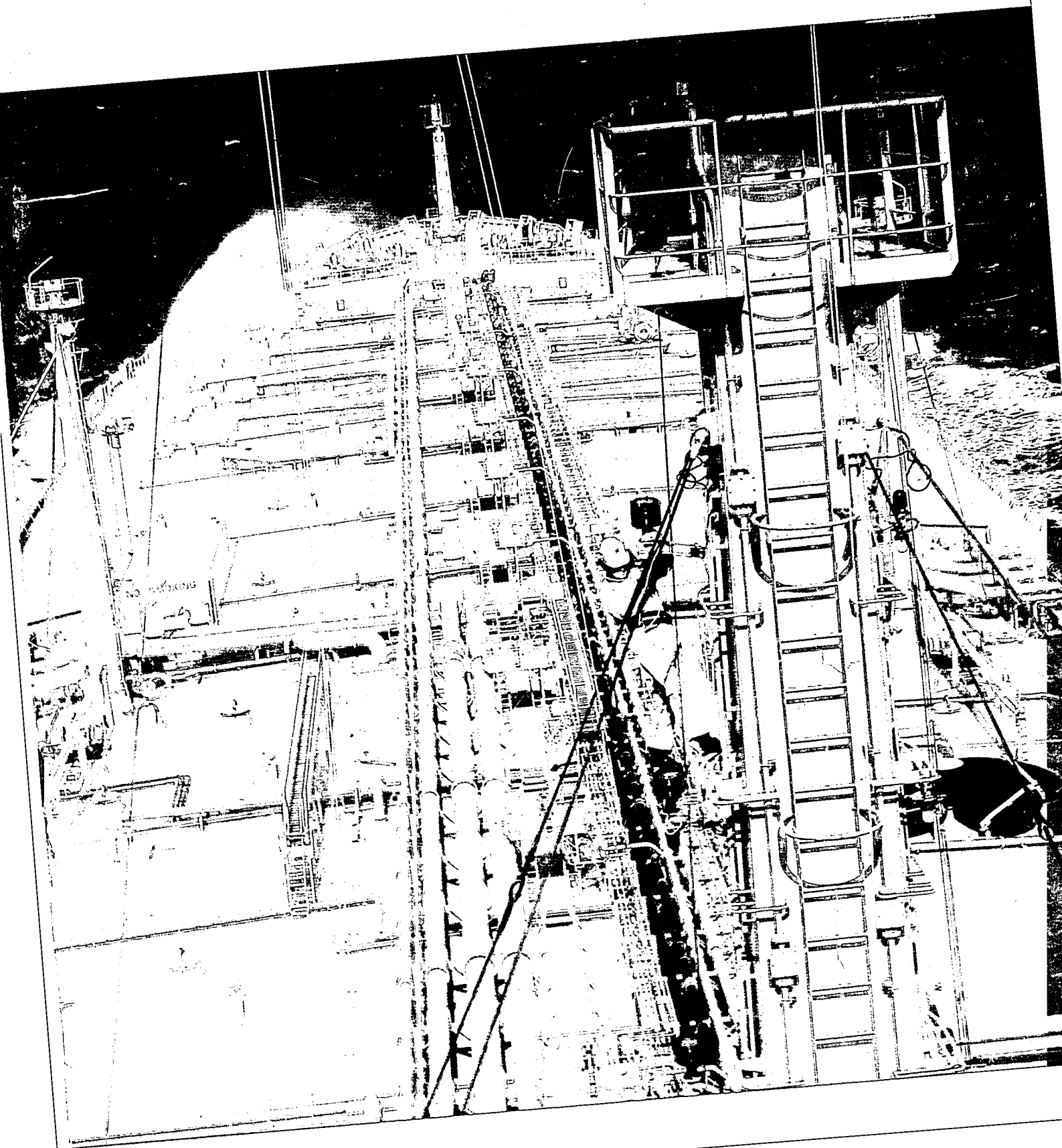


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 1/77



INNHold

Nr. 1 - 16. ÅRG. - APRIL 1977

Redaktører:
Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

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



Åpent hav
WIL's årsfest:
Hilsen til de seilende
Velvilje for Norsk Skipsfart
Vårt store byggeår
TREASURE HUNTER imponerer...
Mossejente på M/S TØNSBERG
Blant flyktninger og nødlidende
i Calcutta.
Vi presenterer Driftsavdelingen
WOS — World-wide service?
Befraktning i praksis
The voice of Dubai
Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø
i land
Da steppet Jonassen
«Skipperskrønen»
Firmanytt og Personalia
Skipsidrett
Offisersskjeletter og køyklær



Forsidebildet:
T/T TITUS —
elektriker høyt oppe i radarmasten.

SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Åpent hav

Et stort og skapende firma vil alltid være opptatt av de uløste problemer — av det som ikke er gjort. Det gis ingen tid til å lukke øynene og nyte stunden. Det er ingen fremtid for den som vil nyte istedenfor å yte.

Det paradoksale i vår daglige virksomhet er følelsen av at jo mer som gjøres, desto mer synes ugjort. Vi lever under en slags forventningens revolusjon. Fremgang tas ofte som gitt.

Det er sagt at næringslivets menn er moderate i samfunnsproblemer for å få ro til å være dynamiske i bedriftene. Det er godt sagt. I sagnet er underforstått at man aldri må bryte med forutsetningene for den vekst man er inne i, men sørge for at den positive utvikling kan fortsette uten dumdristige eksperimenter. Ingen trær gror inn i himmelen.

Tidens rytme er mer krevende enn den har vært. Ingen venter at noen i takknemlighet overfor oppnådde resultater skal avgi en tillitserklæring for all fremtid, men resultatene kan være tjenlige som en målestokk for evnen til å møte nye problemer.

I vårt firma er målestokken tilfredsstillende. Vi føler også at vi tilhører et bredt interessefelleskap. Nå er det en utbredt holdning å være skeptisk når noen sier at vi er i samme båt. Meningen kan være at du skal ro. La gjensidig tillit og samarbeide avløse denne utlevde tese. Det er meget mer som forener enn som skiller. Vi og alle i næringen bør stå sammen om å kreve den ytre moderasjon som er grunnlaget for dynamikk i bedriftene. Det er ikke lenger nok å arbeide i næringen, man må også arbeide for den.

Truslene kommer stadig oftere fra politisk kant. Hver gang man begynner å nøste i en tråd som tar sikte på å binde næringsfriheten, ender tråden i politiske organer, gjerne i vårt eller et annet lands nasjonalforsamling.

