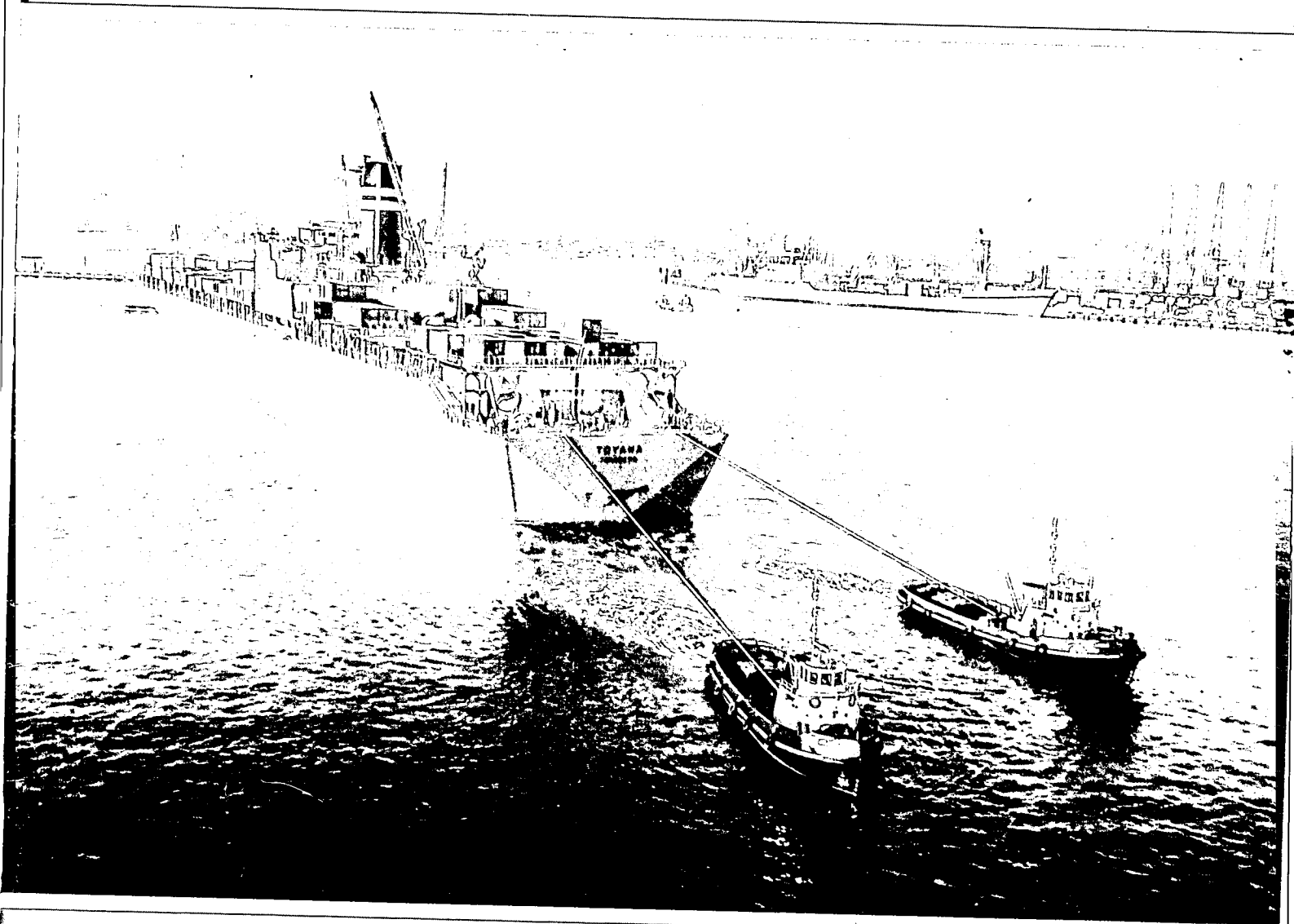


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERT

nr. 4/76



INNHold

Nr. 4 - 15. ÅRG. - DESEMBER 1976

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomite:

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



Skipsfartsmeldingen

Agentkjede i Midt-Østen

TORRENS-modell til Forsvarsmuseet

S-R var med TITUS

Journalist til sjøs

Presentasjon av ScanDutch

Skipsadopsjon

Til Tunis med to tonn klær

TARANTEL — kollisjon i Panamakanalen
7/12-73

Mini Mal

Skomedal i Melbourne

Nytt fra Operativ Seksjon

WILAG på skolebenken

Firmanytt og Personalía

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

TOYAMA til kai i Rotterdam

Foto: Knut Erik Knutsen, NRF

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Tre lys ved nyttårstider

Det er en riktig leveregel heller å tenne et lite lys enn å forbanne mørket. I denne mørketid i skipsfart kan vi tenne tre lys. De er ikke engang så små.

Etter at profeter av mange slag i lang tid i tale og skrift har sådd sin sure sæd om skipsfarten, har folket talt. I en fersk meningsmåling opplever man at det overhodet ikke er noen tvil i befolkningens syn på norsk skipsfart.

I Norsk Gallupsinstituttets historie har det visstnok aldri fremkommet et så entydig svar på noe spørsmål: 96 mot 1. Spørsmålet lød: «Mener De at norsk skipsfart er av betydning for Norge, eller mener De at vi ville vært bedre stilt uten vår skipsfart?»

Den instinktive holdning de fleste av oss har til skipsfarten avspeiles vel allerede i det forhold at instituttet stiller spørsmålet slik vi alle finner det så naturlig, nemlig å si «vår skipsfart». Nettopp slik er folks forhold til skipsfarten.



Det er ikke bare folket som har talt. Dets valgte representanter har også stått frem. Stortingets Sjøfarts- og Fiskerikomité har nettopp avgitt sin innstilling om Regjeringens skipsfartsmelding.

Komitéen, som vanligvis først og fremst er opptatt av fiskeri-spørsmål, har gått meget grundig inn i skipsfartens arbeidsforhold og problemer. Komitéen har brukt mer enn et halvt år på innstillingen, og mange rykter gikk underveis om skepsis og uvilje. Ryktene slo ikke til. Komitéen er kommet ut med en entydig og positiv oppslutning om norsk skipsfart. Man må nesten kunne si enstemmig. Det er bare SV som dissenterer. I deres plaskedam er hovedpoenget at skipsfarten representerer en tenkemåte og ideologi som ikke har noen plass i et sosialistisk samfunn. Slik kan man også ta feil av kart og terreng.



De gode ting er tre. Den tredje skipsfartshendelse som har fanget pressens penn i den senere tid, har gitt en særlig glede til alle W.W.-folk: «Hele Wilhelmsens flåte beskjefteget ved årsskiftet! Det er en årsfest som avtvinger respekt. Ingen kan selvfølgelig garantere fremtiden, men vi kan alle med stolthet og glede erkjenne hva firmaet har maktet i de ulvetider vi nå har. Det gir grunnlag for tillit.

Godt nyttår!

JPS

«I norsk interesse å opprettholde en sterk skipsfartsnæring»

Stortinget behandler skipsfartsmeldingen

Regjeringens melding om sjøfolkenes forhold og skipsfartens plass i samfunnet er ferdigbehandlet i den forsterkede sjøfarts- og fiskerikomiteé. Sentrale deler av skipsfartsmeldingen ble gjengitt med kommentarer i Skib-Rederi nr. 4 1975. Vi skal nå gjengi noen av hovedpunktene i Storkomitéens innstilling. Innstillingen er enstemmig bortsett fra SV. Dette betyr i virkeligheten at det heller ikke vil bli noen endringer i hovedkonklusjonene under den endelige behandling i Stortinget. Man regner med at saken vil komme opp på et av de første stortingsmøter på nyåret.

Sjøfarts- og fiskerikomiteéen har vært forsterket med Gunnar Berge og Jan P. Syse fra Stortingets finanskomité under behandlingen av Skipsfartsmeldingen. Komiteéen har i alle prinsipielle og vesentlige spørsmål delt seg i et lite mindretall — SV og et stort flertall bestående av samtlige andre partier.

Komiteéen stiller i sitt utgangspunkt følgende spørsmål: Er vi ut fra brede samfunnsmessige interesser opptatt av at skipsfarten skal beholde sin nåværende sentrale stilling? Flertallet besvarer dette spørsmålet med et klart ja, mens mindretallet er negative i sin oppfatning. Mindretallet sier bl.a.: «Det er mye som tyder på at deler av norsk skipsfart bør reduseres vesentlig i åra framover».

Norsk flaggpolitikk.

Skipsfartsmeldingen peker på den skjærpede konkurranse i internasjonal skipsfart. På grunn av internasjonale og nasjonale reguleringer samt kostnadsutviklingen i Norge, er kravet om videre adgang til å registrere norskeide skip under fremmed flagg blitt ytterligere aktualisert. Dette spørsmål er også kommet til å prege den ganske intense offentlige debatt i Norge det siste halve året. Komiteéns flertall har klart opp i denne debatten, og slår fast den prinsipielle linje man skal følge fremover. Man sier kort og godt: «Det bør fortsatt føres en liberal politikk... En fortsatt adgang til registrering i utlandet, trygger arbeidsplassene innen norsk skipsfart, og blir til fordel for norsk samfunnsøkonomi. Det må være en forutsetning at skipene drives under beskyttende sosiale og sikkerhetsmessige forhold. Hensynet til tilfredsstillende arbeids- og lønsvilkår på

slike skip skulle være sikret gjennom et nært samarbeid mellom arbeidsgivernes og sjøfolkenes organisasjoner og myndighetene».

Komiteéen sier også: «Norsk skipsfartsnæring sitter i dag inne med et forsprang i ekspertise på mange områder i forhold til sine konkurrenter. En utvidelse av adgangen til å registrere skip under fremmed flagg kan medvirke til å bevare for landet den ressurs som ligger i kunnskaper om skipsfart».

Komiteéen, dvs. flertallet, påpeker samtidig at adgangen til uteregistrering forutsetter nøyere kontroll av rederienes økonomiske disposisjoner i utlandet.

Mindretallet tar avstand fra en utvidet adgang til registrering i utlandet. Det går tvert imot inn for en innskjerping av godkjennelsene som i dag gis med hjemmel i loven om valutaregulering av 14. juli 1950. Disse medlemmene vil generelt peke på «det uheldige forhold at rederne fritt får spekulere med store nasjonale ressurser ut fra snevre bedriftsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger.»

Konkurranseregulerende tiltak.

Komiteéns flertall viser til de senere års begrensninger i konkurranseadgangen enten i form av flaggdiskriminering eller ved konkurranseregulerende tiltak som drifts- og nybyggingssubsidier. Det blir åpent beklaget at store industriland går til denne type begrensninger i internasjonal skipsfart.

Forholdet til utviklingsland.

Innstillingen retter under dette avsnitt oppmerksomheten mot Unctads lastefordelingskode for linjefarten. Komiteéns flertall støtter det norske synet, slik det kom frem under forhandlingene i Unctad, nemlig at man ikke kunne gi sin tilslutning til at lastene skulle fordeles mellom nasjonale linjer og tredjeflaggs operatører etter nøkkelen 40-40-20. Som kjent fikk u-landenes forslag om denne fordeling flertall, mens Norge fremsatte et forslag om at u-landene i en overgangsperiode skulle kunne reservere 40 pst. av egen utenrikshandel for sin egen linjeflåte. Denne løsningen skulle både gagne u-landene og ta hensyn til vår egen skipsfart. Mindretallet fra SV «vil generelt advare mot at formene for norsk samarbeids- og hjelpetilbud til u-landa blir bestemt av hva som vil tjene norske skipsfartsinteresser best».

Sjøfolkenes forhold.

I Stortingsmeldingen og komitéens innstilling er det blinket ut en rekke tiltak som sjøfarts- og fiskerikomitéen mener vil kunne lette arbeidsforholdene og øke trivselen ombord:

- Ordningen med familiebesøk ombord bygges ut.
- Takstene for radiotelefoni holdes på et rimelig nivå.
- Ordningen med TV-kassetter fra Norge utvides.
- Opptjeningstiden for fri hjemreise reduseres.
- På sikt innføres en turnusordning i skipsfarten.
- Arbeidstids- og vernebestemmelsene for ungdom til sjøs må være minst like gode som iland.
- Den maritime utdanning styrkes og utvides.
- Bibliotekjeneste, fritids- og hobbytilbud og en utvidet videotjeneste av NRK-programmer må få høyere prioritet.
- De fire sjømannsorganisasjonenes utredningskapasitet styrkes.
- Mer demokratiske arbeidsforhold må sikre de ansatte en reell innflytelse på beslutningsprosessen ombord og iland.
- Sikkerheten til sjøs må gis den aller høyeste prioritet.
- Sikkerhetsopplæring av sjøfolk forbedres og bygges videre ut.

Gunstig sjømannsskatt opprettholdes.

I komitéens innstilling heter det at man har merket seg at både Norsk Sjømannsforbund og Norges Rederforbund prinsipielt hevder at den skattefordel sjøfolk har må ansees som kompensasjon for tap av sosiale goder i samfunnet når sjøfolk er i tjeneste. Både Regjeringen og Stortinget anser ordningen med sjømannsskatt som et nyttig virkemiddel, bl.a. også for å sikre rekrutteringen til sjømannsyirket. Det blir også henvist til at det nå er satt ned et utvalg som skal vurdere virkeområdet for sjømannsskatten. Mindretallet gjør oppmerksom på at de betrakter sjømannsskatten som en form for lønns subsidiering!

Skipsfart god distriktpolitikk.

Det er gledelig å se i komitéens innstilling at flertallet gir et klart og utvetydig uttrykk for at man innser skipsfartens betydning for Distrikts-Norge, og også dens livgivende effekt for andre næringer og arbeidsplasser. Det har tidligere ikke vært lett å få tilslutning til et slikt syn i Stortinget. Nå heter det: «Fra et nasjonalt synspunkt kan det pekes på at skipsfartens sysselsettingseffekt når ut til alle distrikter i landet. Ringvirkningen til annen næringsvirksomhet er stor — spesielt til industrien. Skipsfartens valutainnbringende effekt har hatt stor betydning for landet.»

NB fra Maritim Personellavdeling

INTRODUKSJONSBROSJYRE FOR MARITIMT PERSONELL

Rederiet har latt utarbeide en introduksjonsbrosjyre for maritimt personell. Brosjyren er ment å skulle være et hjelpemiddel for nyansatte, men vi tror også at den vil være til glede for personell som allerede har vært ansatt en tid. Brosjyren inneholder en del praktiske opplysninger i forbindelse med av- og på-mønstring. Den orienterer litt om rederilegeordningen m.v. og gir opplysninger om hvordan man skal gå frem ved søknad om fast ansettelse, opptak som offisersaspirant og søknad om fagbevis. Brosjyren vil bli distribuert av personellgruppene.

Offiserer som har planer om skolegang høsten 1977 må underrette rederiet innen 15/2-77. Beskjed om dette er i orden eller ikke vil bli sendt den enkelte umiddelbart etter denne dato.



“Well! Where the hell have you been?”

barberlines

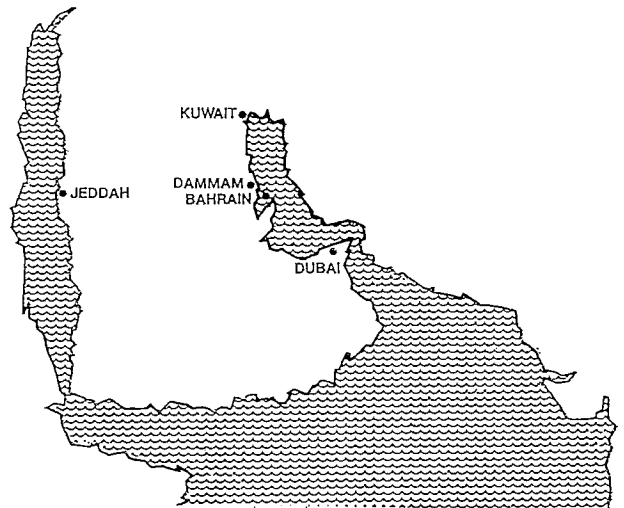
Agentkjede i Midt-Østen

Rederiet har gjennom sitt datterselskap, Barber Lines A/S, opprettet agenturfirmaer i Jeddah og Damman i Saudi-Arabia, Kuwait, Bahrain og Dubai i De Forenede Arabiske Emirater (UAE).

Dette er den første norske agentkjede i Midt-Østen, og den er etablert i samarbeide med innflytelsesrike lokale selskaper som rederiet har hatt forretningsforbindelser med i lengre tid. Kontorene ledes av erfarne norske og britiske shippingfolk. I samtlige havner er det også ansatt norske havnekapteiner til å følge opp losse- og laste-operasjonene.

— «Årsaken til at vi har opprettet denne agentkjede er den betydelige ekspansjon i Midt-Østen. Dette har skapt betraktelige problemer operasjonsmessig på grunn av vanskelige havneforhold med tildels lange ventetider, samtidig som det har åpnet opp for interessante muligheter for fremtidig ekspansjon. Vi har derfor ansett det for ønskelig å få et direkte engasjement i Midt-Østen,» sier administrerende direktør Hakon Østberg i Barber Lines til Skib-Rederi. «I tillegg til å betjene rederiets linjer mellom Europa, Østen og USA til Midt-Østen, vil vi også tilby våre tjenester til andre rederier som har bruk for vår ekspertise.»

Barber Lines A/S opererer idag mer enn 30 skip i den linjefart som rederiet er engasjert i på USA.



Og enkelte kontorer ledes av:

Bahrain: Rolf H. Jacobsen fra Haugesund,
Dammam: Tor J. Wivestad fra Sandefjord,
Dubai: Ian C. H. Mackenzie,
Jeddah: Halvard A. Berg fra Tromsø,
Kuwait: Henrik A. Glette fra Krakerø.

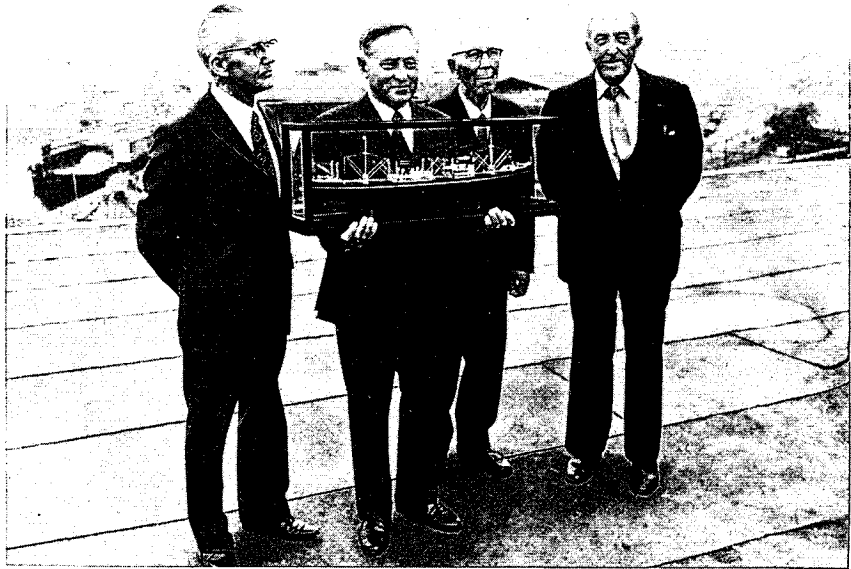


Administrerende direktør David Vikøren

Sjefsskifte i Norges Rederforbund

David Vikøren er født i Haugesund i 1926, og tok sosialøkonomisk embedseksamen i 1951. Ansatt Statistisk Sentralbyrå 1951/52 og i Norges Rederforbund fra 1952, hvor han særlig har arbeidet med internasjonale skipsfartspolitiske spørsmål, som assist. direktør fra 1964 og direktør fra 1969. Senere også daglig ansvarlig for forskning og teknisk/nautiske spørsmål. Har deltatt i en rekke internasjonale møter både som reder- og myndighetsrepresentant.

