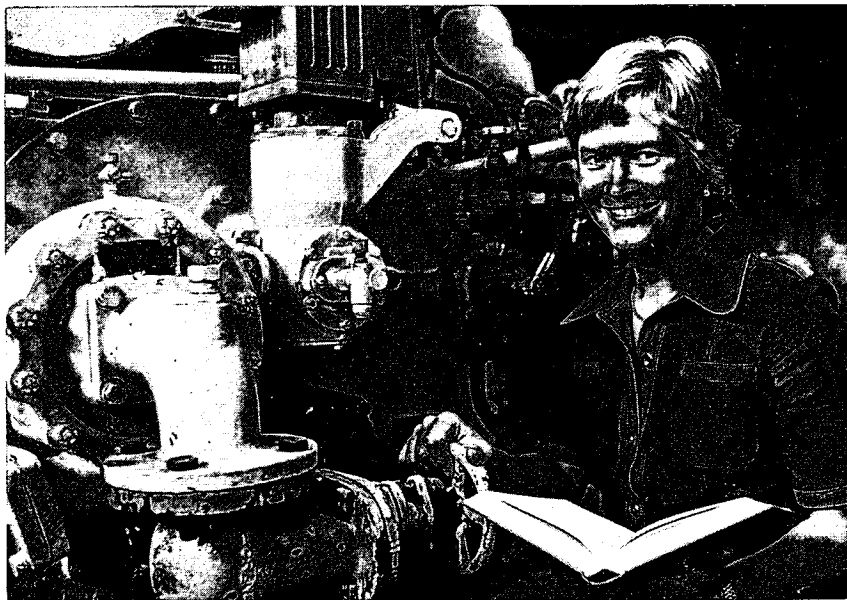


Tor Kristian Fritzen, Bærum har mottatt Oslo Rederiforenings ur til beste elev ved skipsførerklassen, Oslo Sjømannsskole. Fritzen begynte som offisersaspirant i rederiet i 1969. Han ble 2. styrmann i oktober 1970 på M/S TRAVIATA. Han har fullført alle styrmannsskolene, og skipsførerklassen nå altså med beste resultat. Han tjenestegjør nå som 1. styrmann på M/S TALABOT.

Arild Wiggo Samuelsen, Oslo har fullført Stuertskolen som beste elev. For denne prestasjonen har han mottatt Oslo Rederiforenings ur til beste elev. Samuelsen begynte i rederiet i 1974, og han er nå kokk ombord på M/S TARAGO.

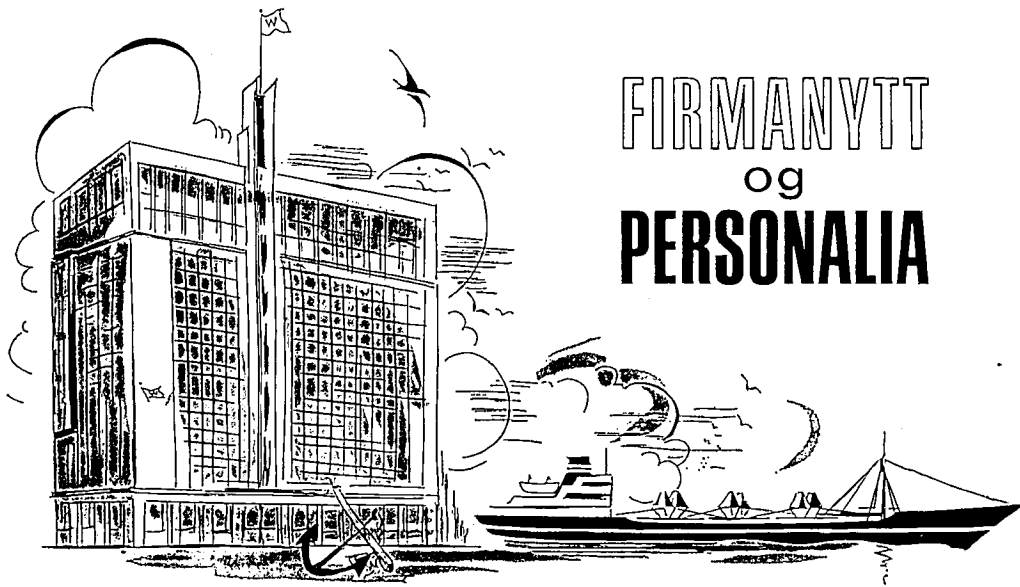
Grete Lill Gundersen fra Lørenskog er tidligere omtalt i massemedia og Skib-Rederi. Nå har jenta slått til igjen. I juni scoret hun gode kvinnesaks-poeng på Oslo Teknisk-Maritime skole hvor hun som første kvinne fikk overlevert sitt eksamensbevis fra 1. maskinistlinjen. Ikke nok med det — hun gikk også ut som beste elev på linjen.