Denne gang truer faren fra den amerikanske kongress som ønsker å vedta et lovforslag om at frakten for en betydelig del av USA's oljeimport skal reserveres for skip som er bygget ved amerikanske verft og eiet av amerikanske rederier. Hvis et slikt forslag blir vedtatt, vil det forlenge tank-krisen og øke problemene for verdens skipsbyggingsindustri. Det er et nytt anslag mot havenes frihet, denne gang fra et land som har en ærerik fortid når det gjelder å avskaffe internasjonale handelshindringer. Vi skal håpe at det lykkes å stoppe lovforslaget. Norske myndigheter må opptre aktivt for å verne selve forutsetningen for vår skipsfart — åpent hav!

J.P.S.

KÅRE SKARREBO:

Hilsen til de seilende -

WIL's Årsfest 28/1 77 —



Direktør Kåre Skarrebo holdt talen for sjøfolkene ved årsfesten.

Kjære venner og kolleger —

Når WIL har årsfest, er det naturlig at tankene også går til de av oss som ikke er tilstede. — Våre seilende kolleger ute og hjemme, og deres familier. — De representerer det vidstrakte Norge, og vårt rederis nøkkelpersonell ute i felten. Det er i tillit til deres kvalifikasjoner rederiet har satset på den ene avanserte driftsform etter den andre. —

I 1839 skrev Henrik Wergeland «Den norske Sjømands karakteristikk». — Jeg skal ikke sitere denne, men bare et par setninger:

«Men hvem især skylder da Norge dette sit gode Navn og Rygte i Verden? — En klasse af dets egne børn, den som har svunget seg længst ud, denne talrike klasse af Sjømænd, der sørger saa troligen for det fælles Fædrelands Velferd og ære. — Man siger vel neppe for meget naar man paastaar at ingen norsk Medborgerklasse har gjort seg mere fortjent til almindelig Agt og ærefuld Erkjendelse end Sjømandens». —

Ord bare? — Spill for galleriet? — Nei. — Den norske sjømanns verdensry var og er spikerfast. — Med halvbundre års mellomrom også verdenshistorisk knesatt av to av tidens største statsmenn:

Gladstone: «Norge har verdens beste femti tusen sjøfolk.»

Lloyd George: «De norske sjøfolk er verdens beste. Deres utestengning fra vår handelsflåte ville tilføye dens overlegenhet et alvorlig støt.» —

I begynnelsen av vårt århundre fortalte «United States Shipping Commission» at av et års 90 000 forbyrte i U.S. havner var 18 000 nordmenn. — 18 000 — likeså mange som fra Storbritannia, fler enn fra alle Europas andre land sammenlagt. —

På Atlanterhavspokalens vinner «Reliance» i 1907 var 44 nordmenn av 51 totalt. — Etter månedlang prøving, vraking og valg, de utvalgte.

Hvem var admiral Deveys los, venn og «høyre hånd». Amerikas mest berømte los? — Petersen.

Hva het superintendenten for New Yorks, verdens rikeste yauchtklubb? — Nils Olsen — Engang en forfrossen liten dekksgutt fra Christiansand. —

Hvem stiftet de amerikanske dykkeres forbund? — En norsk sjøgutt, Høst.

Hva var det for et navn som gjennom en menneskealder og mer ble som en fane for sjøfolkene i U.S.A. og verden over? — En annen norsk dekksgutt med to tomme hender. — Andreas Furuset.

«Våre sjømenn erobrer verdenshavene for oss», sa Schweigaard. —

Eksemplene kunne mangedobles, såvel geografisk som i antall. — Våre Sjømenn har alltid hatt globusen som tumleplass.

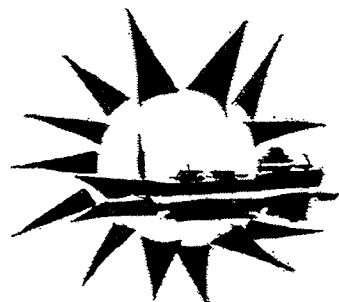
Slik var det, og slik er det. — Nordahl Grieg og andre diktere hedret våre sjømanns innsats under de to verdenskriger. — Hvalfangstens historie er skrevet. Andre diktere og forfattere vil beskrive de mange nyvinninger og bragder som gjøres i dag. —

Hvordan vil fremtidens diktere beskrive våre maritime medborgere? — Jeg er overbevist om at de fortsatt vil være verdens fraktemenn, og foregangsmenn innenfor alt som har med skipsfart å gjøre. — Men hva vil dikterne ellers berette om? Global oljeboring? — forsyningstjeneste? — og avansert konstruksjonsarbeide til baus? — Inklusive Arktiske og Antarktiske områder? Utvinning av mineraler og andre rikdommer fra havbunnen av de store havdyp? Oppbygging og drift av andre lands handelsflåter? Opplæring av deres personell? —

Jeg vet ikke. — Men jeg vet at der hvor vanskelig og risikofylt arbeide skal utføres i maritimt miljø — der vil norske sjømenn være med. —

Det er med en sterk følelse av takknemlighet, og ydmykhet, jeg ser tilbake på snart 40 års direkte og indirekte samvær og samarbeide med denne gruppen medborgere. Det er til disse våre medarbeidere og til deres familier jeg gjerne vil utbringe en skål. Vi takker for innsatsen, og ønsker frisk seilas videre.

Velvilje for norsk skipsfart



27. januar behandlet Stortinget meldingen om sjøfolkernes forhold og skipsfartens plass i samfunnet. Det er første gang Stortinget tar opp skipsfarten på bred basis. Den forsterkede sjøfartskomiteén ga med sin innstilling et godt grunnlag for debatt i nasjonalforsamlingen. Det ble debatten som isolerte SV. Det var nemlig bred politisk enighet, fra Arbeiderpartiet til Høyre, at landets 5. største næring målt i bruttoinvesteringer, representerer uerstattelige nasjonale verdier. SV's generelle motvilje bygger på den fundamentale misforståelse at de betydelige verdiene i skip, mannskap og utstyr kunne vært omplassert til andre deler av samfunnsøkonomien. Det er all grunn til å stille spørsmål om et seriøst politisk parti virkelig kan mene at kreditten som har skapt norsk skipsfart kunne vært anvendt til innenlandsk forbruk?