«Ship of Good Cheers» til Forsvarsmuseet



De fire brave skipsoffiserer som alle seilte med TORRENS under siste krig, ble for anledningen plassert på taket av RA 5 med Akers Mek. og Oslofjorden som bakgrunn. Fra venstre: tidligere radiotelegrafist Kaare Myhr, kaptein Kristinius Watne, maskinsjef Fredrik Christensen og kaptein Thor Bruu.

Vårt nye-etablerte Forsvarsmuseum skal, i motsetning til det avviklede Hærmuseum, omfatte alle forsvarsgrenene. Da er det også naturlig at handelsflåten får en plass som står best mulig i forhold til den betydning flåten og våre sjøfolk hadde for Norges frigjøring under annen verdenskrig. Norske skip og norske sjøfolk spilte som kjent en avgjørende rolle for utfallet av slaget om Atlanterhavet, og det er kanskje særlig dette farvannet man assosierer med handelsflåtens krigsinnsats. Men handelsflåtens innsats var større enn som så — den var global.

M/S «TORRENS» er et lysende eksempel på dette, sa museumsdirektør Eivind Eyvang da han ved en tilstelning på Wilh. Wilhelmsens kontor 5/10 på Forsvarsmuseets vegne mottok en modell av M/S «Torrens» fra skipsreder Tom Wilhelmsen.

«Torrens» var ved krigsutbruddet et av handelsflåtens mest moderne linjeskip, og med sine 17/18 knop et av de hurtigste. Under krigen ble skipet ombygget for trosskipstransport med hele Stillehavet som operasjonsområde. Modellen som Forsvarsmuseet nå har overtatt, viser ikke skipet i krigsmundur, og derfor medfulgte det også et fotografi av det vel bestykkede skipet i den gråfargen som kjennetegnet handelsflåtens skip under siste krig.

Fotografiet var en gave fra legendariske kaptein Thor Bruu som var til stede under tilstelningen i rederiet, sammen med daværende maskinsjef Fredrik Christensen, 2. styrmann Kristinius Watne og tele-

grafist Kaare Myhr som alle delte gleder og bekymringer med kaptein Bruu ombord i «Torrens» i krigsårene. Ellers var «Torrens» som trosskipstransport skip bedre kjent som «The Ship of Good Cheers». En av de 63 000 amerikanske soldatene som «Torrens» fraktet ga skipet dette kjelenavnet, som det beholdt selv etter at krigen var slutt. Det forteller ikke så lite om atmosfæren ombord, og det forteller meget om skipsledelsen som skapte denne atmosfæren.

Foruten soldatene fraktet M/S «Torrens» mer enn 80 000 tonn krigsmateriell over Stillehavet under krigen. Skipet var i ildlinjen en rekke ganger, uten å bli rammet, hvilket i stor grad kunne tilskrives en lykkelig kombinasjon av sterk bestyknings og god forsvarsvilje. Wilh. Wilhelmsen har laget en brosjyre om «The Ship of Good Cheers», og det er en fin dokumentasjon av innsatsen til ett av de tusen norske skip som seilte i alliert tjeneste under siste krig.



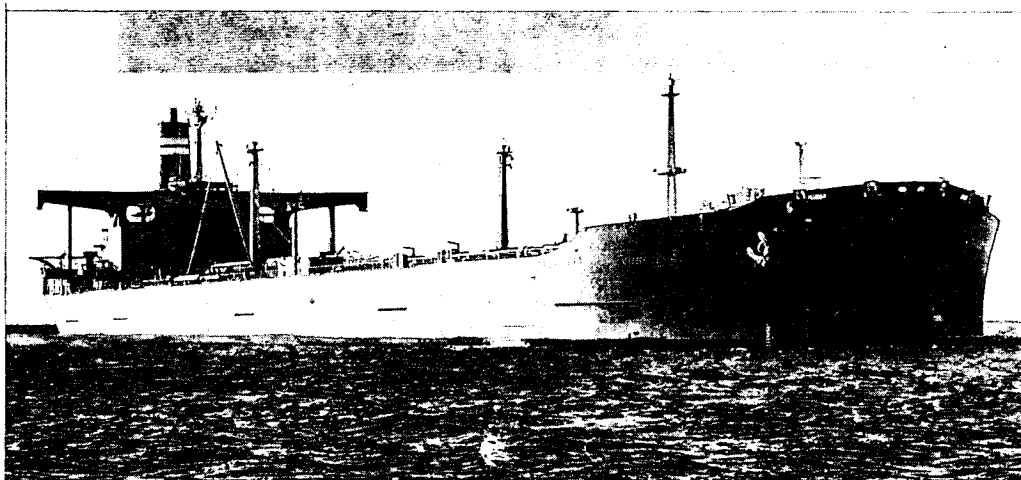
SKIB-REDERI VAR MED:

TITUS

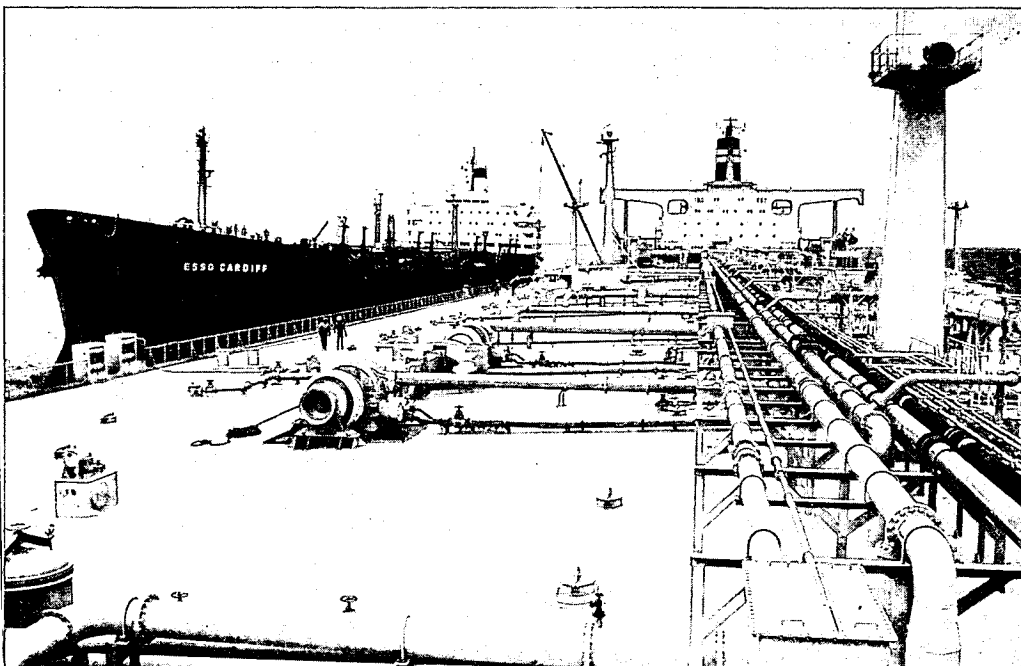
Tekst: HeS

Foto: Knut Erik Knudsen, NRF.

Very Large Crude Carrier T/T TITUS som er rederiets største og dyreste skip, er en kjempekoloss i drift. En flytende bedrift som er imponerende i alle ledd. Vi har fulgt skipet fra Las Palmas og oppover via lekt-ring i Lyme Bay til lossing i Europoort. Et 12 dagers opphold ombord som ga oss et godt innblikk i skip, ski-pets drift og ikke minst i arbeid og fritid blant besetningen.



Turbintankereren TITUS har en dødvekttonnasje på 383.896 tonn. Skipets lengde er på 375,5 meter, bredden er 64 meter og dyptgående 22,89 meter.



Lossing i Lyme Bay. Lektorskipet Esso Cardiff som kom opp på siden av TITUS er vel egentlig ingen smågutt med sine 55.000 tonn dw., men den var jo som en pjukk i forhold.

T/T TITUS, med betegnelsen Very Large Crude Carrier, er en kjempekoloss i drift og stor selv blant verdens tankgiganter. Nett-opp at skipet som representerer rederiets hittil største og dyreste investering, er i drift er et vesentlig poeng sett i forhold til tidens markedssituasjon. «Måtte hell og lykke følge deg på vei til opplags-bøyene,» kunne lett vært uttalt ved dåp og overlevering ved Nippon Kokans vert i Tsu 30. mars i år. Men ledelsen i WW og lykken med den ville det annerledes. I dag er TITUS i full fart i certeparti til Exxon og med opsjon for ytterligere et år.

Tankskipet TITUS er imponerende i alle ledd og kan vanskelig sammenlignes med andre skipsenheter. Et samfunn underveis som vi gjerne kan sammenligne med en stor, moderne og velutstyrt bedrift bygd opp omkring teknikk, kvalifisert arbeidskraft og et fremtidig marked. Men «bedriften» TITUS er like fullt et skip, med et skips egenart, med et skips hjerne og vibreringer. . .

Man kan vanskelig tenke seg dimensjonene på en slik koloss hvis man ikke selv har stått på dekk og speidet utover den 22 mål store dekkflaten — areal nok til et stort bruk. Vårt første møte med skipet var overveldende der vi gjennom en halvåpen helikopterdrør langt nede skimtet natt-svart Atlanterhavsvann som plutselig skumhvitt og opplyst ble møtt av kjempekolossen som med stor fart brautet seg frem under oss. Hadde vi ikke visst bedre, kunne det ha virket som om vi gikk inn for landing på en opplyst flyplass ved Las Palmas strender. Et møte med



Kaptein Alf Mikaelson i full aktivitet på brovingen når lekterskipet kommer.



Mikaelson var kaptein på TITUS i Henning Pedersens feriefravær, ellers er han fast TIGRE-kaptein. Alf Mikaelson er 44 år og fra sjøfartsbyen Arendal. Til WW kom han som 2. styrmann på TURCOMAN i 1958, og han seiler med 18 års erfaring og fartstid i rederiet. De siste årene i tankfart hvor han etter eget utsagn liker seg meget godt. Skib-Rederi takker kaptein Alf Mikaelson for et alle tiders opphold på TITUS og for at han tok seg av oss på en særdeles hyggelig måte.

1. rekke fra venstre: 2. maskinist Jørgen Munster, 2. styrmann Jostein Sagberg, 1. styrmann Klemmet Tjøstolsen, 1. maskinist Olav Flaaten, messepike Ragnhild Junge, kaptein Alf Mikaelson, pike Liv Kjelsrud, maskinsjef Leif Gulliksen, pike Mai Bekjorden og overstyrmann Torgeir Gjestad.

2. rekke fra venstre: fyrbøter Alberto Santella, stuert Aksel Mikalsen, pumpemann Josef Borgersen, radiooffiser Jan Hansen, matros Anders Larsen, matros Trygve Våge, elektriker Åge Streitlien, matros Felix Martinan, matros Lopez Puga og lettmatros Egil Aanes.

Bakre rekke fra venstre: 2. maskinist Per O. Pedersen, matros Lars A. Blomberg, arbeidsleder Helge Sem, fyrbøter Hjalmar Støtden, smører Dan Tymmiski, matros Thor P. Engbakken, reparatør Per Skaug, fyrbøter Finn Bording og kokkaspirant Lars Johnsen.

(Fyrbøter Edmund Løeng, fyrbøter Terje Silkoset, 1. kokk Endre Hoås og hjelpemann Chuen Ip Wing var ikke tilstede da bildet ble tatt.)



en gigant av et tankskip, og vi følte oss små.

Skipets dimensjoner og de store forhold ombord var inntrykk vi etter hvert ble vant til i dagene som fulgte. Men det forklarer vel litt at personheisen gikk gjennom 7 dekk og at vi brukte kikkert for å se hva som foregikk på dekk fremme i baugen. Etter innføring i teknikk og instrumenter, i kontrollbord og databridge fikk vi følelsen at skipets konstruktører hadde boltret seg i kvalitet og tenkt langt inn i fremtiden. Effektivitet og sikkerhet i skipets drift understreket også at det dreide seg om rederiets dyreste skip.

Innredning og interiør i denne flytende bedriften bar ellers preg av smakfullhet og farver. Leilighe-

tene/lugarene kunne misunnes av mangt et fint hotell. Vi glemte stadig vekk at vi befant oss på et skip i sjøen med oljelast bound for Europoort.

Som kompensasjon for de lange opphold ombord var det lagt vekt på velferds- og fritidstilbud som hyggekvelder og kurstiltak, eget bibliotek/konferanserom, innendørs svømmebasseng og trimrom i to dekk og med tilhørende badstu, dessuten åpen nattmesse og slapp-kiste-butikk med godt utvalg av nødvendigheter. Som for liksom å forsterke den gode stemningen ombord virket skipets radiooffiser som disc-jockey med sending over 8-9 stasjoner inne og ute rundt om på skipet. På TITUS må være godt å være.

Folkene ombord var tydeligvis en håndplukket og fin gjeng. Vi så ingen tydelige tegn på sturing og «tank-tendenser». De så også med positive øyne på oss badegjester og bladnegre. Sjøfolk er ikke forskjellig fra folk i land. Det gikk i værrapporter, hus- og byggeplaner, lokalpolitikk og familieprat. Mange ganger følte man seg hensatt til RA 5 med spasering i korridorer, kantineprat og venting på heisen. Og bedriftens ledelse med Mikaelson, Gjestad og Gulliksen i spissen hadde et godt og naturlig forhold til de ansatte ombord. Vi på vår side følte at vi hørte med skipet og var ansatt i samme firma.

Likaste skute vi har vært på, og det er også de enige om som vi har vært i kontakt med.

FRA LEVERING TIL OPPLAG?

Ved dåpsseremoni og levering fra Nippon Kokans skipsverft i Tsu, Japan 30. mars var ikke stemningen stor blant offiserer og mannskap. De var selvsagt stolte over å skulle tilhøre en slik koloss og super-skip, men opplagsspøkelset var der. Fra rederiet hadde de ikke hørt annet enn at TITUS måtte gå den tunge veien til opplagsbøyer ved Borneo. Folkene visste at situasjonen for tankmarkedet var prekær, med overkapasitet på store tankere og dårlig med beskjeftigelse. Stadig vekk måtte tankskip i opplag, både ute og hjemme. Fra Oslo opererte ledelsen febrilsk for om mulig sikre beskjeftigelse for nybyggingen TITUS.

2. april var skipet klart til å gå fra Tsu Shipyard. Men klokken 22.30 om kvelden kom det telegram fra rederiet. Gledesmeldingen lød fra skott til skott. Det var lyktes å sikre skipet beskjeftigelse — 1 års akseptabelt certeparti til Exxon med opsjon for ytterligere ett år. Kaptein Pedersen fikk ordre om å legge kursen for Arabiske Gulf via Singapore.

Alt ombord virket fint

Første turen gikk fra PG med Rotterdam som bestemmelsessted. Alt virket fint ombord, og loggen viste til sine tider hele 16 3/4 knop. Det er rene speedbåt-farten, men så er det også 45.000 hestekrefter til å drive kjempekolossen frem.

Største skip i Rotterdam havn

TITUS måtte gå til Lyme Bay utenfor Syd-England for å losse 85.000 tonn via lekterskip for å få safe dyptgående i Rotterdam som er 62 fot. I slutten av mai, snau 2 måneder etter levering, ankom TITUS Chevron-anlegget i Europoort. Med sine 383.896 dw. tonn var skipet det største som noensinne hadde anløpt Rotterdam Havn.

Siden har TITUS vært en tur tilbake til Arabiske Gulf for så å gå opp igjen til Lyme Bay for lektring og for lossing i Europoort. Så i retur til Arabiske Gulf.

I maskinrommet på T/T TITUS

*En verden
av bråk
og teknikk*



Fra det store kontrollrommet. Ved kontrollpanelet 2. maskinist Per O. Pedersen og 1. maskinist Olav Flaaten overvåket av maskinsjef Leif Gulliksen.

Maskinrommet på kjempen TITUS er vel som på tankskip flest. Men rundt oss er det enormt og skyskraperhøyt opp til skorstenen. Bråket står i forhold til størrelsen, men sammenlignet med andre maskiner hvor stempler slår og slår, så består bråket av en enorm susing i rørene. Det blir å gå rundt i en verden av teknikk — med motorer og maskiner og en labyrint av ledninger og rør. Det er utallige trapper, ganger og rom. Vi skjønner igrunnen ikke så mye, og en skulle ha en operasangers stemme for å

holde foredrag som blir oppfattet, så vi lar heller «chiefen selv», Leif Gulliksen, prate litt teknikk.

«Den dampturbinen du ser langt der nede og som ikke er større enn at man kan få plass til den i stua, utvikler 45.000 hestekrefter for propelleren. Hver time går det ca. 130 tonn med damp gjennom den. Inn har dampen 60 kg trykk og 510°, ut er trykket 95% vacuum og temperaturen på dampen er ca. 30° C. Gearet som du ser bak der veier 178 tonn og er presisjonsarbeid av 1. klasse.

Kjelene som leverer dampen kan produsere 140 tonn pr. time, og de brenner da ca. 216 tonn tungolje i døgnet. Oljen er nesten som asfalt og må varmes opp til 125° C!

Kontrollrommet er som en stor enebolig (180 kvm) med panoramautsikt over kjelene. Fra hovedtavlen som er 23 meter lang og full av trykknapper og brytere kan vi starte de forskjellige pumper i maskinen. På kontrollpulten finner du ca. 300 alarmpunkter og instrumenter for styring av kjeler og hovedmaskineri.»

Hvis noe skip er perfekt ...

Ved ankomst Lyme Bay på den engelske syd-kyst er overstyrmann Torgeir Gjestad i full sving etter rastløse timer med forberedelser og speiding fra broen. 55.000 tonneren Esso Cardiff har kommet opp på styrbord side presis som avtalt, og etter kort tid ligger denne klar for lektring med slangen koblet. Orange folk i WW-kjeledress får walkietalkiene til å lyde fra baug til bro. Vi overfører «For Speed and Service» til tankgutta på TITUS. Himmelhøyt over dekk blir operasjonen iaktatt av 2-styrmann Sagberg fra broen og kaptein Mikaelen på styrbord broving.

Fra kontrollrommet på 1st dekk hører vi Kristiansundske kommandorop over «walkie'n», og vi opplever overstyrmann Gjestad i dirigentens rolle ved kontrollpanelet for pumpene og tankene. Etter åpningsfasen og i pausen etter første akt av operasjonen får vi anledning til å stille han en del spørsmål.

— Hvor mange barrels tar TITUS fullastet?

Lastekapasiteten er på nøyaktig 2.975.901 barrels som igjen tilsvarer 375.950 tonn.

— Hva er skipets totale lossekapasitet i timen?

Vi kan losse 21.000 tonn olje i timen.

— Hvor stor er time-kapasiteten ved lossing til «lekteren» Esso Cardiff (55.000 tonn dw.)?

Timekapasiteten her er på 5.600 tonn. Den skal ha ombord 41.500 tonn, noe som tar 8 timer.

— Vi kikker rundt i kontrollrommet for pumper og tanker. Panelet med brytere og lys er imponerende. Gjestad forklarer blant annet om Load master computer som er et avansert instrument som forteller om påkjenninger på skipets skrog i sjøen og under lasting og lossing.

— Litt om pumpeanlegget?