Blant hennes tidligere meritter er boktrykkerutdannelse, privatflysertifikat og flymekanikerjobb. Det er hyggelig at det er handelsflåten som har fascinert Grete Lill Gundersen mest — nå som 2. maskinist på M/S TARANTEL.



Hun er bl.a. Norges første kvinnelige maskinist

Grete Lill Gundersen er blant annet Norges første kvinnelige maskinist.



FIRMANYTT og PERSONALIA

VI GRATULERER

60 års fødselsdag

Tyra Johansen
Svein Stålesen

50 års fødselsdag

Otto Torgersen
Gunnar Olsen

25 års tjeneste

Sverre Børve
Per Ekroll
Kjell Thorvaldsen
Kåre Haugen

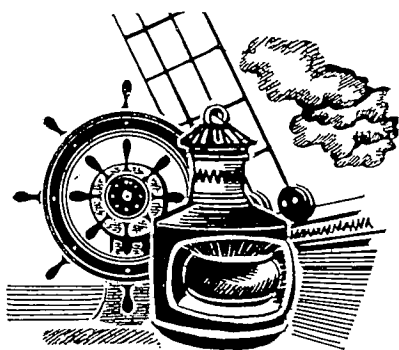
FRATREDEN MED PENSJON

Arne Indregård, formann I ved Bryggekontoret, Filipstad, trakk seg tilbake med pensjon 31. juli 1976, 67 år gammel, etter 36 års tjeneste i rederiet, hvorav 15 1/2 år som seilende. I mars 1956 bega han sjøen etter å ha hatt sin siste tur med M/S TOPEKA som 1. styrmann, og tok stilling som formann ved Bryggekontoret, hvor han har hatt sitt daglige virke inntil han nådde pensjonsalderen.

SKIB-REDERI ønsker Indregård mange gode og innholdsrike år som pensjonist og vil på vegne av venner og kolleger i Filipstad og RA 5 takke ham for godt samarbeide gjennom alle disse årene.



Den 7. september ble firmaets 25-års jubileumsgave overrakt følgende: Fra venstre maskinsjef Alf Lithun, overstyrmann Syver Augensen, kokk John Andersen, stuert Thormod Abrahamsen, inspektør Kåre Haugen, Kjell Thorvaldsen fra Assurance-claims-avd. og verksmester Sverre Børve.



ALAN LIGHT

SKIPSIDRETT



SPORTSOVERSIKT NR. 6 PR. 1. SEPTEMBER

Mens ingen av våre skip foreløpig er å finne på resultatlisten i klasse I i Norsk Mesterskap i Friidrett, kan vi derimot glede oss over at fire av våre TENDER-skip er blant de første 40 i klasse II

I klasse I individuelt har 3 mann fra M/T TITUS plassert seg som nr. 3, 4 og 5 på 1500 m løpet. For én som var temmelig «pumpet» etter 400 meteren i WIL mesterskapet, må jeg ta av meg hatten for disse karene som stilte opp i et såpass krevende løp.

Arvid Jensen på TIGRE har en fin 3. plass i lengde i Klasse III og i Klasse II kvinner viser Ingrid Berg igjen sin styrke med en serie med fem 2. plasser. Som vikar på kontoret er hun foreløpig avskåret fra å pynte på disse resultatene, men kommer hun ut igjen til sjøs, burde hun ha muligheten til å ta igjen det lille som mangler for å gå helt til topps igjen.