I tråd med meldingens navn sto sjøfolkernes forhold som et sentralt poeng i debatten. Det hersket bred politisk enighet om at det har skjedd en betydelig nivåheving på den lønsmessige og sosiale standard til sjøs. Det ble fra flere talere påpekt at det må være et mål å kunne gi sosiale og kulturelle tilbud som tåler sammenlikning med forholdene på land. Det er vel og bra å ha djerpe mål, men de bør ikke være urealistiske. Det sier seg selv at sjøfolkene aldri vil kunne få den samme adgang, kvalitativt og kvantitativt, til de goder som folk på land nyter. Det ligger i sakens natur. På enkelte områder vil sjøfolkene ligge langt over nivået på land, for eksempel lønns- og arbeidsforhold. På andre områder vil sjøfolkene ligge under nivået på land, for eksempel fritidsgoder og bred kontaktflate. Men selv på det siste området har det skjedd merkbare fremskritt: Underholdning, avkobling og fritid om bord har blitt en selvsagt og viktig del av sjøfolkernes hverdag.

Det andre hovedaspekt ved debatten var skipsfartens plass i samfunnet. Det var på dette punkt SV ble stående alene med sin motvilje mot redernæringen. De øvrige partier begrunnet opprettelsen av Garanti-Instituttet slik: «Ønske om å hindre at salg av høyverdige skip tvinges frem av likviditetsmangel når skip ut fra en mer langsiktig økonomisk vurdering bør beholdes». SV's holdning ble klarest og kortest uttrykt av Finn Gustavsen: «Garanti-instituttet er et legat for forliste skipsredere».

Den brede enighet kan ikke skyldes noe annet enn at det fra sakkyndig hold har vært argumentert saklig og nøkternt om skipsfartens funksjon i samfunnet. Disse argumenter har fått stortingsrepresentantene til å se med velvilje på næringen. Det var i den forsterkede sjøfartskomiteé at grunnlaget ble lagt

for den klare velvilje som kom for dagen i Stortingsdebatten.

Det spørsmål som opptok de fleste talere var adgangen til utvidet uteregistrering. Det vil si norske rederiers adgang til å plassere skip i andre land enn i Norge. I likhet med departementet uttalte den forsterkede sjøfartskomiteé at det i årene som kommer vil bli nødvendig med økt uteregistrering. Også statsråd Bakke berørte dette i sitt innlegg.

I dag er det ca. 100 skip med norske eierinteresser som seiler under fremmede flagg. Det er således en meget liten del av den nasjonale flåte som er uteregistrert. Det er lite som tyder på at sjøfolkene ombord på disse skipene har dårligere lønsmessig eller sosial standard. I hvertfall har ikke Sjømannsforbundet fått inn klager av noen art. SV's store bekymring på dette punkt møtte ikke særlig forståelse fra de øvrige partier.

Behovet for økt uteregistrering skjer som en følge av endrede konkurranseforhold i internasjonal skipsfartøkonomi. Det er en økt tendens til å reservere lasten til bestemte flagg. Lastefordelingspolitikken har endog fått sin legitimasjon fra UNCTAD, som har foreslått en bestemt fordeling av lasten til fordel for u-landene. For Norge som skipsfartsnasjon vil større innslag av lastefordeling kunne få skadelige følger. 95 prosent av lasten på norsk kjølløstes mello fremmede havner. Dersom disse «fremmede» land tenker på å forbeholde lasten til sine egne skip, ville dette beskjære Norge for en stor del av lastegrunnelaget.

Den utvidede adgang til uteregistrering må bl.a. forstås på denne bakgrunn. Det vil gi norske rederier muligheter til å plassere sin tonnasje i land som ikke er avskåret fra å løfte lasten. Også kreditt-tilgangen vil kunne bli bedre med økt uteregistrering.

Som en konklusjon på den fem timer lange debatten kan en si at norsk skipsfart ikke ble gjenstand for noen rose-maling. SV's svartmaling var det som klarest adskilte seg fra en virkelighetsnær bedømmelse. Det fikk Høyres Jan P. Syse til å komme med et hjertesukk: SV's motvilje mot skipsfarten er en helt sikker tradisjon, like sikker som at partiet alltid har tatt feil i sine vurderinger av skipsfartens fremtid.

S. E. Maamoen

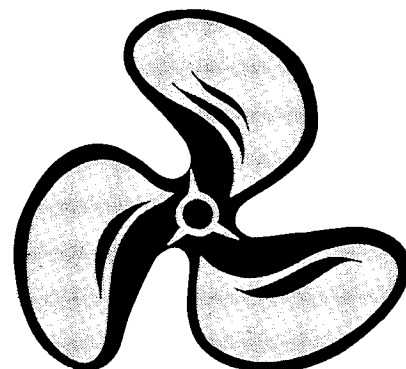


VÅRT STORE BYGGEÅR:

Nybygningsprogrammet trinn for trinn

WW har for tiden et omfattende nybygningsprogram og vil i løpet av 1977 få en tilvekst på 10 nye skip og 2 borerigger.

— 8 av skipene, 2 bulk-carriers og 6 linjeskip, bygges av Nippon Kokan ved Tsu Shipyard, og som billedmontasjen viser finner man i dag WW-skip på alle byggestadier. Hele verkstedets arbeidsstyrke på mer enn 3.000 personer vil i innpå et år være beskjeftiget med å bygge WW-skip. I tillegg er nesten like mange personer hos underleverandører i Japan og Europa opptatt med å produsere utstyr til skipene.