Det er 4 sentrifugalpumper med en kapasitet på 5.500 kubikmeter i timen, 1 sentrifugal ballastpumpe på 4.500 kubikmeter og 1 stempel-pumpe på 350 kubikmeter. Av tanker er det 27 hvorav 2 er permanente ballasttanker.

— Gjestad tilføyer ellers: TITUS har et spesielt Wave Induced

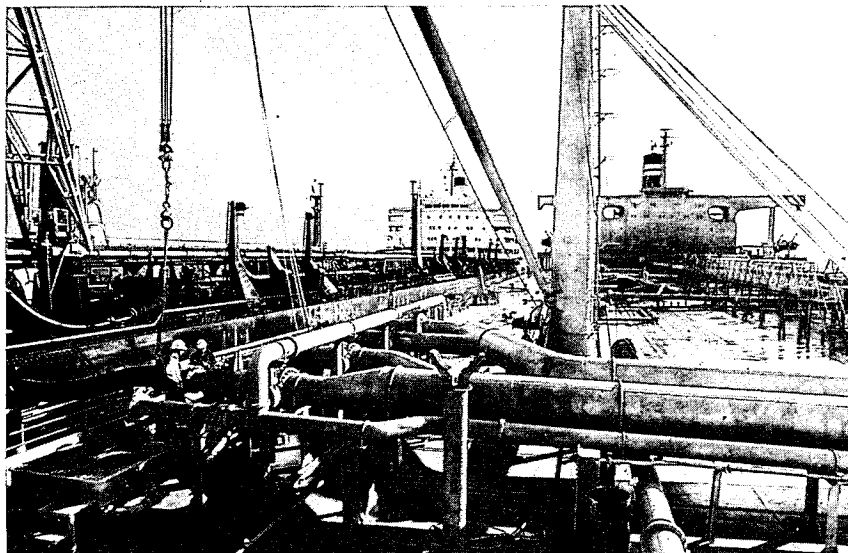


Overstyrmann Torgeir Gjestad er 42 år. Bosatt i Kristiansund hvor han har kone og tre døtre. I rederiet har han seilt i 23 år og mest i tankfart, en fart han ikke kan tenke seg å bytte med noe annet. Gjestad fulgte byggearbeidene ved verftet i Tsu de siste månedene før levering, og han mener at hvis noe skip skulle fortjene betegnelsen perfekt og superskip, så er det T/T TITUS VLCC av Tønsberg.

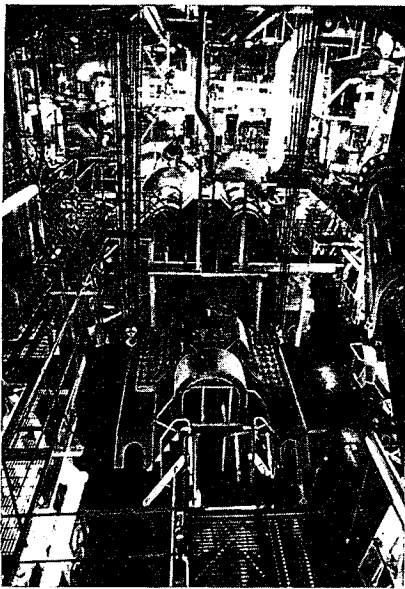


Stress som måler påkjenninger på skroget under lasting og lossing og på sjøreise. Dette er tilkoblet data-bridge på broen.

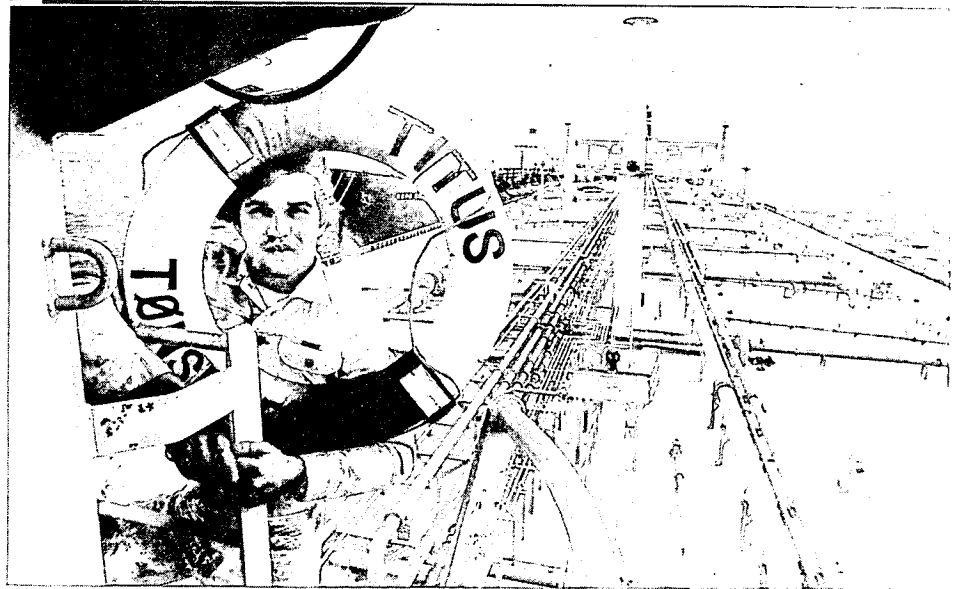
Skipet er ellers utstyrt med de mest avanserte navigasjonsinstrumenter. Vi ombord er meget fornøyd med alt Nikons verft i Tsu har gjort — alt ombord er meget tilfredsstillende.



Lekterskipet Esso Cardiff glir opp på siden av TITUS presis som avtalt og «operasjon Lyme Bay» kan begynne. Fran venstre lettmatros Egil Aanes, matros Trygve Våge, 1. styrmann Klemmet Tjøstølsen, smører Dan Tyminski og matros Anders Larsen.



Fra maskinrommet.

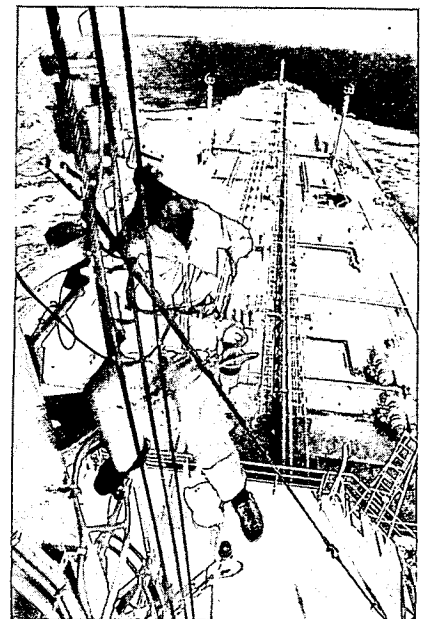


Kjempekolossen TITUS presentert av lettmatros Egil Aanes.



De to messene slått sammen til en stor og hyggelig restaurant.

T/T TITUS



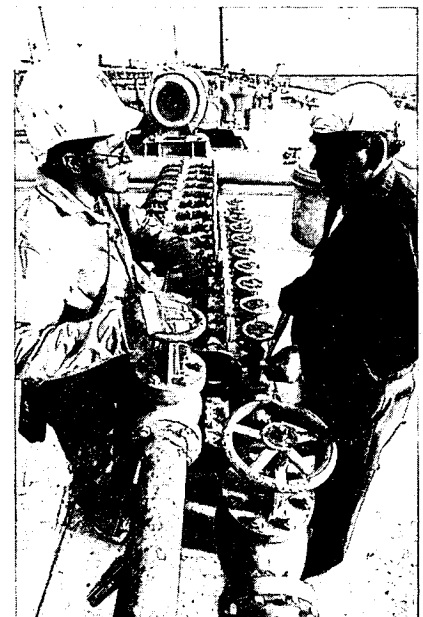
Elektriker Åge Streitlien mellom himmel og dekk med arbeide i radarmasten.



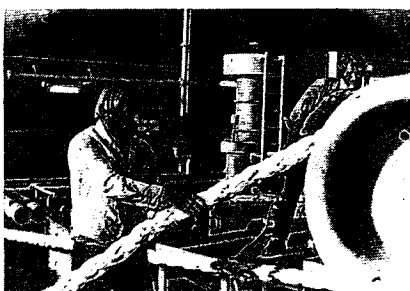
Eksempel på variert og meget velsmakende mattilbud blir presentert av kokkaspirant Lars Johnsen, messepike Ragnhild Junge, kokk Endre Hoås og stuert Aksel Mikalsen.



Steady go — på broen 2. styrmann Jostein Sagberg, matros Lopez Puga og kaptein Alf Mikalsen.



Ved pumpene — 1. styrmann Torgeir Gjestad og pumpemann Josef Borgersen.



Dekkgjengen i aksjon — matros Thor P. Engbakken og matros Anders Larsen.

Bra på tank ...

— Hvordan er det å være maskinsjef på et skip som TITUS?

TITUS har fått en heldig fødsel og en fin start i livet. Så alt går fint, og det er omtrent bare organisasjon og planlegging samt oppfølging av rutinevedlikehold og alarmprøver, slik at man hele tiden vet at alt virker som det skal. Når jeg så i tillegg har prima folk å arbeide sammen med, kan man ikke ha det bedre til sjøs.

— Hvordan er det å være påmønstret et tankskip?

Det er klart det er ikke alle som passer ombord i et tankskip. I forhold til linjeskip som ofte har havneanløp hvor man opplever ting og treffer forskjellige mennesker, kan livet ombord i et tankskip for mange virke ensformig. Det er viktig at man liker den jobben man har ombord og de folkene man er sammen med.

— Når var du sist i land?

Er man påmønstret et tankskip i en ansvarsfull stilling, kan man ikke gjøre regning med å komme i land i det hele tatt. Ved de få og korte havneanløp er det så mye å gjøre og så mye som skjer at man



Maskinsjefen på T/T TITUS heter Leif Gulliksen, 42 år og bosatt på Løvenstad ved Lillestrøm. Han har vært i rederiet i 20 år. Begynte i 1956 som motormann på linjeskipet TITANIA. Gulliksen ble maskinsjef i 1962 og har seilt på tankskip de siste årene, sist på TABRIZ og TIGRE.

må være tilstede hele tiden. Jeg har forøvrig stått ombord siden PG i midten av september.

— Kontakt med familien?

Det blir en måned mellom hver gang vi får post. Så når man har familie, må radiotelefonen tas i bruk. Det er bare så synd at det er så kostbart å ringe, og dyrere skal det jo bli. Jeg snakker med kone og barn omtrent hver 14. dag.

Brev til en far

Til. Leif Gulliksen,
Det står bare bra til her hjemme. Jeg har laget snølykt og står på ski. Jeg var i skogen å gikk tur med Leo og da møtte vi på en elg, og vi løp hjem og fortalte mamma det og gjorde lekserne, og gikk ut. Lekte med biler og etter på syklet. Jeg så på turen at Lillestrøm har vinn Gull 'kipern' stor i stanga og håpa opp rikke i stanga og da Tom-Lund gråt da kampen var ferdig og alle glade, på strøffa ble det mål og så på 16 meteren det mål de velt 2-nyll og de har jeg skrivt om.

Hilsen

Paal-Brynjør.

Makrellskipet TITUS

383.000 tonn er stort for en fiskebåt, men «makrellskipet» TITUS fortjener denne betegnelsen etter at gutta ombord med skipper Mikaelen i spissen i sterk konkurranse med fiskebåter som duppet i farvannet omkring, i løpet av noen formiddagstimer dro opp nær 200 makrell. Forslaget om å tørne kjempekolossen, sette fart og begynne å dorge i Lyme Bay hadde sikkert sikret enda større fangst, men engelske og franske fiskere i Kanalen skal jo også ha noe å leve av.



Det kaptein Alf Mikaelen fra Arendal ikke vet om fisk, agn, fiske og ikke minst tilberedning av havets delikatesser er ikke verdt å vite — det ville fått en Ingerid Espelid til å gråte gledestårer i havet. Mikaelen opererer denne gang i farvannet rundt Lyme Bay. Her viser han stolt frem 1/200 del av dagens fangst.

TENDER CAPTAIN

*sett med
journalistens øyne*

Dagspressen og andre massemedia har i den senere tid brukt adskillig spalteplass på forholdene ombord og sikkerheten til sjøs. Mye av det vi har kunnet lese har hatt negativt fortegn, og da TENDER CAPTAIN i begynnelsen av oktober var innom Oslo benyttet vi derfor anledningen til å intervju en journalist ombord. Meningen var at vedkommende fritt skulle få vandre rundt på skipet og snakke med de han ønsket for å danne seg et bilde av forholdene ombord.

Journalist Knut Løvstuhagen var imponert over hva han så og overrasket over å møte så positive holdninger og så åpen, fin tone. Besøket resulterte i et oppslag i Aftenposten som vi gjengir i sin helhet:

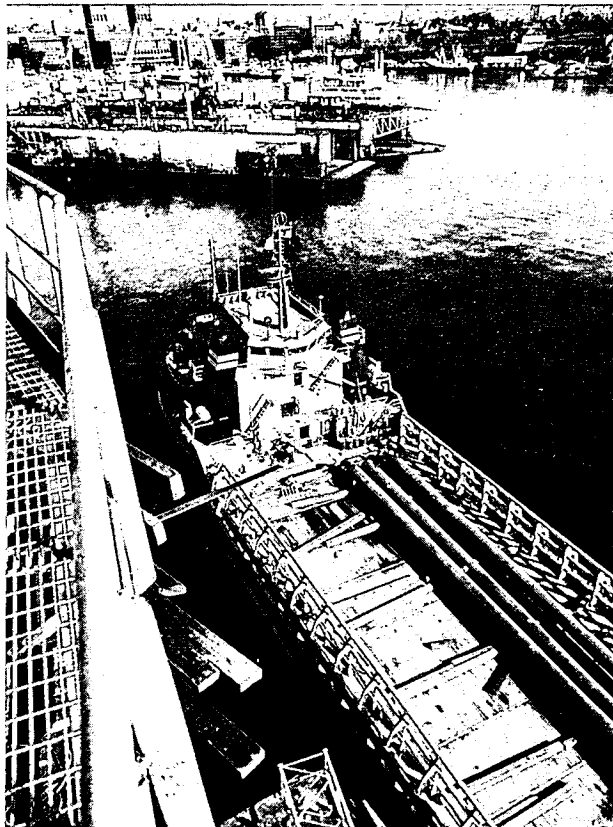
Vi gikk ombord i Wilh. Wilhelmsens «Tender Captain» i håp om å få noen friske uttalelser om Nordsjøen og vinterstormene, om dramatik og heltemot. Men den gang ei. Vi kunne likeså godt ha intervjuet besetningen på Hovedøy-fergen. Når stormgudene setter sine krefter inn og pisker opp havet ute på oljefeltene, innstilles virksomheten på både plattformen og forsyningskipet. Når det ikke skjer noe på plattformene, har ikke forsyningskipene noe der ute å gjøre. De legger seg på værret eller blir liggende i havn. Og det finnes ikke det vær som kan gjøre noe med et forsyningskip som «Tender Captain» ved fornuftig kjøring, sier kaptein Hansen.

Hansen har drevet i denne bransjen siden 1972, og ble kaptein i 1973. Han er en ung mann med høy grad — bare 32 år gammel. Før han kom over på forsyningskip, seilte han i vanlig linjefart. Hvorfor gikk han over?

— På forsyningskip i Nordsjøtrafikk er vi på jobb i to måneder og har fri én. Vi får mer tid til å



Kaptein Tormod Hansen: I denne tjenesten får man bedre tid til familien enn ellers i handelsflåten.



være sammen med familien. Dessuten er vi fast ansatt og går på årslønn, hvilket er en trygghet. Og vi tjener vel kanskje noe bedre ombord her enn hva man gjør ellers i handelsflåten.

«Tender Captain» tilhører klassen av verdens største forsyningskip. Besetningen utgjør 11 mann, og de er en godt sammensveiset gjeng. Sammen går de fra båt til båt blant de fem i denne klasse som rederiet har anskaffet. De er nærmest håndplukket. De må tilfredsstille visse faglige og moralske krav og de må kunne arbeide godt sammen, ganske enkelt tåle fjeset på hverandre dag ut og dag inn i de to måneder de lever sammen ombord i forsyningskipet, så godt som uten muligheter til å komme i land. Når skipet ligger i havn i løpet av disse to månedene, ligger det nemlig på én times beredskap — klart til å rykke ut.

— Det skjer alltid noe ombord på et forsyningskip, hvilket også bidrar til å gjøre tjenesten attraktiv, sier kaptein Hansen.

En rundtur på «Tender Captain» ga et godt inntrykk av mannskapets bekvemmeligheter. Enkeltmanns-lugarer med dusj for samtlige, store, gode oppholdsrom hvor offiserer og menigmann tilbringer fritiden sammen. Klasseskillet er opphevet, på forsyningskip er man medlem av samme gjeng. Jobber i seks timer, seks timer fri. To måneder i strekk. Så en måned i land. Ingen klager.

For å anskueliggjøre forsyningskipets sjødyktighet, forteller kaptein Hansen om en episode utenfor Rotterdam i januar i fjor. Vinterstormen hylte, kirketårn blåste ned inne i byen og 47 mennesker mistet livet. Ute til havs holdt kaptein Hansen og hans besetning på med å bakse med en havarist på slep, alt gikk bra, ingen skader hverken på båt eller mann.

— Arbeidsmessig er det ikke noe hardere ombord på forsyningskipene enn på en vanlig linjebåt. Det eneste er at det kan være noe anstrengende å ligge i lengre tid på værret og jobbe. Det hender jo at du blir kastet ut av køya.

Journalist fra Moss til sjøs som hjelpemann

Journalist Roger Kruse (41) i Moss Dagblad har fått permisjon fra sin avis for å seile som hjelpemann på Wilh. Wilhelmsen's linjebåt «TØNSBERG». Kruse, som fra før har en fartstid på 11 år, dro ut i slutten av september. Det er meningen at han skal stå ombord på to turer til Det fjerne Østen.

— Jeg drar ut av flere årsaker. Etter å ha vært journalist stort sett ved skrivebordet i mange år, trenger jeg til en smule fornyelse, både som menneske og som journalist, sier Kruse til bladet «Sjømann».

— Dessuten har jeg lyst til å skrive om livet ombord, intervju sjøfolk og beskrive det jeg eventuelt rekker å se i land. Dengang jeg seilte før jeg ble journalist, og jeg har vært både matros og motormann, drev jeg forøvrig også litt med skriving. Men jeg regner med at den journalistiske evnen nå er mer utviklet etter å ha jobbet

som journalist i omkring 12 år.

— Hvorfor valgte De å bli hjelpemann?

— Å være i maskinen eller på dekk ville kanskje ikke gi meg den samme kontakt med samtlige ombord som jeg får som hjelpemann i stuertdepartementet. En hjelpemann idag er en kombinasjon av den tidligere messemann og lugargutt.

— Men det er vel ikke bare å hoppe på en slik jobb?

— Jeg kjenner jo miljøet fra før — og dessuten tok jeg for en tid siden husmorskolen. Det var mitt beskjedne bidrag til Kvinneåret.

— Men kunne De ikke fulgt med et norsk skip som «skrivende pasasjer»?

— Det kunne jeg sikkert. Men jeg tror jeg vil oppleve miljøet ombord på en riktigere måte når jeg selv er en av besetningen. Jeg har allerede vært ombord i ca. tre uker før skipet kom til Oslo for å dokke,



Journalist Roger Kruse fra Moss som hjelpemann ombord på M/S TØNSBERG

og jeg må si jeg nå er i bedre fysisk form enn da jeg kom ombord. Det er fin trim å være hjelpemann. Jeg sover som en stein hver natt.

— Og hva tror De det journalistiske resultatet vil bli?