En ny mann i svømming — Kåre Kolset på M/S TALABOT — ligger på 1. plass på 50 m fri på et meget god tid som vi håper vil holde til gull. Svømming har tidligere vært en sterk gren for våre folk, men i år, av en eller annen grunn, har vi vært lite representert.



SLIK SKAL DET GJØRES!

Har lyst å gjengi et lite brev mottatt fra TANABATA som viser den riktige innstilling til sjømannsidretten, ingen desperat jakt etter gullmedaljer, men et beskjedent ønske om å bryte ut av en noe letargisk tilstand og røre på seg litt.

Til SKIPSIDRETT,
SKIB-REDERI

B/C TANABATA i sjøen 11.8.76

En liten rapport

Vi syntes det var litt trist av TANABATAs navn aldri var med i noen sportsoversikt. Følte oss litt utenfor. Bestemte oss derfor for å prøve å få gjort noe med det, men oppdaget fort at det ikke er gjort over natta å komme blant de store gutta.

De helt store resultatene uteble så noe trykksverte blir vel neppe spandert på TANABATA eller de som er ombord. Men det vil kanskje komme en ny søndag med blå himmel, rolig hav og en varmende sol som får Ola nordmann til å yte mer enn bare hundre meter på ryggen.

Sender resultatene, så kan de kanskje brukes som fyllstoff her og der, hvem vet?

6 svømmeknapper:

Kaj Haagensen, Yvonne E. Eliassen, Daniel Varholm, Nils H. Moe, Karsten Grindskar, Thor Helle.

6 vektløftermerker:

Karsten Grindskar, Kaj Haagensen, Geir Aamodt Løken, Nils H. Moe, Einar Sjøstad, Thor Løvaas.

Så har stueren mosjonert 800 km på sykkel og dermed kvalifisert seg for sykkelplakett i bronse.

Hilsen Nils H. Moe

I tillegg følger resultatlisten over et idrettsstevne ombord hvor 15 mann deltok i kule, lengde og høyde.

Gratulerer med innsatsen; den er vel verdt trykksverten!

TREASURE HUNTER — W.I.L.

Da jeg, som også er oppmann for B-laget, ble kontaktet angående en eventuell fotballkamp mellom T.H. og W.I.L., tok jeg det som en selvfølge at det var B-laget de hadde i tankene å prøve se på men, å nei, her skulle det satses stort! Ja vel — A-laget hadde tenkt seg en treningskamp allikevel så dette passet dem bra — skal si de fikk trening allright — iallefall målvakten!

Selv da T.H. nettet etter ca. 5 min. holdt W.I.L. roen over seg, men da mål nr. 2 og 3 fulgte i forholdsvis rask rekkefølge var det bare å gi seg over. Da dommerens fløyte lød for full tid sto det 5 — 1 i T.H.'s favør, og jubelen var selvsagt stor i den leiren. Man kan trygt si at resultatet var en stor overraskelse for begge parter, men seieren til T.H. var fullt fortjent. Det er synd at ikke dette laget får særlige sjanser til å spille kamper ellers, da ville de kunne hevde seg godt i sjømannsfotball.

På tampen, en liten takk til ledelsen på T.H. som ordnet det slik at folkene fikk fri til å spille.

Gratulerer med seier'n!

Alan Light





W.I.L.

NYTT

FOTBALL

A-lags fotball

Sesongen 1976 er nå vel i havn og vi må si oss meget godt fornøyd med utfallet.

Da sesongen tok til hadde vi to mål for øyet, nemlig å rykke opp i 1. divisjon i Shipping-serien (hvor vi egentlig burde høre hjemme), og beholde plassen i 2. divisjon i Bedrifts-serien. På tampen av sesongen er det en glede å konstatere at begge målene gikk inn.

Forberedelsene for sesongen startet opp høsten 1975 med innendørs trening og allerede fra januar startet vi opp utetreningen en gang i uken på vinterføre.

Det var meget gledelig å følge den interessen og iveren gutta la for dagen i fremmøte til denne treningen. Den første treningskampen ble spilt i midten av januar, og vi fikk en føling med det vi alle gikk og ventet på, det å spille for fullt på en innbydende gressmatte.