NYBYGNINGSPROGRAM PR. 1/2 1977

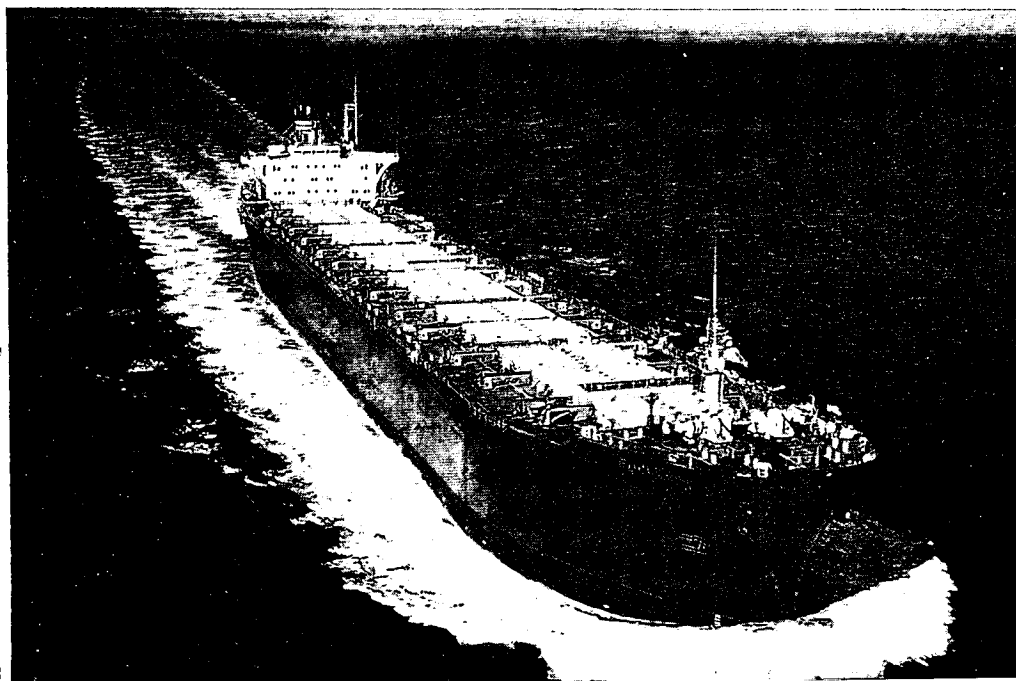
Type	Byggenr.	Verksted	Dødvekt	Levering
B/C TAMESIS	S-53	Nippon Kokan	69,450	4/2 1977
B/C TAGUS	S-54	Nippon Kokan	69,450	20/4 1977
M/S TSU	S-47	Nippon Kokan	21,260	25/4 1977
M/S TERRIER	S-48	Nippon Kokan	21,260	25/5 1977
M/S TENNESSEE	S-49	Nippon Kokan	21,260	25/6 1977
M/S THERMOPYLÆ	S-50	Nippon Kokan	21,260	25/7 1977
M/S TYSLA	S-51	Nippon Kokan	21,260	Ult. 9 1977
M/S TALISMAN	S-52	Nippon Kokan	21,260	Ult. 10 1977
B/C TARCOOLA	258	Øresundsvarvet	119,290	8/7 1977
B/C TONGALA	260	Øresundsvarvet	119,290	18/10 1977
H3 - TREASURE SEEKER	151	Far East-Levingston		Mai 1977
H3 - TREASURE FINDER	9	Rauma Repola		Okt. 1977

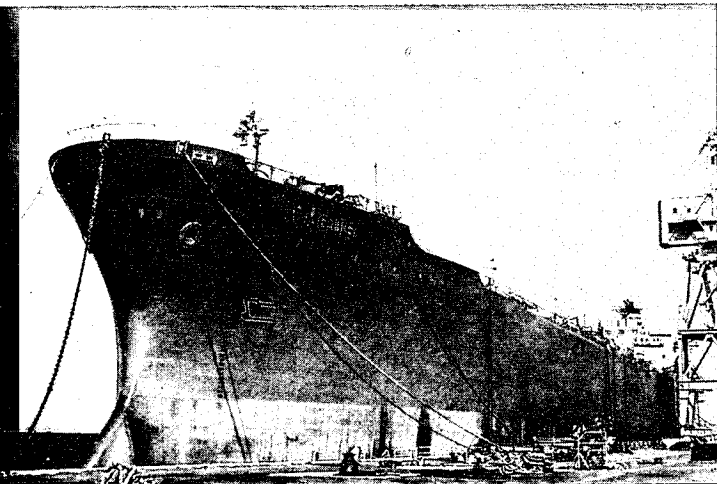
Ved Øresundsvarvet i Landskrona har man påbegynt den ene av våre 2 bulk-carriers. Byggingen av disse 120.000 t.dw. bulk-skipene går meget raskt, og det er således kun fem måneder fra kjølstrekning til levering.

I Singapore er Far East-Levingston og i Finland er Rauma-Repola i gang med å bygge en H-3 rigg hver for oss. Boreriggproduksjonen har imidlertid ikke nådd den samme grad av rasjonalisering og effektivitet som vi finner innen skipsbygningsindustrien, og fremdriften foregår relativt langsomt og med betydelige forsinkelser.

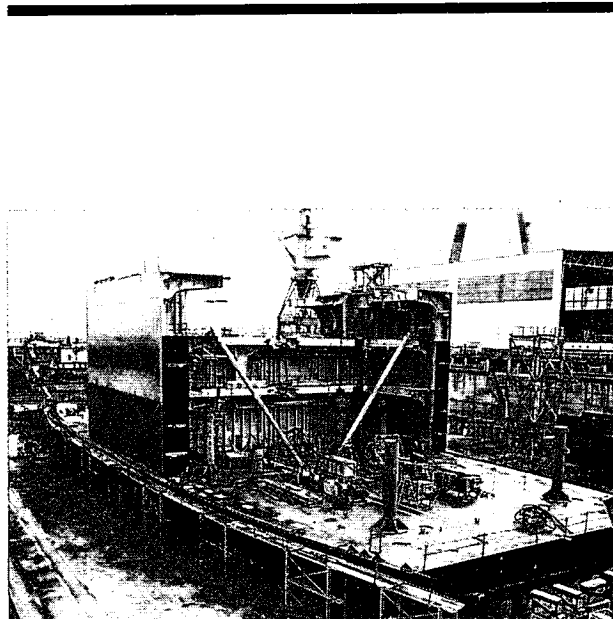
Alt i alt vil i 1977 mer enn 7.000 personer verden over være beskjeftiget ved skipsverft og hos underleverandører for å gjennomføre vårt omfattende nybygningsprogram.

B/C TAMESIS på 69.450 tonn dw. ble levert fra Nippon Kokan 4. februar 1977.