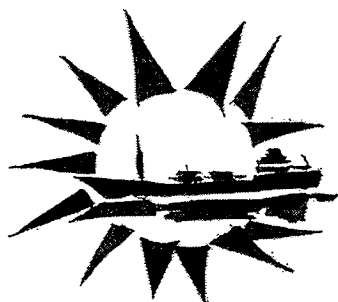
— Det får tiden vise. Men det er iallfall ingen mangel på interessant stoff ombord, sier Roger Kruse.

Pressefolk og stipendiater på rederiets skip.

Fra tid til annen har man opplevd pressefolk og stipendiater på reise med WW-skip. Det skrevne resultatet av deres virksomhet har nok enkelte ganger gitt lite utbytte for rederiet, og ofte båret preg av et overfladisk og til tider skjevt inntrykk av skipsfartsnæringen og livet til sjøs. I den senere tid har vi imidlertid merket en ny giv blant de dere sjøfolk ofte kaller «bladnegre». Journalister drar til sjøs. For å lære skipsfartsnæringen å kjenne fra innsiden. For å lære sjøfolk og livet til sjøs å kjenne. Resultatet av journalistenes realistiske inntrykk blir så formidlet i pressen hjemme som oftest med positivt fortegn. Dette som et viktig motstykke mot alt det negative som sies om sjøfolk og rederstanden, og miljø og sikkerhet til sjøs. Hjemkommet til redaksjonen vil også pressemannen ha bedre forutsetninger for å behandle maritimt stoff og til å sile ut gode opplysninger om sjøfart og sjøfolk.

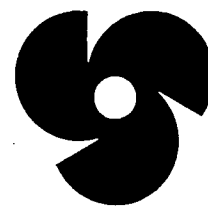
Journalister vil også i tiden fremover reise med rederiets skip for kortere eller lengre turer. Ta imot disse med åpent ansikt og betrakt dem som en av dere.

HeS



ScanDutch

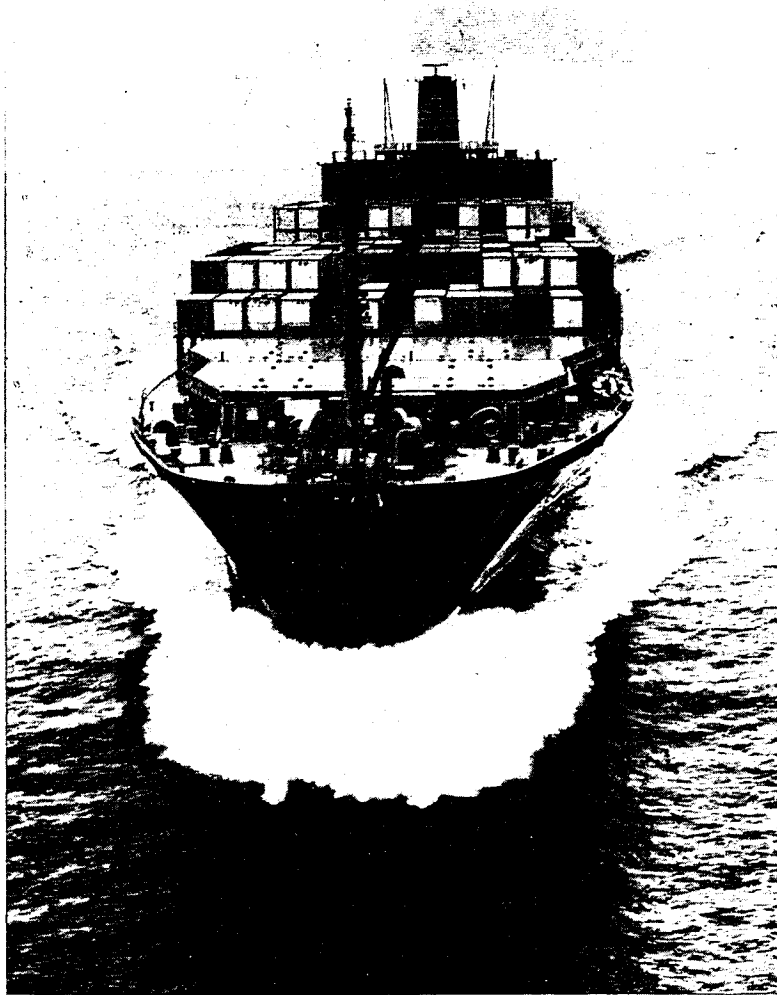
The Far East/Europe Seabelt



ScanDutch introduces fully containerized services on the Far East/Europe Seabelt

New times require new ways of thinking. After generations at sea, we now offer complete door-to-door service. From your door to the door of your consignee.

Put your cargo into ScanDutch containers. We have put our ships on wheels. Now ScanDutch goes all the way.



Navnet «Scan-Dutch» viser med tydelighet at hollandske og skandinaviske interesser har funnet hverandre i et samarbeide, som i dette tilfelle refererer seg til linjefart mellom Europa og Fjerne Østen. Rederiene bak ScanDutch har hvert enkelt, lange tradisjoner i dette fartsområde, som er et av verdens viktigste hva oversjøisk linjetrafikk angår. Samarbeidstanken resulterte i første omgang i at SEACo (Brostrøm), Gøteborg, og Wilh. Wilhelmsen etablerte et fellesskap under navnet «SEACo-Wilhelmsen» i midten av 1960-årene. Dette ble senere beydelig utvidet ved at det danske rederi Det Østasiatiske Kompagni gikk sammen med «SEACo-Wilhelmsen» i 1969 og et nytt selskap under navnet «Scanservice» ble dannet med hovedsete i København. Men den 1. april 1972 kom en ny stor forandring ved at «Scanservice» gikk over i historien og «ScanDutch» så dagens lys.



Den hurtige teknologiske utvikling i 1960-årene frembragte de store hurtiggående containerskip som verden til da ikke hadde sett maken til. Samarbeide ble en nødvendighet, og «ScanDutch» oppstod i 1972 som et nærmest naturlig resultat av denne prosess. Den store hollandske rederigruppe Nedlloyd slo da sine linjeinteresser sammen med «Scanservice»-gruppen. Hovedkontoret forble i København, men et betydelig innslag av hollandsk personell etablerte seg i ScanDutch' organisasjon. Vel et par år senere, i august 1973, tok internasjonaliseringen et nytt skritt videre ved at det franske rederi, Messageries Maritimes, trådte inn som den femte partner i ScanDutch. I organisasjonen i dag finner man representanter fra alle de land som deltar, og under ScanDutch' kjente symbol seiler skip fra fem ulike nasjoner. Det typiske ved ScanDutch er nettopp den internasjonale karakter i såvel organisasjon som i flåte.



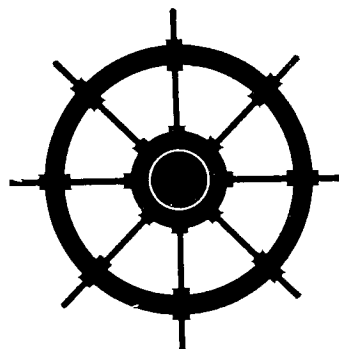
«Morgenmøte» i ScanDutch, København. Fra venstre Bjørn Robertsen, Jan H. Weissink, Børge Rathje, Bo Søderhielm, Flemming Sommer og Gerhard Dik.



Administrerende direktør Børge Rathje.

Organisasjon

Ved kontoret i København er det i dag 106 ansatte og i tillegg er regionale kontorer etablert i Rotterdam og i Hong Kong med et personale på henholdsvis 22 og 20. Rotterdamkontoret ivaretar den daglige ko-ordinering av markedsføring og operasjon av skip på Nord-kontinentet og i det vestlige Middelhav. Hong Kong-kontoret ivaretar de tilsvarende funksjoner for Fjerne Østen. Endelig er en såkalt Owners' Representation etablert i Tokyo med 3 ansatte. Scanservice og senere ScanDutch har hele tiden vært ledet av den danske administrerende direktør Børge Rathje, som bl.a. har 16 års shipping erfaring fra Bangkok bak seg. Direktør Rathjes nærmeste medarbeider er den hollandske assisterende direktør Jan Weissink og den norske assisterende direktør Bjørn Robertsen. Ledelsen i ScanDutch består for øvrig av følgende «departmental managers»: den hollandske Gerhard Dik med ansvar for Container Logistics, den norske Christian Hille jr. med ansvar for Operations, den svenske Bo Søderhielm leder Marketingsavdelingen og den danske Flemming Sommer er økonomisjef. Rotterdamkontoret styres av hollenderen Jan Vermeulen og Hong Kong-kontoret er ledet av R. J. Sombroek som også er hollandsk.



ScanDutch er etablert som et interessentselskap med et eget styre og en Executive Committee som de kontrollerende organer. Wilh. Wilhelmsen's representanter i disse grupper er skipsreder Tom Wilhelmsen og direktør Olav Strand.

I østgående retning, fra Europa til Fjerne Østen, laster ScanDutch' skip i 17 havner for 14 ulike destinasjoner. I vestgående retning hentes last fra 14 forskjellige havner som senere går i land i 23 lossehavner.

Et stort antall havneagenter og innlandsagenter ivaretar på ScanDutch' vegne den daglige kontakt med kundene. Det forventes at ScanDutch vil transportere 2.5 mill. frakt tonn i løpet av 1976 på de 7 store containerskip og på 16 konvensjonelle linjeskip.

«Maskineriet» i ScanDutch er stort og komplisert, men også avgjort interessant og utfordrende.

Linjene

Hovednerven er containerskipenes ruteopplegg som omfatter direkte anløp hver 10. dag i Europa av Göteborg, Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam og Le Havre, mens følgende havner i Fjerne Østen blir betjent: Port Kelang, Singapore, Hong Kong, Kobe og Tokyo. Til og fra anløpshavnene finnes en rekke feeder — forbindelser via jernbane eller feeder-skip. Det finnes således spesielle feeder-linjer mellom London og Rotterdam, mellom Bilbao og Le Havre,

mellom Korea og Japan og fra Hong Kong til henholdsvis Taiwan og Filippinene. I tillegg til dette tilbyr ScanDutch gjennomgangstransporter til og fra innlandssteder over hele Skandinavia og Vest-Europa.

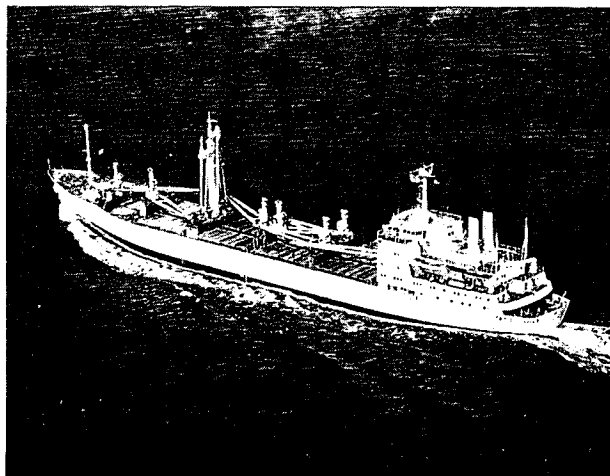
I tillegg til containerskipene opererer ScanDutch i dag 16 konvensjonelle linjeskip som delvis betjener havner som foreløpig ikke omfattes av containertrafikken, eksempelvis Lisboa, Shanghai og Bangkok. Dessuten anvendes de konvensjonelle skip til last som ikke egner seg til container transport, slik som større tungløft, marmorplater fra Italia eller granitt fra Syd-Sverige. Det må også nevnes at ScanDutch ivaretar en betydelig trafikk fra Fjerne Østen til det østlige Middelhav til havner som Lattakia, Alexandria og Tripoli og siste skudd på stammen er en ny containerservice basert på svenske Skandia-skip fra Japan til Jeddah.

Selv om det har skjedd en jevn reduksjon i omfanget av det konvensjonelle linjenett som følge av at stadig nye områder er blitt inkludert i containertrafikken, regner ScanDutch med å bevare en begrenset konvensjonell service som et supplement til containerskipene. På denne måten oppnås den best mulige dekning i markedet og dermed også evnen til å påta seg ethvert tenkelig transportoppdrag mellom Europa og Fjerne Østen.

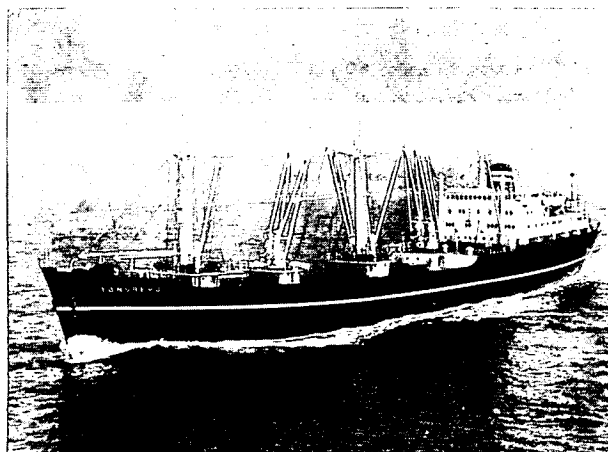


Skipene

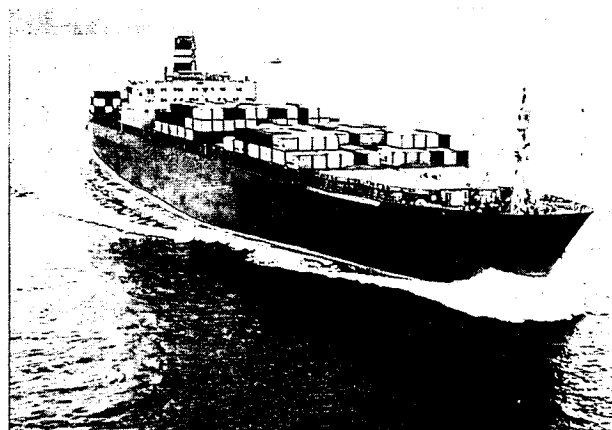
De 7 containerskip som seiler for ScanDutch tilhører den såkalte «tredje generasjon» som karakteriseres ved deres høye hastighet, deres store containerkapasitet, samtidig som de er bygget for passering av Panama-kanalen. I første fase av ScanDutch' containershipsoperasjon var seilingsopplegget basert på en fart av 26 knop. De sterkt forhøyede oljepriser som ble introdusert etter krisen høsten 1973 umuliggjorde en fortsettelse av det opprinnelige program og farten ble justert ned til ca. 22 knop gjennomsnittlig ved at rundreisetiden Europa/Fjerne Østen/Europa ble satt opp fra 60 dager til 70 dager. De 7 containerskip er:



M/S HIRADO.



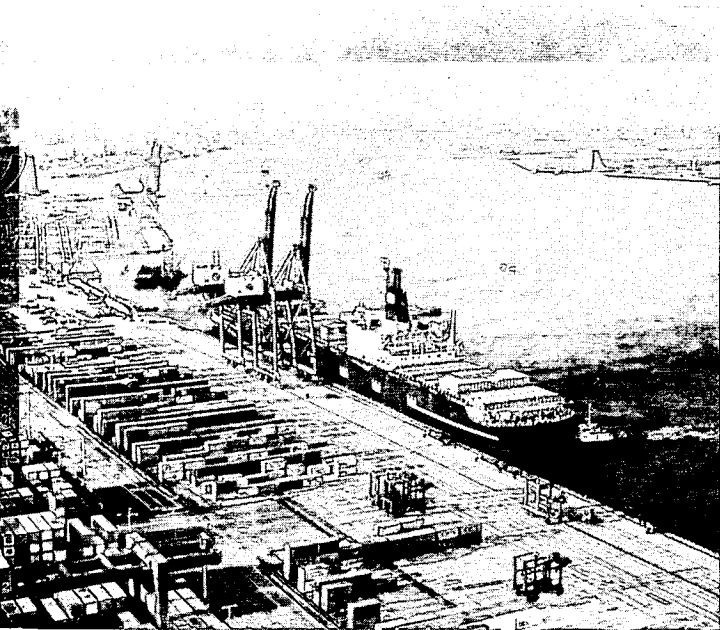
M/S TØNSBERG



M/S TOYAMA

Containeroperasjon i Eurobridge, Tokyo





M/S KORRIGAN i Tokyo

m.s. JUTLANDIA	fra Det Østasiatiske Kom- pagni
m.s. SELANDIA	» Det Østasiatiske Kom- pagni
m.s. NEDLLOYD DEJIMA	» Koninklijke Nedlloyd (NSU-gruppen)
m.s. NEDLLOYD DELFT	» Koninklijke Nedlloyd (NSU-gruppen)
m.s. KORRIGAN	» Messageries Maritimes
m.s. NIHON	» Brostrøm
m.s. TOYAMA	» Wilh. Wilhelmsen

De 4 skandinaviske containerskip har en kapasitet på ca. 2.450 20-fots containere og har diesel fremdriftsmaskineri. De 3 kontinentale skip er noe større med en kapasitet på 2.900 20-fot containere og de er utstyrt med turbinmotor. Lastekapasiteten er ca. 4 ganger større på et ScanDutch containerskip sammenlignet med et konvensjonelt linjeskip på 650.000 cbft. Samtidig oppnår et containerskip en rundreise-tid som er halvparten av den et konvensjonelt skip trenger, hvilket betyr at et containerskip av den typen som opereres i ScanDutch er 8 ganger mer produktivt enn et konvensjonelt skip.

Hva den konvensjonelle flåte i ScanDutch angår er Wilh. Wilhelmsen's bidrag i dag bestående av TROJA, TOLEDO og TØNSBERG. Sistnevnte er ørmerket for utfasning fra ScanDutch i begynnelsen av 1977.

Konkurransesituasjonen

Stykkogodstrafikken mellom Europa og Fjerne Østen er en blant de viktigste i verden hva oversjøisk linjefart angår. Mer enn 30 rederier deltar i Far Eastern Freight Conference og heriblant finner man de store britiske og japanske linjerederier, det tyske Hapag-Lloyd, det franske Chargeurs Réunis, det italienske Lloyd Triestino foruten en rekke nasjonale rederier fra Fjerne Østen som Malaysian International Shipping Corporation, Neptune Orient Line (Singapore), det filippinske MPC og Korean Shipping Corporation. Foruten ScanDutch' 7 store containerskip finnes ytterligere 18 slike skip i samme trafikk. Disse 18 skip opereres av den såkalte Trio-gruppen som er dannet av britiske, japanske og tyske rederier. Det bør også nevnes at en tredje containerskipsgruppe er under oppbygning, den såkalte ACE-gruppen, som fra midten av 1977 vil ha 8 skip i operasjon med en gjennomsnittsstørrelse på ca. 1.800 20-fots containere. ACE-gruppen består av det franske Chargeurs Réunis, det belgiske Compagnie Maritime Belge, Taiwan-rederiet Orient Overseas Container Line (eies av C. Y. Tung), Neptune Orient Line (Singapore) og det japanske «K-Line». Det kan også nevnes at Far Eastern Freight Conference har medlemsrederier fra Øst-Europa nemlig det øst-tyske Deutsche See Reederei og det jugoslaviske Jugolinia.

Den største trussel for konferanserederiene i trafikken mellom Europa og Fjerne Østen er uten tvil den russiske konkurransen. På den ene side har vi den trans-sibiriske jernbane (TSR) som har bygget seg opp til en trafikk på ca. 4.000 20-fots containere månedlig i vestlig retning og på ca. 1.500 20-fots containere månedlig i østlig retning. TSR er under stadig utbygging og dets tilstedeværelse medfører utvilsomt et press på frakratenivået og dermed på de deltagende rederiers økonomi. I tillegg til TSR har russerne bygget opp en betydelig outsider-service med konvensjonelle skip under navnet Odessa Ocean Line som bl.a. anløper Moss regelmessig.