Serieåpningen ble en reprise på den første treningskampen i hvertfall hva været angikk. I en isende regn og sno kom vi litt skjevt ut i starten og tapte kampen med 4—3.

Spillet rettet seg etterhvert utover sesongen og vi plasserte oss omtrent midt på tabellen i Bedrifts-serien.

Åpningen av Shipping-serien førte også med seg et tap i den første kampen. At denne kampen skulle bli avgjørende for de senere utfallet om en topplassering i serien ante vi ikke da. Dessuten var fremmøte til denne kampen heller dårlig og vi måtte følgelig spille med ti mann.

Imidlertid, 2. plass i serien ble det til slutt og følgelig opprykk til 1. divisjon.

Det årlige oppgjør mot TRANS gikk denne gang i Göteborg. Etter en kjempekamp av WIL ble også i år resultatet uavgjort. Denne kampen er kanskje den beste vi har spilt i år, og det var utvilsomt TRANS som var mest fornøyd med utfallet.

Oppgjøret mot B-laget ble en gjentakelse av fjorårets, bortsett fra at vi nøyde oss med et par mål mindre (med hensyn til B-guttas selvtillit foran neste sesong).

Til slutt vil jeg takke alle spillerne for en vellykket sesong og for den oppslutningen det har vært på de 26 kampene vi har spilt.

Siden undertegnede gir seg som oppmann i år vil jeg også få benytte anledningen til å takke for det gode kameratskapet og den gode ånd som hersker i laget og håpe at det vil vedvare i de kommende år.

Tor Helge Andersen.

FOTBALL A-LAG	kamper 1976	mål	kamper totalt
Janos Horvath	26	0	59
Hans Olav Nordby	24	0	426
Asbjørn Eilertsen	23	0	33
Knut Persson	21	2	53
Tor Helge Andersen	19	0	62
Helge Selmer	19	12	108
Lars Eiding	19	3	122
Erik Laumann	17	1	75
Vidar Ek	16	7	28
Trond Evensen	16	1	30
John Biermann	15	3	15
Øystein Klerck Nilssen	13	0	35
Bjørn Kristiansen	12	9	170
Tom R. Kristiansen	12	3	12
Per Thronsen	9	0	80
Steinar Michelsen	8	7	34
Petter Dalholt	8	0	8
Bjarne Mathisen	7	0	83
Tormod Aasgaard	4	1	165



B-lags fotball

Nok en sesong er lagt bak oss, og selv om den endelige plassering ennå ikke er kjent, kan man trygt gå ut fra at vi har beholdt plassen vår i 6. divisjon.

En sterk avslutning etter ferien, som ga 5 poeng av 6 mulige, rettet opp inntrykket fra forsommeren som var preget av tildels store tap.

At vi igjen tapte for A-laget kan vel ikke skyldes annet enn en stor arbeidsulykke, men, som jeg har sagt de siste fem årene: «Vi tar dem til neste år»!

Det som preget sesongen som helhet var de få kampene vi fikk spilt. I år tok A-laget seg av alle shipping-kampene, og i bedriften gikk tre kamper ut p.g.a. walk-overs og strykninger, slik at B-laget fikk spilt kun 8 bedriftskamper + 2 private kamper — alt for få kamper for et fotballsugent B-lag!

Jeg vil gjerne benytte anledningen til å takke samtlige spillere for god innsats og kampånd.

Alan Light

Følgende spillere har deltatt i år:

	Kamper	Mål
Alan Light	10	4
Vidar Bekkavik	10	2
Per Arne Andersen	9	0
Svein Ellingsen	8	2
Hans Chr. Bangsmoen	7	0
Kristian Monsen	7	1
Bernt Brustad	7	0
Petter Dalholt	6	0
Tore Moen	6	0
Ronald Kristoffersen	5	3
Arne Hamre	5	0
Knut Salvesen	4	1
Rolf Gjøsdal	4	0
Edmund Ellingsen	3	0
Knut Aasheim	3	0
Thorbjørn Jensen	2	1
Kjell Edmann	2	0
Tor Bergersen	2	0
Jon-Erik Lund	2	0
Karl Kjeldsen	1	3
Finn Tønnesen	1	1
Torgeir Rosander	1	0
Morten Askersrud	1	0
Helge Selmer	1	0
Erik Eilertsen	1	0

TENNIS

Aktiviteten innen tennisgruppen viser fortsatt en stigende tendens på herresiden. Blant damene har det imidlertid vært liten interesse å spore idet kun en dame har deltatt i årets mesterskap.