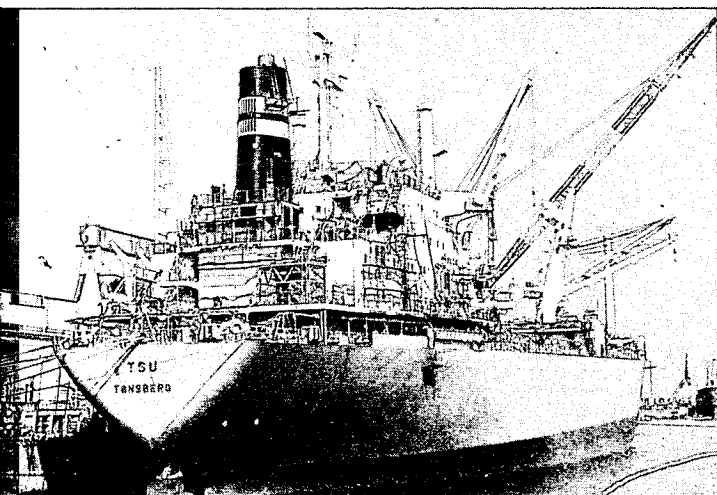




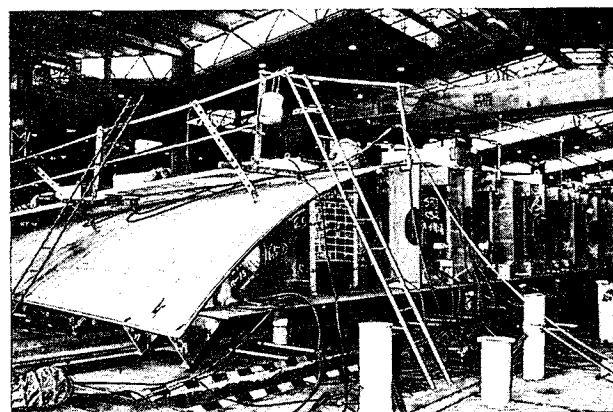
B/C TAGUS ligger klar for levering.



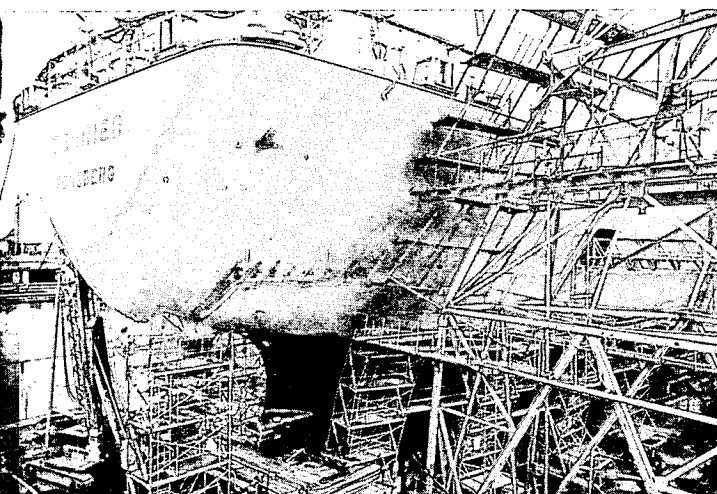
M/S TENNESSEE under oppbygning i dokken.



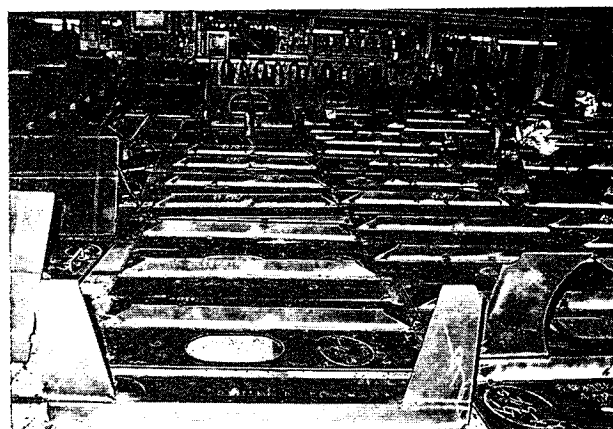
M/S TSU ved utrustningskaiaen.



I verkstedhullene er man travelt opptatt med seksjonene til THERMOPYLÆ (over) og TYSLA (under).



M/S TERRIER under oppbygning i dokken.



PÅ FRIGG-FELTET I JANUAR:

TREASURE HUNTER imponerer

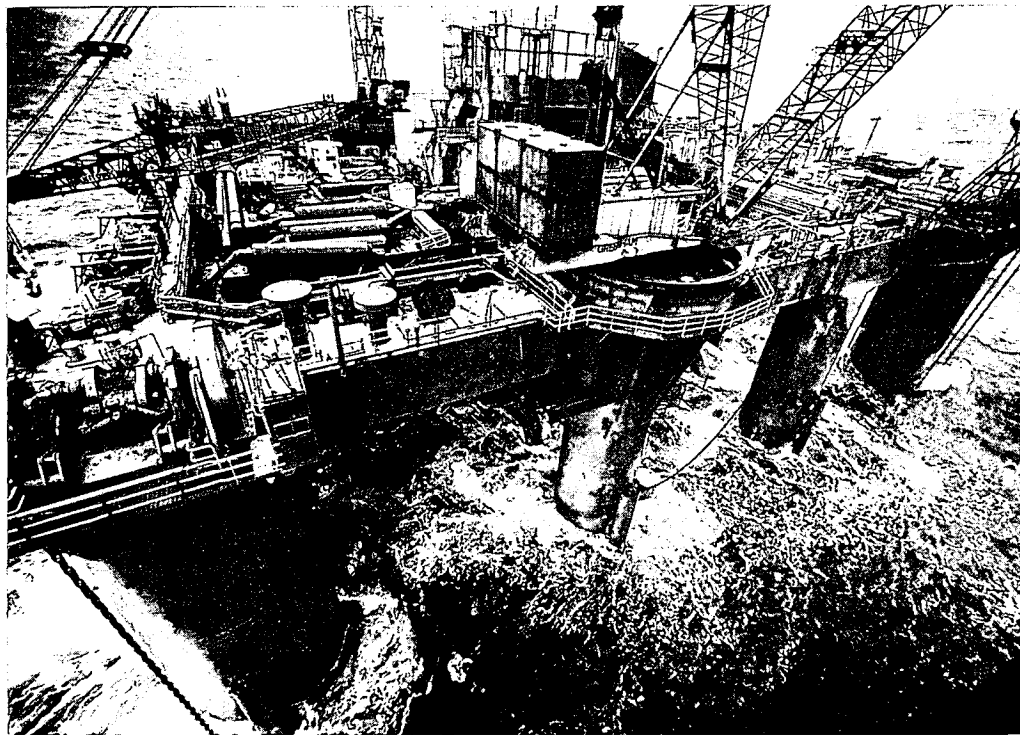
129 nautiske mil vest av Stord — bare 70 meter fra den norsk-britiske sektorgrensen er TREASURE HUNTER i fullt arbeid som hjelpeplattform. Siden oktober ifjor har den ligget halvt nedsenket ved siden av den faste boreplattformen DP II som er under utrustning. Oppgavene der ute er mange, og i tillegg er det installert boligcontainere på riggen for innkvartering av DP II-folkene.