Det er således ingen lett oppgave i dag å drive linjetrafikk mellom Europa og Fjerne Østen. Det er mange som prøver å få en bit av «kaken» og konkurransen er hard. De store containerskipene har imidlertid forlenget bevisst sin eksistensberettigelse, og det har også en organisasjonsform som ScanDutch. Rederiene bak ScanDutch er alle meget vel etablerte og velrenomerte så man har et «hav» av erfaring å øse av. ScanDutch har i sin flåte det mest moderne som finnes i oversjøisk linjefart og når dette forenes med en velutbygget organisasjon som inkluderer fem ulike nasjonaliteter, skulle grunnlaget for fremtiden være det beste.



SKIPSADOPSJON

Husøy skole på M/S TØNSBERG



6. og 7. klasse fra Husøy skole oppstilt i gammeldags fotoposisjon for skipsmannskaper flankert av overstyrmann Tancred Eriksen, lærer Jan Erik Larsen, skipsreder Tom Wilhelmsen, lærer Bjørg Borch Jenssen, informasjonssekretær Astri Howells og kaptein Rolf Verpeide

Husøy skole har hatt M/S TØNSBERG som adopsjonsskip helt siden leveringen fra Kaldnes i 1960. Ved skipets siste anløp i Oslo spurte lærer Jan Erik Larsen om 6. og 7. klassene kunne få komme ombord, og 1. oktober ble en noe uvanlig skoledag for elevene. Rederiet leiet buss som sto til disposisjon fra de tidlige morgentimer, og barna fikk seg en ordentlig

sightseeing i Oslo før de kom ombord kl. 12.30. Etter grundig omvisning i maskin og på dekk, ble forfriskninger servert i salongen. Selv om det var stort mannskapskifte var det fremdeles noen igjen ombord av skolens pennevenner, og kontakt mellom barna og folkene ombord var upåklagelig. Her blir det sikkert ivrig brevveksling i tiden fremover.

Tønsbergs Blad var tilstede for å dekke begivenheten, og journalist Per Kokvold overrakte skipsreder Tom Wilhelmsen et tinnfat med den kjente Peter Punktum inskripsjon: «Godt gjort — og herved er det godt gjort» for rederiets innsats i skipsadopsjonssaken. Rederiet var utnevnt til Ukens Navn i avisen, og skipsbesøket fikk bred omtale i avisens lørdagsnummer.



Skipsreder Tom Wilhelmsen kom ombord og hilste på barna fra Husøy skole



Kaptein Rolf Verpeide instruerer Jan William Andersen i hvordan en skute skal styres.



Ivrig Husøyelever får autograf og hilsen fra kaptein Verpeide.

Reidun fra Harestua er
«Den gode fé»:

Til Tunis med to tonn klær

I slutten av november kom Svenska Orient Liniens chartrede «CHARLOTTE S» til Tunis med bl.a. to tonn brukte klær ombord. Forhistorien er både interessant og hjertevarmende, så vi har valgt å la Skib-Rederi's lesere få ta del i den.

For en tid tilbake kunne Verdens Gang og et ukeblad berette om en ganske enestående innsats i neste-kjærlighetens navn. Hovedpersonen var Reidun Haugen fra Harestua. I sine yngre dager seilte hun sammen med sin mann ombord i flere WW-skip. Dette bragte henne i kontakt med en skrikende fattigdom rundt om i verden. Disse inntrykene ville ikke slippe tak i henne og vel tilbake i Norge igjen satte hun igang med sitt høyst private u-hjelpsprogram. I løpet av drøyt 4 år har hun gjort 15 reiser til Tunis for egen regning for å dele ut klær hun samlet inn hos venner og kjente.

Etter at dette ble kjent gjennom pressen kom det klær til henne fra hele Norge. Folk ringte og skrev brev. Noen tok weekend-turer på mange hundre kilometer for å levere klær og leker til fru Haugen på Harestua. Store lass kom med NSB. Og Reidun pakket opp og pakket ned og serverte kaffe og kaker. Først fylte hun opp kjelleren, så gangen og til slutt ble deler av soverommet tatt i bruk som lager. Det er nemlig ingen enkel sak å lagre to tonn klær i en vanlig enebolig.

Hvordan får man så slike mengder med klær til Tunis? Her var det rederiet som kom inn i bildet. Bjørn Brandt kunne gledestrålende meddele at Svenska Orient Linien ville ta lasten til Tunis uten omkostninger for «Den gode fe». Ekelund og Hallum sørget for lastebiltransport fra Harestua til Drammen — og våre agenter der med disponert Jan Røkaas i spissen sørget for at denne noe spesielle lasten kom vel ombord. Det var hjelpende hender overalt. Imidlertid gjenstod det

å løse ett problem. Hva ville så skje med lasten i Tunis?

Skulle klærne fordeles på riktig måte, var det nødvendig at Reidun selv tok seg av den saken. Det var derfor ekstra hyggelig å kunne fortelle henne at rederiet for å hjelpe en tidligere seilende i en så god sak — var villig til å betale flybilletten for henne, slik at hun selv kunne lede utdelingen der nede.

Det er tak i Reidun Haugen. Hun er både mor og bestemor og har overskudd til alt. Ved siden av alt hjelpearbeidet har hun full jobb i Oslo. Da hun syntes hun kom litt til kort med engelsken og sjømannsfransken, var hun ikke snauere enn at hun lærte seg arabisk. I



Reidun Haugen fra Harestua drar til Tunis med to tonn klær til de fattige.

Tunis sover hun på gulvet hos en pottemakerfamilie hun kjenner og deler forøvrig folkets kår.

Hva synes hun selv om det hun holder på med?

— Det kan vel hende at familien og naboen synes jeg er litt småskrullete en gang i blant, men jeg har aldri angret et sekund. Klær, sko, leker — alt er stas for den som intet har.

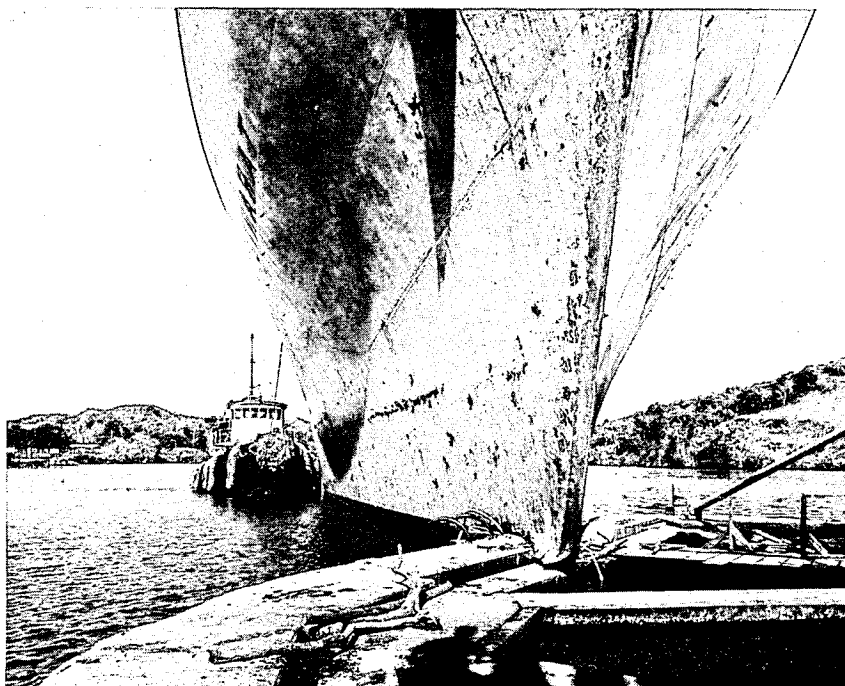
HCB



Ved innlastingen i Drammen havn kunne fornøyde avskipere ved selvsyn forvise seg om at lasten kom vel ombord. Fra venstre SOL's Bjørn Brandt, Reidun Haugen og Hans Chr. Bangsmoen fra Informasjonsavdelingen.

Ole Aarholt-Larsen

«Skuta i åkeren»



TARANTEL – Kollisjon i Panamakanalen

7. desember 1973

I henhold til utskrift av sjøforklaringen som ble avholdt i Los Angeles den 23.2.1973, uttaler kapteinen bl.a.:

«Skipet hadde tatt ombord los «A» på ankerplassen i Christobal den 7.2.1973 kl. 0225 hvoretter ankeret ble hevet og innseilingen til kanalens første sluse «Gatun Locks» begynte. Like før skipet skulle gå inn i den første slusen kom los «B» ombord.

Det var dagslys da skipet begynte innseilingen til Pedro Miquel slusen kl. 0730 med kapteinen og 2. styrmannen på broen med matros «X» til rors samt begge losene. Overstyrmannen sto på bakken sammen med matros «Y» mens 1. styrmannen var på poopen.

Skipet hadde forholdsvis stor fart mot slusen, og taubåten som skulle assistere hadde vanskeligheter med å ta igjen skipet for så å legge seg på babord side forut. Da den endelig kom opp på siden, hadde dette tilfølge at skipets baug ble skjøvet mot styrbord side. Los «B» ga ordre om hardt babord ror og halv fart forover i maskinen for å rette opp skipet mot slusen.

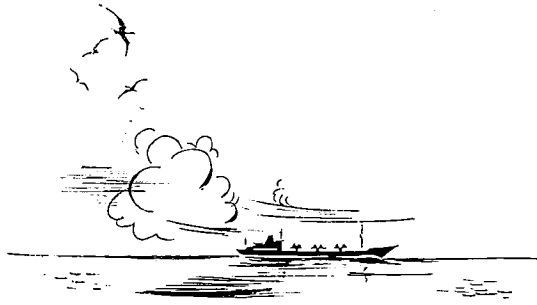
Los «A» kom over til styrbord brovinge hvor vitnet sto sammen med los «B». Da sier «A» «you will not make it». Vitnet gikk sammen med los «A» inn i styrehuset hvor han sier følgende til vitnet. «Don't interfere with the pilot».

Vitnet ventet på at los «B» skulle gi stopp og full fart akterover da sammenstøtet syntes uunngåelig. Umiddelbart før sammenstøtet ga los «B» full fart akterover, men til liten nytte — deretter stopp i maskinen.

Skipet ble hengende fast på fenderverket («Soft-nose») inntil en hadde oversikt over skadens omfang. Det ble foretatt manøvreringer for å holde skipet i posisjon. Det viste seg at forpiggen var fylt med vann i høyde med dypgående. Skottet mot luke 1 ble funnet tett og iorden. Skipet ble så trukket ut av fenderverket, og reisen fortsatte til Balboa etter at ny los hadde overtatt kommandoen. Baugen skar seg inn i fenderverket i en høyde av 18—19 fot ifølge fotmerkene og laget en flenge ca. 15 fot lang på babord side og ca. 20 fot lang på styrbord side.

Skaden på fenderverket var av mindre omfang.»





Reparasjoner

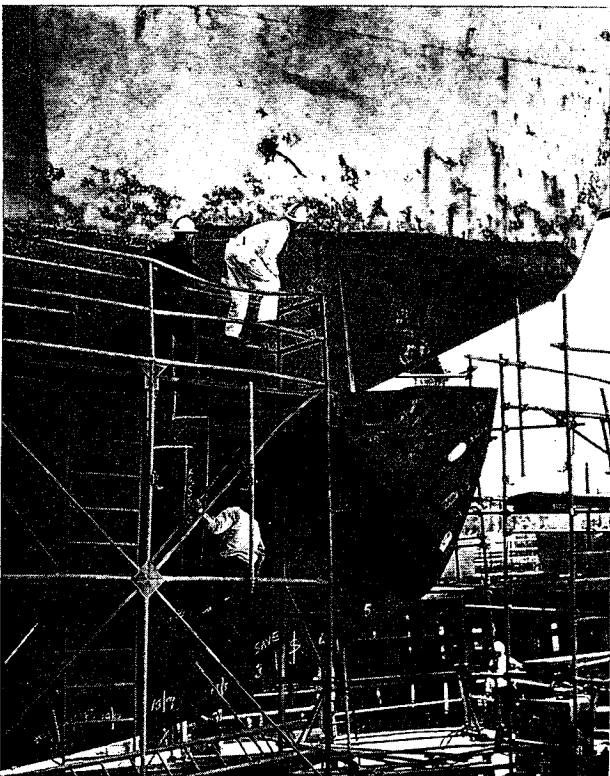
I Balboa diskuterte man reparasjonsmulighetene. Det viste seg å være nødvendig med tørrdokking for permanent reparasjon. Dokken i Balboa var imidlertid opptatt i lang tid.

Midlertidig reparasjon ble så utført ved forarbeid. Skipet ble trimmet akterover og midlertidig reparasjon ble så utført ved forarbeidelse av en provisorisk baugseksjon fra 19'—12', mens det forskjøvne baugparti fra 12'—5' skulle være som det var. Unødvendig og bendt materiale ble brent bort. Fra stevnens 19' merke til 12' merket ble der innsveiset en provisorisk baug av 1/2" stålplater forsterket med 8" rør og 1/2"x6" flatjern.

Toppene av det forskjøvne baugparti ble renkuttet i vannlinjen ved 12' merket og tettet med påsveising av 1/2" stålplate.

Reparasjonen ble kontrollert og godkjent av Lloyd's.

Skipet avgikk fra Balboa den 11.2. bestemt for Los Angeles hvor permanent reparasjon ble utført ved Todd's Shipyard som i mellomtiden hadde påbegynt prefabrikasjon av et nytt baugparti. Reparasjonen tok 10 dager.



Ansvaret for uhellet

I henhold til de lokale bestemmelser for Panama-kanalen er losen ansvarlig for skipets navigering gjennom kanalen, hvilket betyr at kanalselskapet hefter for de skader som måtte oppstå ved en feil begått av losen.

Under det forhør som fant sted hos kanalmyndighetene i Balboa den 8.2.1973 innrømmet tjenestegjørende los «B» at årsaken til uhellet var at han hadde brukt for stor fart, og at han hadde feilkalkulert avstanden til slusen.

Det fremkom også en opplysning fra los «A» om at han like før uhellet inntraff, hadde lagt merke til at rornålen lå hardt styrbord istedenfor midtskips. Dette ble benektet av rommannen, men siden vakt-havende offiser på broen hverken kunne bekrefte eller avkrefte denne opplysning, var man forberedt på at dette kunne få betydning i negativ retning for sakens behandling.

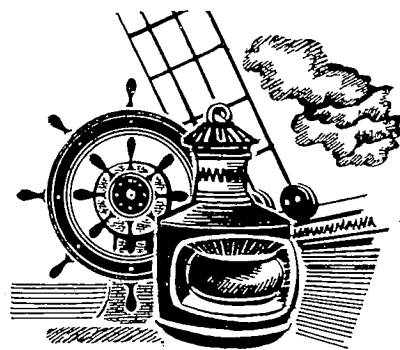
Videre fremgikk det under forhøret at 1) kapteinen hadde ikke vært på broen, 2) maskinsjefen hadde ikke vært på manøverdørken 3) vakthavende offiser hadde ikke vært på bakken under passeringen av Gaillard Cut før slusen. Selvom dette etter vår oppfatning ikke hadde noen betydning for uhellet, var det likevel et klart brudd på kanalbestemmel-senes § 107 pkt. 3a, pkt. 4a og pkt. 5a, hvilket kanalselskapet brukte mot oss.

Erstatningsoppgjør

Rederiets godkjente poster i erstatningskravet inklusive tidstap utgjorde US\$ 186.000.— hvorav kanalselskapet tilbød seg å betale 50% under henvisning til de feil som var begått fra skipets side. Man fant tilbudet for lavt og etter langvarige forhandlinger lyktes det i oktober d.å. å få presset tilbudet opp til \$ 130.700.— eller ca. 70%. I betraktning av de usikkerhetsmomenter som gikk mot skipet og for å unngå store saksomkostinger ble tilbudet akseptert. Beløpet er nå innbetalt til rederiet.

I tilknytning til dette oppgjøret regner vi med at rederiet vil motta en refusjonsberegning med ytterligere erstatning fra kaskoassurandørene på ca. \$ 40.000.—. Skipets franchise var \$ 67.500.—.

Vi henleder igjen offiserenes oppmerksomhet på kanalbestemmelsene vedrørende forseilingen gjennom kanalen.



Kåre Skarrebo:

Sjømannshistorier Skipperskrøner

Min gode venn, kaptein Lars Ekelund, er en god forteller. Jeg er det ikke. — Når han i bladets nr. 3/76 allikevel utfordrer meg, må jeg jo ta hansken opp. —

Når jeg nå allikevel føler meg som en elefant på et dansegulv tenker jeg på en av Winston Churchills replikker:

Under valgkampen i 1954 deltok han i en fest hvor også hans politiske motstander Ernest Bevin var tilstede. Bevin var flittig på dansegulvet, mens Churchill det meste av tiden satt og konverserte en eldre dame. Plutselig sa damen: Mr. Churchill, hva er det for en dans Mr. Bevin danser?

Churchill betraktet inngående Bevins krumspring og svarte:

Det er ingen dans, frue, det er en arbeiderbevegelse.—

I Sjømannsforeningen i Larvik sto en kveld en kar som var ansatt hos stortingsmann Velo, og doserte belærende om Venus fra Milo. En eldre kaptein kom akkurat forbi, snappet opp hva foredraget gjaldt, og bemerket tørt:

Hva vet du om Venus fra Milo, du som bare er et minus fra Velo. —

Ingen kan vel benekte at Lord Horatio Nelson var sjømann. — Under en trefning i 1797 mistet han høyre arm. Under et selskap et par år senere ble han plassert sammen med en dame som ikke kunne få øynene vekk fra hans invaliditet, og til slutt utbrøt:

— Unnskyld, men jeg ser De har mistet en arm. Nelson grep fatt i sitt tomme erme og ristet det ivrig:

— Ja, du gode Gud, jeg tror så sannelig De har rett! —



Kaptein Karl Reff var en god forteller. Her er en av hans mange «stubber» fra en svunnen tid.

Så kom det telegram fra rederen at skuta var sluttet fra Nedre Kalix til London med splittved. Da tørna skipperen grønn. Så sinna at det røk av'n. — Nei, han ville ikke. Ikke tale om. — Han ville pokker'n ikke gå opp i Østersjøen. — Men vi gikk. —

Å gå på Østersjøen var jo å gå på Kjepp-Kina. Det var ikke fint nok. — Men i hvert fall, vi drev da oppover og kom til Nedre Kalix, og stuer'n kom ombord. — Stevedor'n. Som skulle laste skuta. —

Det var en frue. Og det ble genever og greier inne hos skipperen, som hadde kahytt med forgylte søyler. De ble enige om så og så mye, og så skulle de laste.

Så kom jentene ombord. — 35 pene jenter. —

Det skulle lastes fort, for det var sent på høsten, og jeg ble forlova med en som het Elin Anderson. Det var den andre dagen. Det var jævla pene jenter, forsåvidt. Og om lørda'n gikk vi opp på et fjell alle sammen. — Og sang!

Vi var oppe og så på norrskenet om kvelden, og flickorna sang for oss!

Jeg utfordrer seilende kollega, kaptein Rolf Andersen, til å fylle neste «hjørne». —

Skipsbiblioteket

Julen -76 har vi forsøkt å gjøre en ny vri med bokforsendelsene til skipene. For at ikke alle skip skal få de samme to bøkene, har vi valgt ut 10 forskjellige bøker og har variert bokpakkene fra skip til skip. Bøkene spenner fra MacLeans «Fritt leide til Golden Gate» til Jahn Otto Johansen «Hos oss i Moskva». «Ultimatum Inferno» er skrevet av den nye thrillerforfatteren Robert Charles som gir oss et skremmende bilde av hva som kan komme til å skje i Midt-Østen. Peter Benchley, som skrev «Haisommer» slår til igjen med «Dyppet», en ulidelig spennende bok om skattejakt og forbrytelser under havets overflate. Fotballen blir be-

handlet av to forfattere, Richard Herrmann i kjent humoristisk stil i «Da ballen ble rund» om engelsk fotball gjennom tidene, og Arntzen med «Dutte», en velskrevet biografi om Harald Berg, en av våre største fotballspillere.