Sportslig har man fått en generasjonsskifte idet nye og yngre spillere i større grad har gjort seg gjeldende på premielisten i årets interne mesterskap. Således måtte vår gamle mester gjennom en generasjon, Finn Thorvaldsen, vike plassen for «årets funn» Christian Knudsen.

Utad har tennisgruppen vært representert i Bedriftsmesterskapet.

Mens man på herresiden ikke oppnådde nevneverdige resultater gjorde firmaets ener innen dame-tennis, Marianne Fosaas, den bragd å vinne årets mesterskap.

Denne prestasjonen blir ikke dårligere når man vet at det blant konkurrentene fantes spillere som tidligere har spilt aktiv tennis.

Jan Kvarme
Oppmann



Bedriftsmester i Oslo, Marianne Fosaas.

RESULTATLISTE — SINGLEMESTERSKAP 1976

KLASSE A — SEEDET

1. Chr. Knudsen (WIL-mester)
2. P. Trondsen
3. M. Müller
4. N. Eyde
5. G. Tharaldsen
6. J. Kvarme

KLASSE A USEEDET

1. F. Thorvaldson (Gruppe-vinner)
2. M. Fosaas
3. B. Arnesen
4. L. Vauvert
5. E. Emanuelsen
6. A. Glendrange

KLASSE B — SEEDET

1. T. Bergersen (Gruppe-vinner)
2. T. H. Andersen
3. J. E. Jørgensen
4. H. Haavardsholm
5. B. Sveen
6. B. Næss-Andresen

KLASSE B — USEEDET

1. B. Hansson (Gruppe-vinner)
2. M. Getz
3. P. Bryn
4. T. Rosander
5. K. Try

OFFISERSOPPGAVE

PR. 10. OKTOBER 1976

BÅT	KARTEIN	OVEFSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAGAYTAY	LUND WILLY	PETTERSEN WILLY	GRAN PER	SKANDSEN LEIF	CHU QUAN FAH	BERGUM EDGAR	HILSTAD PER	LUND FALKVOR	MYKLEBUST RUNE	SOLLID OLE	STENSTAD ALF B.
TAIKO	AMBØRNSEN ROLF	EIDE PER TH	MYHRE PÅL	BJERK ODOBØRN	DYBÅ HARALD	ØDEGAARD WILLY	VIKENE KJELLMAR	STRØM BJØRNAR	SYVERTSEN PAUL		FRITZVOLD H.
TAIMYR	ABRAHAMSEN OLE	JENSEN SVERRE S.	JACOBSEN VIDAR	MELAND JAN FR.	JENSEN PAUL	ROGNE EVA	VOKSØ JUSTEIN	KVALSNES TORE	ROGNE HARALD		WÅGØ ROALD
TAI PING	KRISTOFFERSEN R.	HENRIKSEN JOHAN	NORUM ARVID	KIIL HUGO	JØRAAS BJØRN	KRISTOFFERSEN	JACOBSEN ODD V.	FREDRIKSEN ALF	MALLAUG BJØRN	LUNDE EUGEN	FUNG YUNG KEUNG
TALABOT	LAUSUND MARTIN	HAUGEN LEIF	FRITZEN TOR	KOLSET KÅRE	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRG	SOLLID KNUT	LARSEN EINAR	JOHANSEN EGIL		JACOBSEN WERNER