TREASURE HUNTER har etter de rapporter vi har fått hele tiden gjort en glimrende jobb ute på Friggfeltet, og vi inviterte pressen med på en tur dit ut i skikkelig vintervær. Journalist Dag Christensen og fotograf Per Svensson fra Aftenposten tilbrakte en dag ombord i 60 knots vind med sluddbyger, men lot seg like fullt imponere over hva de så av organisasjon, systemer, teknikk og ikke minst WW's egne folk i full sving med ulike arbeidsoppgaver. Kaptein Nils D. Arnesen arrangerte det hele med sikker hånd, og vi har valgt å vise en del bilder fra virksomheten ombord på TREASURE HUNTER — riggen som fikk en relativ kort karriere som borerigg, men som nå lever i beste velgående som «support vessel» — hjelpeplattform.

Kaptein Nils D. Arnesen leder en besetning på 37 ombord på TREASURE HUNTER. Han og kaptein Karle Teige alternerer som plattformssjefer.

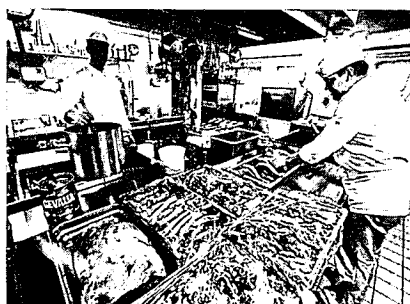
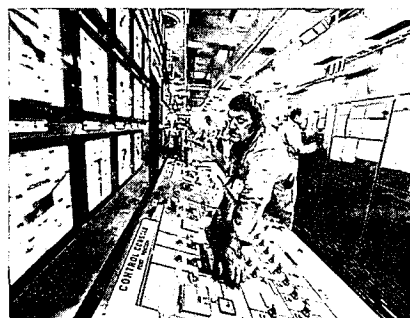
En titt inn i kontrollrommet på TREASURE HUNTER gir en legmann følelsen av å se inn i en ny verden. Kontrollromsoperatør Andrew Tangen forvisser oss om at han har full kontroll og at han trives i dette mylder av instrumenter og avansert teknikk.

TREASURE HUNTER har for tiden ansvaret for forpleiningen av 175 mann, og det går med anseelige mengder førsteklases råvarer. Forpleiningssjef Finn Tømmerås, er leder for byssedepartementet ombord og har 14 mann under seg. Her er han sammen med kokken Stian Olsen (t.v.) i ferd med å gjøre klar dagens middag.



TREASURE HUNTER med boretårnet demontert, men påsatt kraner for tungløft, holdes på plass av 16 ankre mens sterk storm graver opp sjøen på Friggfeltet.

(Til v. øverst). Mannskapsskifte foregår via helikopter med fart og presisjon. Det er gjort i løpet av minutter. Hele besetningen går på vanlig riggtorn, det vil si to uker ombord, to uker hjemme. (Til v. nederst) Teknisk sjef Arild Opsahl (t.v.) klar for nye 14 dager ute etter rederikonferanse på kontoret. Han bringer med seg dagens post og ferske aviser ut til WW-folk i jobb i «Norges vestligste by».



Elektriker på en 380.000 tonner

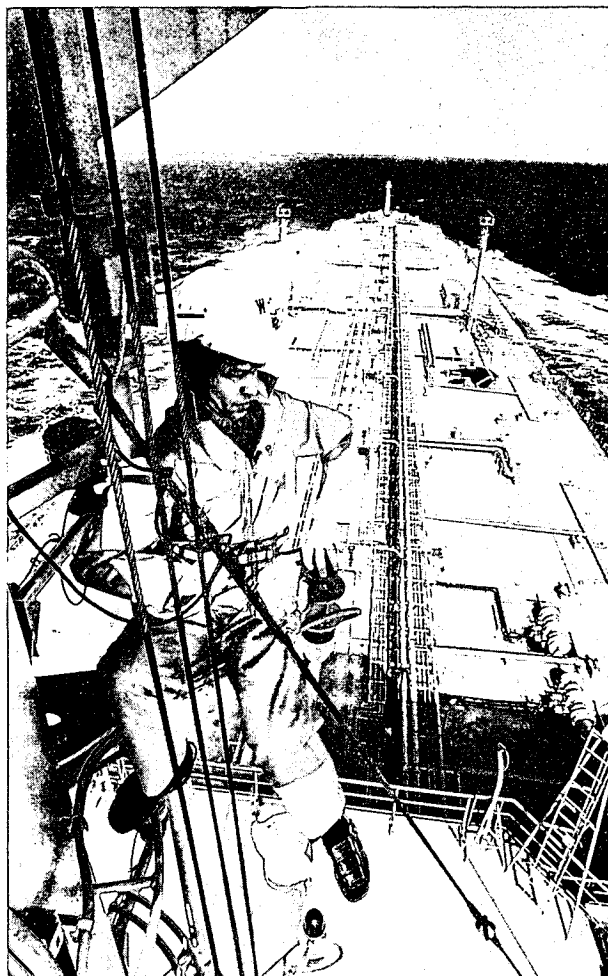
400 alarmpunkter må sjekkes

Elektriker Åge Streitlien er 27 år og fra Follidal. Han har vært i rederiet i 6 år, og de siste 3 år i tankfart. Streitlien har 4 års praksis som elektriker i land før han reiste ut, dessuten yrkesskole og skips-elektrikerskolen. I fritiden ombord driver han med korrespondanseundervisning. Han er forøvrig fri og frank og har ingen umiddelbare planer om å forlate tankfarten eller å søke elektrikerjobb i land.

Vi spør ham om hvordan det er å være elektriker på en moderne supertanker som TITUS.

«Jeg var med på verkstedtiden ved verftet i Tsu. Da fikk jeg et fint grunnlag. Alt skulle funksjonsprøves, så det var nok å sette seg inn i. Ombord er det stort og mye å sjekke. 400 alarmpunkter skal alle sjekkes med måneders mellomrom. Mesteparten går imidlertid på automasjon, så det blir å sette seg inn i tegninger. Ellers går det stort sett i vanlig elektrikerarbeid — med lamper, overledninger etc.»