Brian Callison har skrevet en gnistrende god bok om mannskapet ombord i et engelsk skip i de 17 nervepirrende minutter før skipet går ned, ikke å anbefale som sengelektüre ombord. De to siste bøkene er velskrevne og underholdende tidbilder. «Ragtime» av Doctorow er en sjarmerende skildring av Amerika før første verdenskrig der vi møter kjentfolk som utbryterkongen Houdini, bilkongen Henry

Ford, anarkisten og kvinnesaksforkjemperen Emma Goldman i et fargerikt og fascinerende persongalleri. Michael Chrichton's «Det store togrøveriet» er hentet fra Victoriatidens England. Et artig tidsbilde og en spennende historie, der vi med skam må bekjenne at vi holder med forbryteren fra perm til perm.

Vi håper her er noe for enhver smak og gjentar som så ofte før, la oss få vite hva dere synes om bøkene i skipsbiblioteket, det er ikke alltid like lett å vite hva dere liker å lese ombord.

AHo

MINI-MAL

Blomsterløk i kjole og hvitt



Gøsta Ekmans dype røst fyller det lille kjøkken, der jeg sitter ved bordet og beiser et stykke tre. Jeg burde hatt harelabb, for mabognibeisen renner fra den billige flate pensel. Gøsta Ekman synger med stort orkester — Herre i frack — og hans besettende stemme fører meg inn i dagdrømmens deilige rike. Men det var ikke slik denne dagen begynte.

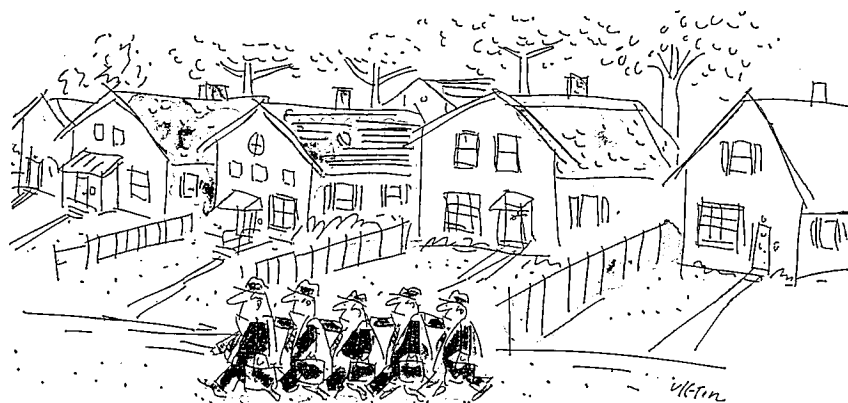
Denne dagen begynte med irritasjon. Klokken seks venter man lette og muntre morgenmelodier, en inspirerende opptakt til en ny dags virke og ikke Ørebros Kammerorkester, med fuger og romanser. Så ergret jeg meg over Vinmonopolets skrukorker, som i likhet med hin omsungne kokusnøtt, ikke lar seg åpne, med mindre man besidder grov og skarp redskap, som igjen forårsaker rifter og sår, og en ubygge som står lite i stil til den pris man betaler det statlige pol. Så disse skilt i drosjebilene. Vennligst ikke røk. Og samtlige av landets blandebatterier for varmt og kaldt vann. Enten skålder man seg, eller får neglsprett. Ingen middelvei. Ingen lise for sjelen. Så disse gode samfunnsborgere som til stadighet kjøper ett eller annet i Osterhaugsgatens Høvleri eller hos Olsens Enke. Trauste, hjemmekjære folk som feilfrie og smilende går gjennom livet og sier at all slags vær er bra turvær. Huff.

Huff? Innerst inne er det vel disse samfunnets støtter jeg beundrer, fordi jeg aldri vil nå opp til deres sikre eksistens: Disse trauste, solide menn, à la Borten som snekrer fuglekasser, lager espalier til røde roser og som har kjellerstue. «Idag må jeg bort i Osterhaugsgaten» sier de. Eller «Idag må jeg til Olsens Enke og kjøpe knoller». Blomsterløken må i jorden før frosten kommer. Det virker så myndig, så RIKTIG. Disse brave menn kjører aldri med ett bremselys eller tilfrosset bakerute. De følger Motorvognloven som de leser aftenbønn. Sannsynligvis tar de også tran. Men jeg beundrer dem.

Dagen fortsatte med ergrelser. Vel hjemkommet fra kontoret etter en lang og stri dag, fant jeg huset tomt. Middagen riktignok halveis forbedret, men allikevel. Min kone kommer kavende med stor pakke. Nytt TV-bord. Billig. Røverkjøp. Tre hvitt. Må beises. Beis og kost innkjøpt. Overrumpelende viten om at jeg faktisk befant meg i en arbeidssituasjon, dempet ikke min irritasjon. Inntil min kone sier: «Du skjønner, jeg stakk innom Osterhaugsgatens Høvleri...»

Velsignede kone. Kjære livsledsagerske på denne fattige jord. Vi er blitt RIKTIGE! «Vi må plante også» sier jeg gledesstrålende, med stemmen i falssett som en Lillelien i cup-finale-rus. Du må gå til Olsens Enke. Blomsterløk. Knoller.

Og nu sitter jeg her ved kjøkkenbordet og beiser, med knoller, treplater og kjole og hvitt farende rundt i hode. En slags underlig stemning, et slags dobbeltsyn, en rar lykkefølelse inntar mitt sinn, samtidig som skrukorker og blandebatterier synes så smått og fjernt. Kjøpte Gøsta Ekman blomsterløk? Alt så likegyldig igrunn, nu er det bare hans stemme jeg hører, nu er det bare dette fantastiske menneske jeg ser, stående på scenen i kjole og hvitt, mens dirigenten for det store revyorkesteret følger ham slavisk. Gøsta Ekman, denne gudsbenådede kunstner, makter via en gammel grammofonplate å la meg, med senket og dryppende beispensel, gli inn i den skjønne dagdrøm, som vi alle så inderlig sårt trenger for å overleve.



Skomedal i Melbourne



Grunde Skomedal ved WW's Melbourne-kontor.

En vakker sommerdag i 1948 — det kunne vel være i januar eller februar måned — la Wilh. Wilhelmsens nye skip «Tournai» til kai i Melbourne på sin jomfru-tur til Australia. Ombord var den 32-årige Grunde Skomedal, som seilte som skipets 2. styrmann. Skomedal, som var førkrigsseiler, hadde vært ansatt hos Wilhelmsen siden 1942, men dette var hans første besøk i Australia.

Rederiet tok også den gang med passasjerer på sine turer, og et australsk ektepar kom ned for å se på båten. De ville gjerne se hva de gikk til før de eventuelt tinget plass ombord over til Europa. Ekteparet og Skomedal kom i snakk, og det endte med at de tinget ikke bare plass på båten, men de inviterte også nordmannen med seg hjem. Det ble holdt et lite selskap om kvelden, og i dette selskapet kom det blant andre en ung dame som også hadde slektsrøtter i Norge. Hennes bestefar — som forøvrig ble 93 år da han døde i 1952 — gikk i land i Australia fra ei seilskute i 1890, og han likte seg så godt at han ble. Karelius Edvard Eliassen het han, og han hadde vokst opp i «plankebyen» Fredrikstad.

Vel, om det var Eliassens norske opprinnelse eller andre ting som gjorde utslaget vites ikke, men to år senere var i hvert fall damen og den norske styrmannen gift, og i dag bor de med sin 14-årige datter i en av Melbournes forsteder. Ikke mange år etter giftermålet gikk Skomedal på land, og han har siden arbeidet på Wilh. Wilhelmsens kontor i Melbourne.

— Vi har det bra her i Melbourne, sier Skomedal forsiktig. Det er et bra klima, selv om det kan variere litt med kalde sønnavinder. Det sies forresten at byen kan ha 4 årstider i løpet av en og samme dag, men fullt så galt er det nå ikke. Australia har i hvert fall til nå vært et godt land å leve i, og jeg tror at de fleste nordmenn som kommer hit trives. Noen vil kanskje savne snøen, og noen vel også sine slektninger i Norge, men de fleste som slår seg ned her skaffer seg jo egen familie.

Den skandinaviske sjømannskirken i Melbourne har i mange år hatt stor nytte av Skomedal, som ikke bare har vært en av de mest trofaste kirkegjengere, men som har gått aktivt inn for at denne virksomheten kan opprettholdes i størst mulig utstrekning. Han har således vært sekretær i kirkestyret i 15 år.

Hus, hage, hjem og kirke er således det som Grunde Skomedal stiller med når han ikke er med og ivaretar rederiets interesser i 60. Market Street eller møter opp på kaia når et av Ro-Ro-skipene kommer inn. Og treffer han en nordmann på besøk, så er han alltid villig til å hjelpe. Det ser ut som han finner en særlig tilfredsstillelse i å kunne hjelpe andre. Som for eks. den gang han tok seg av den unge sjømannen på 17 år som falt 65 fot ned i et lasterom. Dette er mange år siden, og «gutten» lever forhåpentlig i beste velgående nå, men det sto om liv og død den gang. Etter 4 døgn's bevisstløshet kom han til seg selv, og legen sto klar for å amputere bena. Han ombestemte seg imidlertid, fant ut at han ville prøve å lappe sammen armer og ben igjen, og etter 2 uker kunne gutten skrives midlertidig ut fra sykehuset. Dette var like før jul, og gutten ble hos Skomedal i 5—6 uker før han ble lagt inn til ny operasjon. Etter en tid kunne han så reise hjem, takket være den gode hjelpen han hadde fått. — Kanskje tenkte Skomedal at han ville gjengjelde litt av den vennligheten han selv var blitt møtt med i Australia og som gjorde at han stiftet familie og ble. Det australske paret som reiste til Norge som passasjerer på «Tournai» i 1948 har i alle år siden vært blant våre beste venner, sier han.

Veien til Norge er tross en stadig kortere reisetid fremdeles lang, og det er ikke blitt anledning til å besøke gamlelandet på disse årene. Men når datteren, som i dag går på Methodist Ladies College, tar sin eksamen om et par års tid, da kan det nok hende Skomedal tar med seg sin datter på et Norgesbesøk for å vise henne det landet han har fortalt så mye om.



Sjømannen lite ansett?

Da M/S TRICOLOR la ut på sin jomfru-tur i 1972, var det også en maskinist-debutant ombord, nemlig 2. maskinist Jan M. Holstad fra Ålesund, nå bosatt i Moss.

— Jeg var med på overleveringen fra verkstedet i Frankrike, og det var stor stas, med taler og bevertning og fint pyntet skip, sier han. Senere kom han på andre båter, men er nå tilbake på TRICOLOR igjen.

Holstad var godt voksen da han bestemte seg for sjøen. Han hadde forskjellige jobber i land, men fikk ikke utnyttet fritiden noe særlig bedre for det.

— Jeg ser for eks. sønnen atskillig mer nå i de 3 månedene jeg er hjemme på ferie enn jeg gjorde tidligere. Når en på land kom hjem fra arbeidet, fikk spist middag og helst tatt en hvil etter en slitsom dag, da var det ikke så mye igjen av kvelden. I hvert fall ikke av den tiden jeg kunne ha sammen med glttingen.

Bare synd at sjømannslivet og sjømannen er så dårlig estimert, sier Holstad videre. Gutten har mer enn en gang kommet hjem og fortalt at han blir ertet på skolen fordi faren er sjømann. Du ville kanskje ikke tro det, men det er



Maskinist Jan M. Holstad har tatt en tur på broen og kjenner hvordan roret virker. I bakgrunnen styrmann Einar Fjeld.

tilfellet, og det må være en oppgave å få hevet sjømannsstandens status i alminnelige folks øyne, slik at dette yrket blir respektert på like fot med yrker i land, sier Holstad.

Tanker om en landlov

Jeg møtte en gang en bås ombord på et passasjerskip i rutefart over Atlanterhavet. Han hadde vært 40 ganger i New York og aldri sett noe annet eller kommet lenger enn Canal Street og Charlie Bar. Refleksjoner omkring en tur i land fra et tankskip gjør seg selv, spesielt etter opp til 80 døgn i sjøen uten annet under føttene enn maskindørk, stålledd dekk og gressfarvete lugartepper.

Ved ankomst Europoort og Rotterdam får folkene tilbud fra «kjerka» om transport, samt etterfølgende kaffeprat med tradisjonelle vafler. Noen vil benytte tiden i land, praier en taxi og forsvinner ut av bildet. Hvis noen nå tror at beretning følger med kvinnfolk, fest og håll-i-gang så tror de feil. Året er fremdeles 1976, og den menige folketro på sjøfolkernes utsvevende liv på land etter mange døgn i sjøen er kun å lese i dårlige billigbøker eller som innlegg i radikale TV-programmer. Orgiene fines nok heller blant whiskydrikkende forretningsfolk eller på fotballturer til København. Unntak finnes alltid, men det har rent mye vann i sjøen siden sist jeg så en akterutseilt sjømann, forsoffen og med tatoivering på bryst og arm hvor det sto «kjære Elise» eller «Yokohama 1953».

Min erfaring er at sjøfolk er som folk flest. Tiden i land blir gjerne benyttet til shopping og til å kikke litt rundt, kanskje ett og annet restaurantbesøk. Tiden er ofte knapp og må benyttes godt. Neste dag går skipet videre med opp til 2 måneders fart mot neste besøk i land. Og et skips-samfunn er ikke større enn at man er avhengig av at alle mann er i full sving og fyller sin arbeidsplass ombord.

Roger

Et kjærlighetsdikt

*Jeg sitter på et tankskip
i mine egne tanker
og tenker på en hjertenskjær
og hjertet mitt det banker.*

*Min hjertenskjær er atten år
og smekker, fin og gild
Vi møttes først i Kragerø
en St. Hans kveld så mild.*

*Jeg falt pladask av synet
av hennes nydelige form
og hun var fin i siget
og jeg ble tatt med storm.*

*Siden bar vi holdt sammen
og kost oss i hver en vik
Jeg beføler ømt hennes linjer
som ingen kvinne har lik.*

*Jeg mønstret ut om høsten
og hvisket ømt farvel
til en berlig sørlandsnekke
som jeg lengter til hver kveld.*

sailor b.



nytt fra OPERATIV SEKSJON

Ivar Løvald:

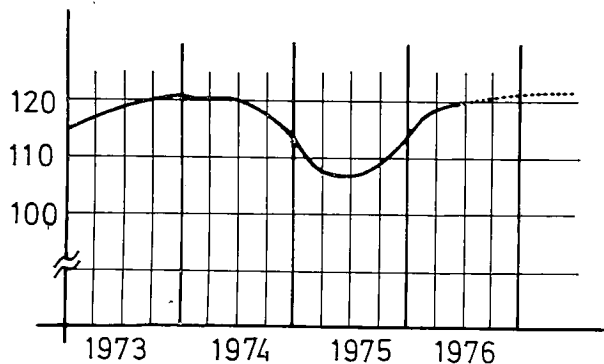
KONJUNKTURSITUASJONEN

Konjunkturutviklingen fra og med 1973 til og med 1976 har vært preget av voldsomme utslag både i positiv og negativ retning. Denne utvikling i de store industriland spiller en avgjørende rolle for markedsutviklingen både for tank og dry cargo. Derfor har pendelen svingt kraftig for skipsfartsnæringen, med en nesten «utrolig» topp omkring årsskiftet 1973/74, og en nesten like «utrolig» bunn i 1975.

I løpet av 1976 har verdenskonjunktorene bedret seg i mange av de store industriland, og spesielt i USA har man sett en gledelig utvikling. Bruker man industriproduksjonen i OECD som en indikator på konjunkturutviklingen, vil man av diagrammet se «bølgedalen» i 1975, men også bedring utover i 1976. I de siste uker er det imidlertid blitt stadig flere tegn som tyder på at man vil få en langsommere veksttakt enn hva man tidligere antok. Fremdeles mener vel de fleste konjunktursperter at en positiv utvikling kan ventes også i 1977. Meget vil imidlertid avhenge av hva politikerne i USA, Japan og Vest-Tyskland er villige til å sette inn av stimulerende tiltak.

Generelt sett har verdenshandelen hatt en relativt rask vekst i 1976, og OECD forventer en tilsvarende økning (ca. 5—6%) også i 1977. Ser man på tankflåten, ventes det at oljeforbruket i 1976 vil vise en økning på ca. 9% i forhold til 1975. En noe lavere veksttakt kan nok ventes i 1977.

OECD —
Total Industriproduksjon
(1970 = 100)



Odd A. Lundberg:

TANKMARKEDET

Et kort tilbakeblikk på tankmarkedet i 1976 er ingen lystelig betraktning. Gjennomgående har ratene i spotmarkedet ligget for lavt til å dekke drifts-, kunners- og havneutgifter for «normale» rundreiser, og det ligger fremdeles (desember 76) over 31 mill. tons dw. tankskip i opplag.

Allikevel, utviklingen over året har ikke vært så katastrofal som de fleste ventet for 12 måneder siden, og året er ikke fritt for lyspunkter. Det har nemlig vist seg at markedet har vært i stand til å absorbere praktisk talt all nybygget tonnasje som er levert, ca. 25 mill. tdw., og i tillegg er opplagsflåten, som i slutten av mai 1976 utgjorde over 50 mill. tdw., blitt redusert til vel 31 mill. tdw. i slutten av november. Selv om en stor del av de vel 9 mill. tdw. som er solgt til scrapping kommer ut av opplagsflåten, er det en tydelig økning i oljetransportene.

Hva vår egen tankflåte angår, har det foregått en del forandringer i årets løp, både m.h.t. struktur og beskjeftigelse.

I månedsskiftet mars/april fikk vi levert vårt hittil største skip, t.t. TITUS på vel 383.000 tdw., mens TAURUS — 93.520 tdw. — og TAMANO — 88.072 tdw. — ble solgt i h.h.v. mai og juni.

Praktisk talt samtidig med leveringen sluttet vi TITUS for et 12 option 12 måneders tidscerteparti til Exxon. Ratene — som markedet — var meget lave, men alternativet som på det tidspunkt var å gå i opplag, ble unngått. TEMPLAR, som hadde ligget opplagt siden desember 1974, ble besluttet satt i drift i slutten av mai, og har siden seilt i løsmarkedet. Ratene har vært lave, men har dog gitt resultater som har vært vesentlig bedre enn hva et fortsatt opplag ville ha kostet.

I løpet av august/oktober ble TARTAR, TURCOMAN og TABRIZ tilbakelevert fra sin tidscertepartier. TARTAR ble sluttet for ytterligere 12 måneder T/C til sine gamle befraktere, mens vi nå driver de andre to i løsmarkedet. Etter disse forandringer er således TIGRE det eneste skip som fremdeles seiler på et «gammelt» certeparti. Det utløper først i april 1979.