TAMERLANE	LØVIK HARALD	AMUNDSEN LEIF	SNERTING ULF	ULSTAD ARNE	GJUUV REINERT	LANGBALLE KARI	VARØY ASMUND	HERMANSEN G.	STUE ARILD		NAALSUND ARNT
TARAGO	KOLDERUP REIDAR	HANSEN ROLF	WETTRE PER	JONASSEN ASLAK	ENGSAND JENS	MYRSTAD JAN	GJØSDAL KJELL	OLSEN KARL B.	ELVEGÅRD KJELL	LANGELAND S.	JØRGENSEN NIELS
TARANTELL	JOHANSEN FRANCK	PETTERSEN TORBJ.	NORDGAARD ARTH.	ANTONSEN ERLING	RUUD ASBJØRN	HATLEMARK SVEIN	KRISTIANSEN K.	AARSETH ODDVAR	FARSTAD OTTO	GUNDERSEN G.	PETRICEVIC MLADEN
TARN	HOFF OLE	BRUDE THORLEIF	KRISTIANSEN T.	KJELBY MAGNE	ENGELBRETHSEN J.	THAEN ELISE	LØKSTAD HÅKON	ANDERSEN ROAR	FLAATEN ASBJØRN		ØSTEBRØD LARS
TARONGA	HELMINSEN KNUT	BERG NIC.	BJØLGERUD STEIN	MOLTU JARLE	BERG HELGE	FLAATA KRISTIN	STRANDKLEIV PER	NYBERG HAAGEN	JOHANSEN S.		WEEG OVE
TEMERAIRE	AKSNES SIGMUND	HARSTAD PAUL	HILTON HÅKON	FOSSLAND KNUT	OLSEN ODDVAR	DALE MAGNE	YSTENES BIRGER	SVENDSEN VALTER	SLATLEM SVEIN	SØRENSEN IDAR	BERNTSEN ØYSTEIN
TIBER	GUSTAD SIGURD	SØNSTEYB JENS	EIDHEIM KJELL	BJERKE SVEN	ÅRØNES FINN	BACK ERLING	HARLEM JAN	NILSEN KARSTEN	GJØRV OLE	BERSETH MORTEN	ERIKSEN LEIF
TIJUCA	RØVIK ARVID	HÅBU ROLF	FOSSUM ROGER	KRISTOFFERSEN V.	LONGUM ODD	BERTHELSEN K.	BAKKE SVEIN	AASEN HELGE	KEM FINN	BJØNNES JOHN	SKRØVSETH NIELS
TIRRANNA	SÆTRE OLAV	VOSS KOLBJØRN	BIRIBAKKEN OLA	HERMANSEN H.	WESTERGREN C.	GROTLE BJØRG	ØVERLID KARSTEN	TORP TORBJØRN	RANDBY STEINAR		SALOMONSEN TH.
TOLEDO	NILSEN BUA THOR	JOHNSEN NILS	BJØRNESETH H.	RANHEIM ERJK	SEM REIDAR	FLATAUKAN T.	MIKKELSEN SV.	HANSEN HARALD	ANDREASSEN CHR.		FJOGSTAD NJÅL
TOMBARRA	DAVIKNES A.B.	OLSEN KÅRE B.	KRAGSETH O.	MARKUSSEN T.	BERG-SØRENSEN W.	SÆTRE K.	ERIKSEN FRANK	PEDERSEN A.	BJØRNØY HALDOR		STUBBERUD T.
TORO	BJØRHEIM JON	GRUBBEN ÅGE	BUAAS TROND	HANSEN ÅGE	OLSEN KJELL	CHRISTOFFERSEN	BIGSETH SIGURD	JØRGENSEN H.	EINARSEN PER		NILSEN JOHAN
TORRENS	LEYRE OLSEN FR.	EIDE ODD R.	SKJÆVELAND S.	LARSEN HELGE	TEIGEN ODD	NYGAARD REIDAR	JOHANNESSEN R.	HANS LIEN GUNNAR	SKÅNE LEIF		SNARE JAN E.
TOYAMA	IVERSEN NILS	CHRISTOFFERSEN	HALVORSEN WILLY	IDSØ JOHANNES	GUTTEN NILS	INGEBRETSEN A.	HASUND PETER	NORDBY STEIN	SVENDSEN KJELL	HANSEN INGOLF	FLORIAN HORST