«Trikker'n» på TITUS tilfører, over det elektriske anlegget ombord har fungert bra og at det ikke har vært problemer av betydning.



Elektriker Åge Streitlien høyt oppe i radarmasten.



Kokkaspirant Liv-Unni Sørensen

Rett fra fjøset til kjøttgrytene i M/S «Tønsberg»

21-årig mossejente til sjøs for å bli kokk

Hun hadde faktisk kumøkk under treskoa da hun kom ombord, 21 år gamle Liv-Unni Sørensen. Kom rett fra fjøset og tiltrådte straks stillingen som kokkeaspirant ombord i M/S «Tønsberg». Nå ja, noen bondejente var det ikke, og det var ikke første båten heller. Tidligere hadde hun vel ni måneder ombord i M/S «Traviata» til Wilh. Wilhelmsen. Noen dager før hun kom ombord i «Tønsberg» forsøkte hun seg med munn-mot-munn på en nyfødt kalv. Den døde riktignok, men det sier litt om denne freske jenta at hun ihvertfall forsøkte!

— Jeg har alltid vært glad i dyr og jeg har faktisk planer om en gang å få et småbruk. Hvis jeg vel å merke klarer å spare så mange penger noengang, sier Liv som i sitt unge liv har bodd flere steder i landet, født Hedemarken, bodd i en årrekke på Ski og nå bosatt i Moss.

For ung

For å bli kokk til sjøs må en ha en del utdannelse og praksis både i land og ombord. Ta nå Liv for eksempel. 18 år gammel begynte hun på en ti måneders forskole på

Oslo Kokk- og Stuertskole. 19 år gammel ville hun ut til sjøs. Hun var imidlertid for ung til dette og måtte søke Sjøfartsdirektoratet om tillatelse. På forhånd var hun opp-tatt som kokkeaspirant i Wilh. Wilhelmsens rederi.

— Det er klart jeg var spent på dette nye. Jeg ble sendt med fly til New York for å gå ombord i M/S «Traviata» der. Det jeg imidlertid var mest redd for var flyet. Det var første gangen, og jeg satt og holdt meg fast i setet helt grønn i trynet. Ombord i «Traviata» hadde de hørt at det skulle komme en aspirant ombord. Da jeg kom og presenterte meg ble de passelig paffe. Oj, er du jente du, da, fikk jeg høre. Den eneste lugaren de hadde ledig var akterut hos gutta, og der ble jeg da også plassert. Men det gikk bra på alle måter, sier Liv Sørensen.

Med på «Traviata» var hun to turer på Fjerne Østen før hun mønstret av i New York og reiste hjem på ferie.

Ville bli politi

I ung alder vil gjerne gutter bli brannmenn, flyvere eller politimenn. Etter mønsteret vil vel gjerne jentene bli sykepleiere eller flyvertinner? Liv drømte om å bli politi, hun. Hun fablet faktisk med tanken om å komme så langt som til mordkommisjonen. Etter en inter-rail nedover i Europa ble hun imidlertid bitt alvorlig av reisefeber og bestemte seg for å reise til sjøs.

Etter ni måneder ombord i M/S «Tønsberg» — en tur på Østen og en tur på Afrika — har Liv de 18 måneder som skal til for å kunne ta en tre måneders avsluttende eksamen ved Kokk- og Stuertskolen og da kan hun mønstre ut som kokk. Etter ytterligere 36 måneders fartstid kan hun ta stuertskolen og seile ut som stuert. Denne skolen kan hun forøvrig også ta før farts-tida som kokk.

Arbeidstida for en kokkeaspirant ombord er fra 06.30 om morgenen til klokka 19.00 om kvelden, med tre timers fri mellom lunsj og middag. Sammen med kokken må hun være med på å tilberede alle måltider. Og det er sannelig ikke småterier som skal lages av de to til 24 sultne sjømenn. Det er ingen rasjon på maten og man kan tenke seg mengden av det som må lages når for eksempel en mann kan



Liv-Unni i skuddet. Her under en fotballkamp i Rotterdam.

spise opp til sju koteletter (det er faktisk dem som gjør det!)

Ombord i M/S «Tønsberg» står Liv alene for all brødbaking og kakebaking. Til jul sto hun alene for all kakebakinga, og det ble sju velsmakende sorter ut av det.

Brødet hun lager er velsmakende og næringsrikt. Om hun ikke er i fjøset lenger og melker kuer, så må hun stå for «melkinga» ombord også. Det er nemlig hun som må lage melk i «jernkua». Denne fiffige innretningen som lager melk av pulver, usaltet smør og vann. Man må bare være meget nøyaktig for å få det skikkelig til.

Liv boltrer seg daglig mellom lekke salater, biffer, kylingretter, forskjellige sorter steker o.s.v. Det er ingen i land som spiser så godt som ombord i en båt. Hva er så Liv Sørensens yndligsrett. Jo, havregrøt!

Fritida — ingen problem

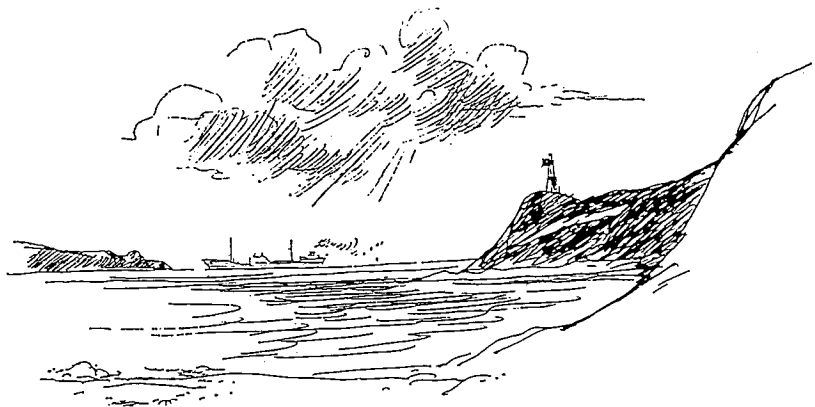
Liv er en fresk jente på mange måter. Da gutta skulle sparke fot-

ball mot en svensk båt i Rotterdam, hadde man ikke til fullt lag. Men Liv var på pletten, iførte seg fotballdrakt og sparket så søla skatt i øsende regn. Eller når noen av gutta ombord synes de har blitt litt vel lang på håret, er hun straks der med saks og pynter på luggen. Eller når noe skal synes skikkelig, er hun der med nål og tråd.