Det er liten grunn til å vente seg noen dramatisk utvikling — den ene eller den annen vei — i 1977, selv om den generelle økonomisk/politiske situasjon bærer i seg en betydelig grad av usikkerhet. Man kan nevne ikke minst oljeprisenes utvikling som i vesentlig grad vil påvirke konjunkturutviklingen, situasjonen i Midt-Østen, den kommende åpning av Su-Med line, Iraq-Tyrkia line, etc. Nordsjø- og Alaska-olje vil neppe være av vesentlig betydning i det store bilde. Kansellering av nybyggingskontrakter må man regne med ebber ut etter hvert. Scrapping kan vel komme til å fortsette etter noenlunde nåværende mønster, men vil sannsynligvis først og fremst dreie

seg om allerede opplagt tonnasje, samtidig som leveringer av nye tankskip reduseres, sammenlignet med senere år.

Aage R. Aaberg:

DRY CARGO MARKEDET

Dette marked har gjennom hele det siste år vist en stigende tendens, avbrutt av enkelte tilbakeslag. Kornskipningene fra US Gulf og Østkyst har vært de toneangivende laster i markedet og har i store deler av året bidratt til å holde tørrlastemarkedet på et slikt nivå at de fleste skip i Panamax størrelse (hvor vi finner hovedtyngden av WW's bulkflåte) har vært mulig å operere til «break even» på driften eller bedre.

Bil/bulk-tonnasjen har vært ettertraktet også i 1976 og har kunnet oppnå rater som dekker drift, og dessuten i betydelig grad dekket andeler av kapitalutgiftene.

Billedet i øyeblikket er at spotmarkedet ligger på et relativt lavt nivå, men dette har bl.a. sammenheng med den vanlige julestillhet i markedet.

Ved siden av dette er det nok andre og mer alvorlige årsaker. Man ser nå en langsommere veksttakt i verdensøkonomien, og industriens behov for tonnasje har ikke slått til i den grad man forventet bare for få måneder siden.

For tørrlastemarkedet er det spesielt stålindustriens utvikling som vil ha innflytelse på ratene. En stigning i stålproduksjonen rundt i viktige land som USA, Japan og Vest-Tyskland vil kreve øket transport av kull og malm. Det finnes mange problemer innen denne industri, men vi tror tross alt på en svak økning i produksjonen for 1977.

Kornskipsningene håper vi vil holde seg på minst samme nivå som siste år. Det er imidlertid viktig å merke seg at nybygningsprogrammet for bulkcarriers for levering i 1977 er relativt stort, men vi tror likevel at man for 1977 sett under ett vil se et svakt stigende marked.

For å se litt på vår egen dry cargo tonnasje, så er hovedtyngden av de eksisterende skip sluttet opp på tidscerteparti frem til neste sommer. Vi vil få levert fire nybygg i løpet av 1977. Fra japansk verft kommer to Panamax bulkcarriere på hver ca. 70.000 tdw., i henholdsvis februar og april. Videre får vi levert to store bulkskip i 120.000 tdw. klassen fra Øresundsvarvet i henholdsvis juli og oktober. Det

første Panamax-skip med levering i februar er sluttet for ca. 6 mndrs. tidscerteparti til europeiske befraktere, mens de tre andre nybygg foreløpig er avsluttet.

TAKARA, som er åpen i februar, vil fortsatt bli drevet i løsmarkedet.

For Open Bulk Carrier Ltd. (Troll Carriers) er vi relativt bra dekket med kontrakter ut 1977. TROLL RIVER blir imidlertid ledig i slutten av februar neste år.

Nedenstående tabell viser bulkflåtens beskjeftigelse.

Tore Fjelberg:

OFFSHORE RIGGER

Signaler fra USA antyder at de større amerikanske oljeselskaper vil øke sin budsjetter for oljeleting offshore i 1977 sett i forhold til 1976 nivået. Aktiviteten vil trappes opp på US vest/østkyst samt i Gulf of Alaska.

England er i ferd med å fordele blokker fra utdelingsrunde nr. 5, det gjøres stadig nye funn i Nordsjøen og aktiviteten ventes å øke både på norsk og britisk side i 1977.

Man merker allerede nå en noe større interesse for leie av borerigger med påbegynnelse våren 1977 en hva forholdet var for et år siden.

Et antall mobile rigger vil leveres fra verksted også i 1977, de siste leveringer etter kontraheringsbølgen i 1974/75.

Vi forventer at mulighetene for beskjeftigelse gjennom 1977 er gode og at ratenivået vil bedre seg sammenlignet med inneværende år. Dette gjelder både for rigger benyttet i boring og som hjelpefartøy ved feltutbygging.

TREASURE HUNTER har i løpet av 1976 boret 1 hull for Sun Oil utenfor Marokko og 6 hull i Østersjøen for det svenske selskapet Oljeprospektering AB. I perioden august/september ble så TREASURE HUNTER konvertert til et såkalt «construction support vessel» utstyrt med 300 tons kraner og lugarer for 180 mann. TREASURE HUNTER arbeider i øyeblikket for Elf på Friggfeltet til en tilfredsstillende rate.

Vår annen H-3 rigg, TREASURE SEEKER, bygges i Singapore og leveres i mars 1976.

Nr. 3, TREASURE FINDER, leveres først i november 1977 fra Rauma Repola i Finland.

Ingen av disse riggene er idag sluttet for oppdrag, men en rekke interessante muligheter bearbeides.

Navn	Tons dw	Beskjeftigelse	Ledig	
TAKARA	56.896	Løsfart	1—10. febr.	77
NKK S-54	70.000	Usluttet nybygg	20—30. april	77
NKK S-53	70.000	T/C Europeiske befraktere	Juni/august	77
ØV 258	120.000	Usluttet nybygg	Juli	77
TAKACHIHO	63.533	T/C Daiichi Chuo	Juli/sept.	77
TANABATA	56.768	T/C Showa Line	Sept./nov.	77
ØV 260	120.000	Usluttet nybygg	Oktober	77
TROLL LAKE	32.300	T/C N.Y.K.	Nov. 77/jan.	78
TROLL FOREST	29.000	T/C N.Y.K.	Des. 77/feb.	78
TOLGA	56.939	Bareboat C/P ANL	Sept./nov.	79
TAMBO RIVER	63.479	Bareboat C/P ANL	Aug./okt.	83
Open Bulk:				
TROLL RIVER	32.300	T/C Mosk	20—28. febr.	77
TROLL PARK	32.268	Kontraktsfart	Januar	78

WILAG

på skolebenken

Cargo Intake Report, Manifest Alterations, Bill of Lading, LCL-containere... For de fleste ukjente og uforståelige begreper, for medarbeidere i Wilhelmssens Linjeagenturer A/S kjente og til dels kjære betegnelser. Disse — og et utall andre begrep — er en del av hverdagen i Export/Import Service, Ekspedisjonsavdelingene og på Filipstad.

I de senere år har arbeidsoppgavene i WILAG blitt stadig mer krevende — og det har vært nødvendig med en del omlegninger av rutiner og funksjoner som utføres av og innen WILAG. Et omfattende og krevende arbeid ble nedlagt i Ekspedisjonshåndboken, utarbeidet for å dekke WILAG's behov for en samlet skriftlig fremstilling av arbeidsrutiner og funksjoner. Hele tiden sto ønsket om mer systematisk og bedre opplæring sentralt, og i så måte var ikke håndboken alene tilstrekkelig. Det ble besluttet å kjøre et internt kurs med ekspedisjonshåndboken som lærebok.

En rekke spørsmål ble stilt: Hvem skulle delta — hva slags innhold burde kurset ha — hvem skulle foredra stoffet — hvilken tidsramme var mest gunstig — hva slags undervisningsmetoder burde benyttes osv.

For å få svar på disse og lignende spørsmål arbeidet tre bredt sammensatte grupper av WILAG-ansatte seg gjennom et forslag til undervisningsopplegg. De tre forslagene ble senere samordnet, og ga som resultat dette kursinnhold:

- a) En generell del om WW's organisasjon — WILAG's organisasjon — de enkelte avdelingers arbeidsfelt/funksjoner — samarbeide med andre avdelinger.

Skib-Rederi har tatt en titt inn i undervisningsrommet idet avdelingssjef Einar Wettre Brødesen fra WILAG gir en innføring i containertransportens finesser. På bilde 1 ser vi fra venstre Tor Helge Andersen fra Linjeavdelingen, Bjarne Mathisen fra Manifesteringsavdelingen, Hans Mytting fra Bryggekontoret, Frithjof Nanger fra Bryggekontoret og Lars Eiding fra Ekspedisjonen.

På bilde 2 fra venstre Edmund Ellingsen fra Ekspedisjonen, Alf Gerø fra WILAG's regnskapsavdeling, Bernt Brustad fra Ekspert-/Importservice, Svein Ellingsen fra Claimsavdelingen, Leif Kongshaug fra Ekspert-/Importservice, Anne Hennem fra AGS/SOL, Marit Hellesen fra Ekspedisjonen og Edith Andersen fra Ekspedisjonen.

Anni Eriksen fra Ekspedisjonen har også deltatt på kurset, men var ikke til stede da bildet ble tatt.

- b) Kursets hoveddel, som i detalj skulle følge en utgående konvensjonell skipning og en hjemgående container skipning gjennom alle ledd.
- c) En del av kurset konsentreres om kundebehandling og telefonservice.

Samtlige mente at en mindre gruppe var å foretrekke, og vi endte opp med et deltagerantall på 14 — fordelt på ekspedisjonsavdelingene, export/import service, Filipstad, manifesteringen, WILAG's regnskapsavdeling, linjeavdelingene og claimsavdelingen.

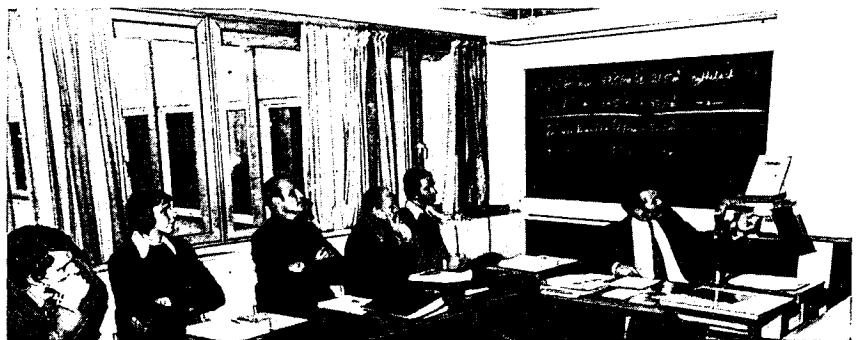
Videre ble det bestemt at kurset skulle gjennomføres som en kombinasjon av forelesninger, diskusjoner og gruppeoppgaver. De fleste av avdelingssjefene innen WILAG ble trukket inn under forberedelsene, og de har senere virket som forelesere/faglige veiledere under kurset. Kurset strekker seg over 8 uker, med ca. 5 timers undervisning pr. uke.

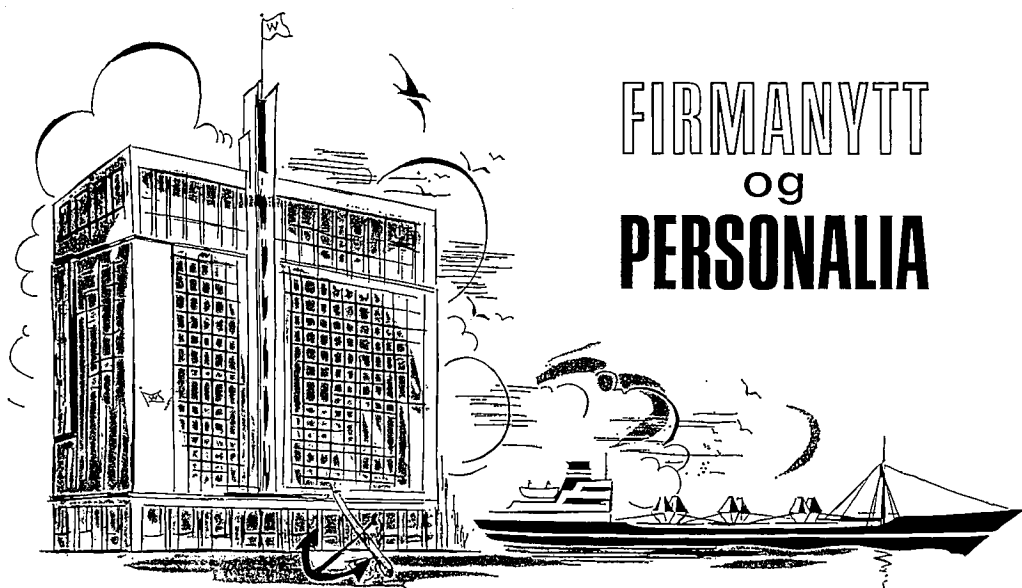
I skrivende stund er det meste av kursprogrammet gjennomført. Det har vært et første forsøk fra WILAG's side på å systematisere opplæringen — og på mange måter må opplegget betraktes som et prøvekurs med prøvekluter på begge sider av bordet. Det er for tidlig å ha noen sikker mening om i hvilken grad kurset har vært vellykket. Vi akter nemlig ved kursets slutt å følge opp med en kursvurdering for å få deltagerens oppfatning om opplegg og innhold. Dette vil gi oss holdepunkter for nødvendige forandringer og justeringer av kurset.

Det synes imidlertid klart at tiltaket har vært med på å gi den enkelte en bedre og bredere oversikt over sammenhengen i de ulike arbeidsoppgaver og rutiner, samtidig som det er skapt et forum for spørsmål og diskusjon av faglig karakter.

Vi har som siktepunkt at kursopplegget skal innarbeides som et fast tilbud til de ansatte i WILAG og andre berørte avdelinger, et tilbud som gir oss en mulighet til å dekke både de nyansattes behov samt for ajourføring av kunnskaper hos de øvrige ansatte i seksjonen.

HCB





FIRMANYTT og PERSONALIA

60 års fødselsdag

Syver Augensen, Overstyrmann
Olav Fjeld Halvorsen, Linjeavdelingen
Ole Aarholt-Larsen, Havariavdelingen
Harry Johnsen, Postavdelingen

50 års fødselsdag

Kåre Haugen, Driftsavdelingen

25 års tjeneste

Kaptein Ole Hoff
Maskinsjef Haakon Marthinsen
1. maskinist Egil Røeggen
Stuert John Engelbrethsen
Kokk Chu Shu Lueng
Anton Ragnvald Larsen, Bryggekontoret.

REDERFORBUNDETS GULLMEDALJE

Følgende er tildelt Norges Rederforbunds gullmedalje 1976:

Kaptein Gunnar Waage, Tønsberg
Kaptein Kristian Kristoffersen, Oslo
Kaptein Willy Lund, Jevnaker
Overstyrmann Jens Sønsteby, Ålesund
Maskinsjef Georg Hæselich, Åsgårdstrand
Radiooffiser Sven Stene, Løvenstad
Kokk Tam Chung Hap, Hong Kong



Jubilantlunsj oktober -76. Fra venstre overstyrmann Jarle Larssen, plottinspektør Per Ekroll, maskinsjef Kåre Mathisen, kaptein Johan Pedersen og skipsreder Tom Wilhelmsen.



Jubilantlunsj 24. november. Fra venstre stuert John Engelbrethsen, kaptein Willy Lund, radiooffiser Sven Stene, formann Anton Ragnvald Larsen og skipsreder Tom Wilhelmsen.

ALAN LIGHT

SKIPSIDRETT



I det årets siste tellende konkurransemåned tar slutt må man bare regne med at årets facit sannsynligvis blir enda dårligere enn i de siste årene. Jeg hadde håpet at bunnen var nådd, men slik ser det ikke ut. Selvfølgelig kan man få en hyggelig overraskelse i form av en sterk sluttinnsats enten lagmessig eller individuelt, men hittil har det vært lite som tyder på at slikt skal skje.

Ifjor, på fotball-fronten, kom TAKACHIHO for fullt på slutten av sesongen og sikret seg sølvet i Norsk Mesterskap, men foreløpig — pr. 1.11.76 — finnes det ingen WW-navn blant de første 50 i hverken Norsk eller Internasjonal serie, så i år ble det iallefall ingen fotballpremie å hente.

I friidretten har vi notert en del pene resultater i de lokale idrettsukene som har blitt arrangert, men i det Norske Mesterskapet må vi helt ned på 44. pl. for å finne det første WW-navnet — nemlig TROJA. I klasse II har vi derimot fire av våre Supply-skip representert, dog ingen blant de første 20. Man skal normalt ikke legge så stor vekt på skipenes plasseringer i de forskjellige idrettsgrener, men i fri-idretten er det deltagerprosent av skipets besetning som er det vesentligste, og der kommer vi sannsynligvis til kort.

På 1500 m løp har vi 3 mann fra TITUS blant de første fem, og selv om denne distansen sjelden er på programmet må man beundre initiativet til disse som prøver seg.

I kule (kl. IV) har kaptein Kr. Kristoffersen på TROJA tatt sin vante lederplass med det gode resultat 10.16 m — riktignok en 1/2 meter kortere enn fjorårets vinnerkast, men det er bare naturlig at alderen må gjøre seg gjeldende — selv for en så sprek fyr som Kristoffersen

Arvid Jensen på TIGRE beholder sin 3. plass i lengde i samme klasse, og i klasse II kvinner står ikke ukjente Ingri Berg på «sølv-plassen» i hele fem øvelser. At hun er god for gull er jeg temmelig sikker på, men hennes vikartid på kontoret reduserte hennes sjanser betydelig.

I både 100 m stafett og 60 m stafett er TROJA beste WW-skip, med en henholdsvis 31. og 21. plass. I tillegg finner vi TENDER TRIGGER på 46. plass på 100 m stafett og TENDER CARRIER på 37. plass på 60 m stafett.

Etter en lovende start i svømming har vi kun Kåre Kolset tilbake — han ligger på 2. plass på 50 m fri. Når det gjelder svømmeknappkonkurransen, burde man kunne regne med at forholdene stort sett var

like for alle siden så og si samtlige skip har badebasseng ombord, men av en eller annen grunn finner vi ingen WW-skip blant de første 50. Kanskje våre folk har vannskrekk?

Jeg vil gjerne benytte anledningen til å ønske alle — både «aktive» og «passive» — et riktig godt og fremgangsrikt idrettsår.

Alan Light



I TRIMROMMET PÅ TITUS

Reparatør Per Skaug på TITUS er en Hercules fra Gaupen. Så har han også drevet med body-building i over 2 år mens han jobbet i land. I 1 1/2 time pr. gang regjerer han trimrommet opp til 5 dager i uken hvis ikke stor sjø og slingringer gjør det umulig for ham å trene. Benkepress og stenger har han smidd i rep.-boden, og ellers er vektlodd kjøpt inn i Singapore for skipets regning.

Skaug trener serier på 10 med tunge lodd, og han har mange variasjoner i øvelsene sine. Biceps curl, triceps curl og push down blir variert med nakkepress, sidehevning og hantel roing. At han er råsterk er unødvendig å nevne. «Pers.» i benkepress er 170 kg og i markløft 265 kg. Men det er body-building som er sporten. (Det er klart at en reparatør med kjempekrefter er mye verdt for jobb og skip.)



Reparatør Per Skaug konsentrerer seg for benkepress. Han trener alltid alene, men i kamp mot seg selv og notisboken han har med øvelser og kilo-tall.

Sjømannsidrett angår sikkerheten til sjøs

Det er forbausende at ikke idretts- og velferdsarbeidet for sjøfolk blir vurdert sammen med alt det andre som skjer for å bedre sikkerheten til sjøs, sier underdirektør Lorang Ridder Nielsen i velferdstjenesten for Handelsflåten. Velferdstjenesten satte 1. oktober sluttstrek for årets idrettsuker i havner ute og hjemme. Det er i år satt ny rekord med uker i 28 havner i Europa, Nord-Amerika og Østen. Nærmere 28 000 sjøfolk fra ca. 1000 skip tilhørende 70 nasjoner har deltatt. Men også idrettsarbeidet ombord på norske skip har relativt langt flere deltagere idag enn tidligere, kan Ridder-Nielsen fortelle.