TRAVIATA	VALSTAD BAARD	KLOCK OLAV	MELÅ JOHN	AUSTAD RAGNAR	GUTTORMSEN A.	JOHANSEN GUNNAR	BJERKVIK LEIF	BJERKVIK PER	HELLEND KOLBJØRN	DAGESTAD SJUR	
TRIANON	MIKALSEN TERJE	ÅRVIK SIGMUND	JOHANSEN HJ.	KARLSEN KARLY	SKAU EGIL	GISKE JON	ØSTREM PER	GLÆRUM LEIDOLF	MEISJINGSETH T.		KOLSETH ROBERT
TRICOLOR	SKIPNES ARTHUR	LIE PAUL	MONSEN FRODE	FJELD EINAR	SALEN OLAV	STAM ODD	KVAM ODDMUND	MOEN JOHANNES	GARTHE LARS	NESJE RAGNAR	NEERGAARD ROLF
TRINIDAD	ØKSENVÅG LEIF	KVALHEIM ELIAS	GARTHE ALFRED	ROGNALDSEN ALF	BERG EGIL	EIDE HELEN	LØKKEBØ OVE	ØDSGAARD JOHS.	EIDE ANDERS		SJERNES ROLF
TROJA	KRISTOFFERSEN K.	FRØYSTADVÅG L.	BJØRHHUSDAL OLE	ANDERSEN ARILD	HELLESFJORD A.	JENSEN GUNNAR	HANSEN LEIF	GUNDERSEN TOR	ALEXANDERSEN TOR		KLAUSETH LEIF
TYR	THYGESSEN ASLAK	NYHEIM ATLE	LYSTAD TOM	LANGAAS JON	SOLLIE JAN	SKYMOEN MAJKEN	ALNES MAGNE	HOLSTAD JAN	VANG ARNE		TA FJORD ARILD
TØNSBERG	VERPEIDE ROLV	KRISTENSEN JARL	KNURVIK OLE M.	SANDBLÅST SIG.	FREDRIKSEN OVE	KARLSEN JNGER	KONGSHAUG OLAV	KRISTENSEN T.	SANDBAKKEN B.		JENSEN ODD
BULKBÅTER											
TACHIBANA	MELBYE CARL	JOHANSEN PER	CHRISTIANSEN W.	LINDSTØL JENS	PETTERSEN SVEIN	NILSEN OLIVE	HOLE KÅRE	BECKER MORTEN	SEMB ARHULF		ØSTVIK ULF
TAKACHIO	ØSTLIE FINN	DAHL SVEN ERIK	FJØRTOFT PAUL	PEDERSEN ÅGE	LØVANG ELSE	FOSSE GRETE	AAKRE SVERRE	DAHL SVEINUNG	HAUGSAND GUNNAR		MADLAND ERLING
TAKAMINE	PETTERSEN EIVIND	SØRENSEN JAN	LARSEN FRED	WALDERHAUG E.	ENGELBRETTSEN E.	SØRENSEN R.	URHEIM SVEIN	ANTONSEN NILS	PEDERSEN TROND		BREKKE ASBJØRN
TAKARA	BERTHELSEN KÅRE	LARSEN TORE	SIGWARTH LARS	ERIKSEN ASBJØRN	EIDEM KARSTEN	BRØTEN JAN	RISVOLD BAARD	GULBRANDSEN P.	RØEGGEN EGIL		MISUND ARNT
TANABATA	VARHOLM DANIEL	RINGSØY TORSTEIN	KRANE E.	HAAGENSEN KAI	MYDLAND KJELL	LUND MORTEN	LITHUN ALF	SKOTVEDT PER	SJAASTAD EINAR		ANDERSEN KAI
TROLL FOREST	HORSENG HARALD	ARONSEN GUDMUND	TEISRUUD RUNE	JENSSEN JARLE	SAURE JAN	KVALSVIK AJNA	PETTERØD JOHN	KVALSVIK KJELL	DANIEL ERLING		ANDERSEN KJELL
TANKBÅTER											
TABRIZ	ANTONSEN KÅRE	LISETH HÅKON	EIDSETH F.	EIDE HARALD	MELBYE WERNER	TELLEFSSEN JARL	HALSETH TH.	THORESEN TT.	UNDHJEM O.	ØIØLEVI ERONI	STAKE TORE
TARTAR	RØSTAD ARNE	JENSEN SVEIN	VERPEIDE ARNE	HAY OLE	HANSEN ASBJØRN	SVINSÅS PAULINE	JANSEN KJELL	MYRENG ALF	LILAND ØISTEIN	RØJSLI HARALD	SVINSÅS EINAR
TEMPLAR	KVASTAD ERIK	ØSTGÅRD ROLF	LJØEH KÅRE	SETER PER	KURE SIGURD	ANDERSEN VIGGO	SCHRADEN OLAV	OLSEN ERLING	LARSEN WALTHER	ORSTAD ØIVIND	TJERVÅG O.
TIGRE	CHRISTENSEN ERIK	LINGE NILS	REPPE TORMOD	STOKKE LARS	ABRAHAMSEN T.	VEEL NORVALD	JENSEN ARVID	TOLLESHAUG W.	STEFFENSEN TOR	SÆVES KARL	SARGINSON
TITUS	MIKALSEN ALF	VIGELSSJØ BJØRN	TJØSTOLFSEN K.	SAGBERG JUSTEIN	MIKALSEN A.	HANSEN JAN	GULLIKSEN LEIF	IVERSEN ARTHUR	MUNSTER JØRGEN	PEDERSEN PER	HÅVELSRUD DAG
TURCOMAN	VALLDAL PEDER	SOLHEIM JOHS.	SVENDSEN S.	WINGE KÅRE	HOLMEN THOR.	SØRENSEN AAGE	LEIRVIK NILS	BÅRDSNES EGIL	STORLI HARALD	RØDSETH TOR	SØLAND THORBJØRN
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	HANSEN TORMOD	BJERKLI HANS	MEHLUM KNUT	LARSEN SVEIN	HAGEN JOHAN	KARLSEN TROND					RINGSTAD ODDVAR
TENDER CARRIER	ROSEACH OLE K.	TODAL RAGNVALD	KAMSVÅG EDGAR	GULBRANDSEN ARNE	OLSEN OLE J.	ANDERSEN ULF					HARANG A.
TENDER CLIPPER	HOLBU SVEIN	SCHANKE HANS O.	LIVENDAL ROLF	STRØM BJARNE	MYRLUND STEIN	MILEWSKI K.					NYHUS HELGE
TENDER COMMANDER	JOHANNESSEN E.	BREKKE PER	SANDE JONNY	HANSEN ROY K.	RØRSTAD BJARNE	HANSEN PER					SKOG KJELL
TENDER CONTEST	FARSTAD PERRY	KNUTSEN IVAR	SKOG ØYSTEIN	SPELLING ERIK	HAREIDE HÅVARD	HANSEN S.					FEDDE J.
TENDER POWER	THOMMESSEN R.	NOTLAND BJØRN			BJØRGE SVEIN	LARSEN KAI					SANDE ODDVAR
TENDER PULL	HUNGNES MAGNE	GREAKER KJELL A.			SØRENSEN OLE G.	FLESSEBERG T.					GISSUM EGIL
TENDER SEARCHER	DAHL HARRY	HAGEN TORE			LILAND SVEN	ANDERSEN EGIL					KARLSEN JOHN
TENDER SENIOR	AARRETTAD CARL	SOLVOLL KNUT			STOR-RE GUNNAR	FØLSVIK ELДАР					
TENDER TARPON	TALGØ GUNNAR	BAKKEMO REIDAR			ANDERSEN PER	KRYOSBY HANS					
TENDER TRIGGER	BJERMELAND TRYGVE	ANDERSEN HANS			RØDSETH JAN O.	ANDERSEN E.					
TENDER TROUT	FØLSVIK ELIAS	LUND ARNE			PEDERSEN ASBJ.	KOLBJØRNSEN W.					
TENDER TRUMPET	BAKKE BJØRN	PARELIUS HANS			RING OVE	BOLSTAD ØIVIND					
TENDER TURBOT	SALVESEN TOR	GJØSDAL KARSTEN			KARLSEN EINAR	ARONSEN LEIF					