— Velferdstjenesten kan i år feire 20 års-jubileum for starten på idrettsuker for norske sjøfolk i utenriks havner. Det begynte med idrettsuker i de to største «norske havner», nemlig Antwerpen og Rotterdam i 1956. Dengang deltok det tilsammen 450 sjøfolk fra 40 skip. Senere er arrangementene blitt både større og stadig flere. Nu arrangeres det også nordiske og internasjonale idrettsuker med Norge som hovedarrangør. Etter initiativ fra Norge ser det nu ut til at den internasjonale sjømannsidretten skal komme i fastere former. Nu er det etablert en internasjonal idrettskomité for sjøfolk og konstituerende møte ble holdt i Geneve 18.—19. oktober.

— Hvor mange norske sjøfolk deltar i sjømannsidretten?

— Når vi luker bort alle Tordenskjolds soldater, antar vi at det nu er ca. 15 000 norske sjøfolk som driver en eller flere idretter i land eller ombord — og det skulle tilsvare halvparten av våre sjøfolk.

— Hvilke idretter er det sjøfolk er mest opptatt av?

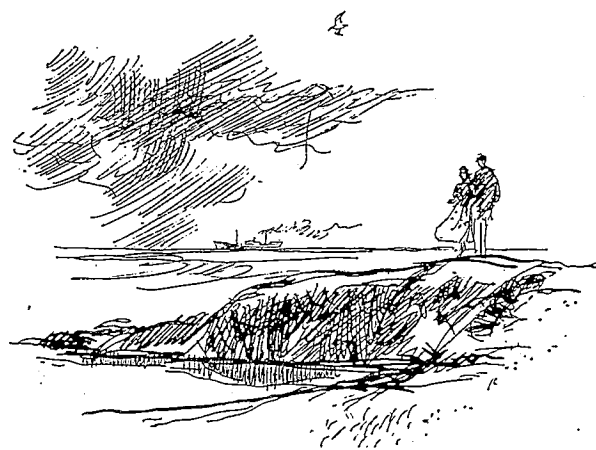
— Friidrett og fotball er nok mest populært, men både skyting, svømming, vektløfting og sykling haler sterkt innpå. Hvert år er det 5000 som avlegger prøven til svømmemerket. For tre år siden var det flere sjøfolk som på ergometersykel ombord klarte fordringene til sykkelplaketten enn det ble gjort på rullende sykkel hjemme i Norge. Vi måtte derfor sette opp kravene. Til bronsemerket krever vi 500 km ombord mot 200 i land. Til sølvmerket og gullmerket ute kreves det nu henholdsvis 650 og 800 km. En av hensiktene med sykling ombord er jo å opparbeide kondisjon. Man får ikke det med å gjøre unna fordringene på en kveldsstund. Så nu sykles det bortimot døgnet rundt på mange norske skip.

— Hva har sjømannsidrett med sikkerhet til sjøs å gjøre?

— Idretten ombord utvider kameratskapet og innvirker på trivselen ombord. Folk som er i fysisk fin form og med god kondisjon, får også bedre psykisk og fysisk motstandskraft. Det gjelder både på land og sjø. Trente folk har lettere for å klare seg i en vanskelig situasjon, og folk med psykisk balanse representerer vanligvis en mindre sikkerhetsrisiko enn personer med «nervetrøbbel», sier Ridder-Nielsen.



Velferdens idrettsuke i Antwerpen i september. Reisende instruktør Hjalmar Andersen viser kulestøt for tre av folkene på M/S TIBER — fra venstre 1. maskinist Karsten Nilsen, Nøtterøy, motormann Harry Lyso, Lysøysund og motormannsp. Paul Brudeli, Verma.





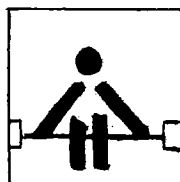
W.I.L.

NYTT

Formannen har ordet

Med fare for å gå gruppenes årsberetning i næringsen vil jeg likevel i desembermørket komme med et lyst tilbakeblikk på idrettsåret -76. Det er ikke vanskelig å la linjene falle i maskinen. Året åpnet godt med tradisjonelt vellykket generalforsamling hvor styre og tillitsmenn ble klappet inn på rekordtid. Det fortsatte med god deltagelse i Fearnleyrennet og en hyggelig Skifestival på Frognerseteren. Med seier 7—4 over Trans i Gøteborg tok våre håndballspillende damer hjem det oppsatte «Hornet» til odel og eie. Fotballens A-lag kjempet seg til et fortjent opprykk fra 2. til 1. divisjon i Shippingserien, og Oslos bedriftsmester i tennis av året er Marianne Fosaas, WIL. God deltagelse i WIL-mesterskapene i tennis og friidrett og oppslutning om alle gruppene vitner også at vi er i steget og opptrapper virksomheten på bred front.

Et samlet styre kaster seg ut i nye oppgaver for WIL og en stor stab av oppmenn er mer enn villige til å gå i bresjen for fortsatt å skape miljø og aktivitet for de ansatte i huset. Godt år til alle i WIL!



TRENING I WIL

Innendørstreningen fortsetter hver tirsdag i KG-hallen, Kristelig Gymnasiums gymsal, Oscars gt. 1 A.

Håndball	kl. 17.15—18.00
Mosjongymnastikk/grunntrening	kl. 18.00—19.00
Fotball	kl. 19.00—19.30

— o —

Håndball-gruppene har treningstid
i Njårdhallen hver torsdag kl. 18.00—19.00



ÅRSFEST

Idrettslagets tradisjonelle årsfest
vil bli arrangert på Grand Hotel
fredag 28. januar 1977.

Opplegget vil bli det samme
som i 1975 — uten ektefeller.

Festkomitéen består av:

Helge Selmer, Hans Olav Nordby,
Elisabeth Topaas, Wenche Olsson,
Kristi Bratseth og Hans Chr. Bangsmoen.

OFFISERSOPPGAVE

PR. 15. DESEMBER 1976

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1. STYRMANN	1-2. STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAGAYTAY	ULSETH SVEIN	GRAN PER	SEILDAL ARNE	SKANDSEN LEIF	CHU QUAN FAH	BÆRGUM EDGAR	HOLE ARVID	OLSEN KARL B	ARNESEN ULF	SOLLID OLE	STENSTAD BIRGER
TAIKO	HANSEN THORLEIF	EIDE PER TH.	MYHRE PÅL	BJERK ODDBJØRN	DYBÅ HARALD	ØDEGAARD WILLY	VIKENE KJELLMAR	CORNELIUSSEN J.	SYVERTSEN PAUL		ULLEBERG ROAR
TAIMYR	LIE PAUL ROBERT	JENSEN SVERRE S.	JACOBSEN VIDAR	MCLAND JAN FR.	HEGGEM ASBJØRN	JOHANSEN STEINAR	NILSEN BJØRN	MALMSTEIN ERIK	JORDE HERBRAND		WAAGØ ROALD
TAI PING	KRISTOFFERSEN R.	OSTNES JOHAN	NORUM ARVID	KIIL HUGO	ARNESSEN BENGT	KRISTOFFERSEN S.	JACOBSEN ODD V.	FREDRIKSEN ALF	MALLAUG BJØRN	LUNDE EUGEN	FUNG HUNG KEUNG
TALABOT	LAUSUND MARTIN	HAUGEN LEIF	FRITZEN TOR	KØLSET KÅRE	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRG	SOLLID KNUT	LARSEN EINAR	JOHANSEN EGIL		PUPOS LAJOS
TAMERLANE	KVALHEIM ELIAS	AMUNDSEN LEIF	BYKLUM TORGEIR	ULSTAD ARNE	GJUV REINERT	RIAN TROND	VARØY ASMUND	ANDREASSEN B.	STUE ARILD		NAALSUND ARNT
TARAGO	PEDERSEN JOHAN	HANSEN ROLF	ROJAHN ERNST	JONASSEN ASLAK	OPSAHL STEN	BJERKAN KÅRE	HANSEN O. B.	MOEN JOHANNES	LUNDENG WILLY	BYE PER I.	JØRGENSEN NIELS
TARANTEL	LEMBOURN PHILIP	PETTERSEN T.	GULLIKSEN KNUT	STORSTEIN ÅDNE	BAY OLSEN BJØRN	HATLEMARK SVEIN	KRISTJANSSEN KR.	LEKNES JENS	FARSTAD OTTO	KJOSÅS BJØRN	ANDREASSEN JOHS.
TARN	NILSEN BUA TOR	EVENSEN ARNE	NYBERG HÅKON	AUKAN EGIL	OLSEN NILS	THAEN ELISE	LØKSTAD HÅKON	ANDERSEN ROAR	GJERSØE HARALD		ROSSEVIK TOR
TARONGA	HELMINSEN KNUT	BERG NJC.	JAHRE THORBJØRN	SMEVIG KJELL	BERG HELGE	FLAATA KRISTIN	STRANDKLEIV PER	NYBERG HAAGEN	SANDUM IVAR		RUDEN ROLF
TEMERAIRE	KARLSEN ROLF	HÅBU ROLF	HILTON HÅKON	NORDGULEN GUNNAR	OLSEN ODDVAR	LARSEN DAG	YSTENES BIRGER	SVENDSEN VALTER	FURUHEIM KÅRE	STRØM ROAR	BERNTSEN ØISTEIN
TIJUCA	RØVIK ARVID	OSKARSEN GUNNAR	FOSSUM ROGER	KRISTOFFERSEN V.	LONGUM ODD	JENSEN MARGOT	VOKSØ JOSTEIN	KEMI FINN	BJØRGUM JOHN	BJØNNES JOHN	SKRØVSETH NILS
TIRRANNA	DAHL KJELL	LARSEN ODD R.	BIRIBAKKEN OLA	HERMANSEN H.	VESTERGREN CLAUS	EMJELLEM STIG	SIMONSEN SVEIN	KVARTSIG BIRGER	RANDBY STEINAR		SALOMONSEN TH.
TOLEDO	BLINDHEIM HERMAN	JOHNSEN NILS	MATHISEN EINAR	RANHEIM ERIK	PEDERSEN SVERRE	STAVÅS RUNE	SLYNGSTAD KÅRE	HANSEN HARALD	KARLSEN T.		FJUGSTAD NÅL
TOMBARRA	DAVIKNES A. B.	OLSEN KÅRE B.	KRAGSETH ODDVIN	MARKUSSEN T.	BERG-SØRENSEN W.	SÆTRE KNUT	ERIKSEN FRANK	PEDERSEN A.	BJØRNØY HALDOR	WOLD A.	STUBBERUD T.
TORO	BJØRHEIM JON	LIE PEDER	GRUNNREIS LEIF	HANSEN ÅGE	KARLSEN ODD	BERG INGRI	STRAND W.	JØRGENSEN H.	EINARSEN PER		NEERGAARD ROLF
TORRENS	LEYRE OLSEN FR.	EIDE ODD R.	SKJÆVELAND S.	LARSEN HELGE	TEIGEN ODD	NYGAARD REIDAR	JOHANNESSEN R.	HANSLIEN GUNNAR	SKÅNE LEIF		SNARE JAN
TOYAMA	WAAGE GUNNAR	CHRISTOFFERSEN	HALVORSEN WILLY	HULTMANN TORE	JENSEN GUNNAR	LUNDE BJØRN	HASUND PETTER	NORBY STEIN	SVENDSEN KJELL	HANSEN INGOLF	FLORIAN HORST
TRAVIATA	VALSTAD BAARD	KLOCK OLAV	MELÅ JOHN	AUSTAD RAGNAR	CARLSEN TORE	JOHANSEN GUNNAR	GAMLEM HELGE	TRONDSSEN TROND	MELAND KOLBJØRN	DAGESTAD SJUR	BJELLAND S.
TRIANON	MIKALSEN TERJE	ÅRVIK SIGMUND	JOHANSEN HJ.	KARLSEN KARLY	BJELDE ARNE	GISKE JON	ØSTREM PER	VELLE PAUL	AAANESTAD T.		LØKEN MORTEN
TRICOLOR	SKIPHES ARTHUR	CHRISTOFFERSEN	EDVARDSEN TOM	FJELD EINAR	SALEN OLAV	STAM ODD	MARTHINSEN H.	CHRISTOFFERSEN.	GARTHE LARS	NESJE RAGNAR	SØRDAL E.
TRINIDAD	ØKSENVÅG LEIF	THOMASSEN OVE	GARTHE ALFRED	ROGNALDSEN ROLF	BERG EGIL	EIDE HELEN	PAUG BIRGER	ALBRIGTSEN ULF	EICE ANDERS		SIRNES ROLF
TROJA	KRISTOFFERSEN K.	FRØYSTADVAAG L.	BJØRHUDAL OLE	RYTHER JAN	PETTERSEN KARL	JENSEN GUNNAR	LARSEN KRISTIAN	BERG HELGE	ALEXANDERSEN T.		KLAUSETH LEIF
TYR	THYGESSEN ASLAK	THOMSEN KLAUS O.	LYSTAD TOM	LANGAAS JON	MATHISEN KÅRE	MOEN AUDHILD	KVAM ODDMUND	TERJESEN STEIN	HAMMERVOLD		THOMPSON W.
TØNSBERG	VERPEIDE ROLV	KRISTENSEN JARL	KNURVIK OLE M.	SANDBLÅST SIGURD	FREDRIKSEN OVE	KARLSEN INGER	KONGSHAUG OLAV	KRISTENSEN T.	GRUNNREIS N.		KLEPPE JOHN
BULKBÅTER											
TACHI BANA	MELBY CARL	JOHANSEN PER	CHRISTIANSEN W.	LINDSTØL JENS	BLOM PETTERSEN S.	NIELSEN OLIVE	HOLE KÅRE	BECKER MORTEN	SEMB ARNULF		ØSTVIK ULF
TAKACHIO	ØSTLIE FINN	DAHL SVEN ERIK	FJØRTOFT PAUL	PEDERSEN ÅGE	LØVANG ELSE	FOSSE GRETE	AAKRE SVERRE	VINDHEIM ARNE	HAUGSAND ARNE		MADLAND ERLING
TAKAMINE	PETTERSEN EIVIND	GAMLEM LAURITZ	LARSEN FRED.	WALDERHAUG E.	ENGELBRETTSEN E.	NILSEN KARL	JENDERÅ EINAR	ANTONSEN NILS	PEDERSEN THOR		BREKKE ASBJØRN
TAKARA	BERTHELSEN KÅRE	LARSEN TORE	GRINDSKAR K.	FRØSTAD ALF	EIDEM KARSTEN	BRØTEN JON	RISVOLD BAARD	RØEGGEN EGIL	SLETTA LEIF		MISUND ARNE
TANAPATA	ANDERSEN ROLF	LINGE NILS	KRANE E.	STORHEIL WILLY	MYDLAND KJELL	LUND MORTEN	OLSEN JOHAN	HELLE THOR	JOHNSEN ARILD		ANDERSEN KAI
TROLL FOREST	HORSENG HARALD	THOMASSEN HEIBERG	TEISRUDE RUNE	JENSEN JARLE	MOE NILS HARALD	KVALSVIK AINA	PETTERØD JOHN	KVALSVIK KJELL	STEFFENSEN F.		YTTERSTAD SVEIN
TANKBÅTER											
TABRIZ	ANTONSEN KÅRE	LISETH HÅKON	EIDSÆTHER FRANK	EIDE HARALD	ØVERLAND KRISTIAN	TELLEFSEN JARL	HALSETH THORLEIF	IVERSEN ARNE	QUJOLEVI	KNOTTEN SIGMUND	ARONSEN SVEIN
TARTAR	RØSTAD ARNE	JENSEN SVEIN	VERPEIDE ARNE	HAY OLE	HANSEN ASBJØRN	ANDERSEN TORE O.	JANSEN KJELL	MYRENG ALF	LØLAND ØYSTEIN	RØYSLI HARALD	JOHNSEN KNUT
TEMPLAR	KVASTAD ERIK	ARNESEN ULF	SVENDSEN SVEIN	MORTENSEN STEIN	ØVERREIN INGOLF	ANDERSEN WIGGO	VASSBAKK OLAV	MARVOLL OLAV	LARSEN WALTER	ØRSTAD ØIVIND	STOKKE TERJE
TIGRE	CHRISTENSEN ERIK	STRAND SIGMUND	REPPE TORMOD	HØJLUND PAULI	ABRAHAMSEN TH.	JOHNSEN KÅRE K.	ECKHOFF KR.	MATHISEN KÅRE	NILSEN ERLING	PEDERSEN ARNE	SARGINSON JOHN
TITUS	PEDERSEN HENNING	GJESTAD TORGEIR	TJØSTOLFSEN K.	SAGBERG JOSTEIN	ENGEDAL FINN	HANSEN JAN	GULLIKSEN LEIF	FLAATEN OLAV	KULØ JAN	PEDERSEN PER	STREITLØEN ÅGE
TURCOMAN	HALTEN PER	SOLHEIM JOHANNES	BRANDSER KARL	GOTTEBERG ALF	HOLMEN TOR	SØRENSEN AAGE	LEIRVIK NILS	VENNESLAND H.	STORLI HARALD	HATMOSØY JACOB	SØLAND THORBJØRN
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	ROSBACK OLE	TODAL RAGNVALD	KAMSVÅG EDGAR		GULBRANDSEN ARNE		OLBEN OLE	ANDERSEN ULF			HARANG ATLE
TENDER CARRIER	ISAKSEN ROLF	SVENDSEN OLAV	EIKSUND ODDLEIF		PETTERSEN PER		ØYSTRØM IDAR	SOLSTAD KETIL			MC DONALD MALCOLM
TENDER CLIPPER	YTTERGÅRD ARILD	BARKEN STEINAR			HANSEN BJØRN		VALEN HARALD	DAHL SVEN			LUNDESTAD ERIL
TENDER COMMANDER	FARSTAD PERRY	KNUTSEN IVAR	JACOBSEN PER		SPELLING ERIK		HAREIDE HÅVARD	HANSEN STEINAR			FEDDE JAN
TENDER CONTEST	HOLBU SVEIN	SCANCHE HANS	LIVENDAL ROLF		STRØM BJARNE		MYRLUND STEIVIN	BERG AMUND			SÆTRE OVE
TENDER POWER	KARLSEN ODD	GJØSDAL KARSTEN					RØDSETH JAN OTTO	OLDERØ NILS			BRANDAL JENS
TENDER PULL	HUNGNES MAGNE	HADDAL KÅRL					BRYNHILDSSEN ARNE	HAUGLAND HÅKON			KARLSEN JOHN
TENDER SEARCHER	AARRESTAD CARL	SOLVOLL KNUT					STOR-RE GUNNAR	FØLSVIK ELДАР			WAAG KRISTOFFER
TENDER SENIOR	FALK ODD	STØP ERLING					STÅLSMO JAN	JACOBSEN HARALD			THORESEN EINAR
TENDER TARPON	PODHORN NY PER	HVAM LARS RAABE					ØVERÅS OSCAR	ENGAN PETTER			
TENDER TRIGGER	TALGØ GUNNAR	BAKKEMO REIDAR	VATNE JOHN				ANDERSEN PER	FLESSEBERG TERJE			
TENDER TROUT	BJERMELAND TRYGVE	ANDERSEN HANS	RUNDE PER				KVERNE SIGMUND	ANDERSEN ERIK			
TENDER TRUMPET	HAGEN OLE	BERGLAND JOHAN					FOLGERØ PER	SUND GUNNAR			
TENDER TURBOT	GRØNLI CARL OTTO	GREAKER KJELL					SØRENSEN OLE	LARSEN KAI			