På fritida får Liv tida til å gå med strikking og annet håndarbeide, kryssord, bridge, skrive brev (det er hun flink til), eller en fresk diskusjon med gutta. Av mangel på lesestoff og annet tidtrøyte diskuterer sjøfolk mer enn folk flest. Alle mulige emner blir grundig gjennomgått og endevendt. Det er da ofte kjekt å ha med ei jente i diskusjonen slik at en sak kan belyses fra flest mulige kanter.

Unge Liv Sørensen kan på mange måter stå som en representant for kvinnene til sjøs. Djerv med pågangsmot og godt humør.

Roger Kruse



M/S TORO:

Blant flyktninger og nødlidende i Calcutta

Calcutta er neppe blant de beste og letteste havnebyene sjøfolk kan komme til. Siden det tidligere leseværelset ble nedlagt har det vært smått med velferdstiltak på de kanter av verden.

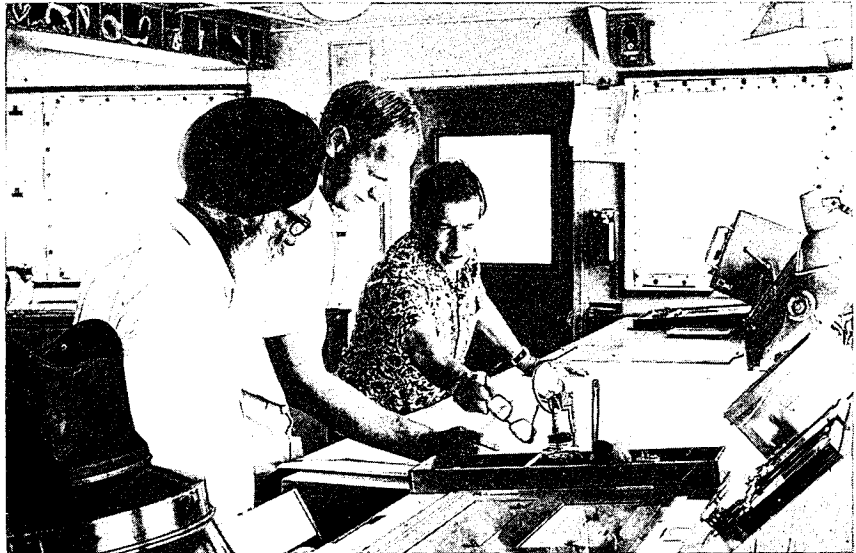
Om enn aldri så stinkende og full av nesten skremmende fattigdom, har imidlertid denne hovedstaden i Vest-Bengal adskillig å by på for den som måtte ha interesser ut over de «nære ting» like utenfor dokkområdet, og det kan være vel verd å notere seg både navn og adresse til Olav Hodne i 3, Hungerford Street, Calcutta 17.

Denne nordmannen, som har levd i India i bortimot 30 år, leder nå arbeidet som Lutherske Verdensforbund driver i India til beste for flyktninger og andre nødlidende, og som takk for sin temmelig enestående innsats ble han like før jul hedret med Nansenmedaljen, en æresbevisning som henger meglet høyt og som tidligere bare er blitt Kong Olav V til del her i landet.

Tilfellet ville at Olav Hodne kom ombord i M/S «Toro» før skipet gikk fra Calcutta i november ifjor, og han ga da uttrykk for at han gjerne ville gjøre sitt til at norske sjøfolk generelt og Wilh. Wilhelmsen-sjøfolk spesielt, kunne få et best mulig utbytte av oppholdet i byen.

— Er det interesse for det, sa Olav Hodne, så skal det ikke by på nevneverdige vansker å få arrangert både sightseeing og utflukter, og er det sjøfolk som vil se hvordan vi driver vårt arbeid, er det bare å gi meg et ord. Kanskje vil det være nyttig å få se u-hjelp i praksis, og kanskje har vi ett og annet prosjekt som er verd et besøk.

Olav Hodne hadde vært ombord i flere Wilhelmsen-skip før han klatret ombord i «Toro» til en utmerket lunsj, perfekt lagt til rette av stuert Odd Karlsheim og ellers med kaptein Jon Bjørkheim og hans nærmeste offiserer som hyggelig vertskap, — i sin tid, på slutten av 1940-årene, var det en av rederiets båter som førte ham vel frem til India for første gang, en reise han stadig minnes med glede.



På broen av M/S «Toro» har Olav Hodne (t.h.) funnet draft som viser noen av stedene hvor han leder sitt storstilte humanitære hjelpearbeid, og sammen med kaptein Jon Bjørkheim er det Hodnes sjåfør, den røslige Hardham Singh, som følger interessert med.

— Det var en tur som tok sin tid, med besøk i mange forskjellige havner underveis, forteller han, men jeg møtte mange mennesker ombord, og jeg lærte faktisk ett og annet om India og indere som jeg mange ganger har hatt glede av.

Olav Hodne er opprinnelig santalmisjonær, og den første perioden arbeidet han ved skolen for misjonærbarne i Assam. Siden ble han kalt til tjeneste ved misjonsstasjonen i Cooch Behar, og der var det at han for alvor ble klar over forholdene flyktningene fra Øst-Pakistan, det nåværende Bangladesh, levde under. I Cooch Behar er nemlig grensen bare noen kilometer borte, og en meget stor del av befolkningen var mennesker som var drevet på flukt fra sine hjem og sine landsbyer. Øst-Pakistan og Vest-Pakistan var en nasjon for muhammedanere, og for mange av hinduene i disse områdene var flukten det eneste alternativ om man ville berge livet.

Olav Hodne opplevde disse menneskenes nød på nært hold. Med to tomme never begynte han å arbeide for å hjelpe dem, følte at det var nettopp flyktningene som var hans utfordring og oppgave

som misjonær, og etter hvert kom denne virksomheten til å ta all hans tid og alle hans krefter.

Det gjør den fremdeles.

Fra Cooch Behar, der han gjennom en årrekke hjalp hundre tusener av jord- og hjemløse flyktninger til en ny tilværelse, flyttet han til Bangladesh da landet ble fritt og selvstendig etter den blodige borgerkrigen, og internasjonale eksperter på u-hjelp vet å fortelle at han mere eller mindre bokstavelig talt utrettet mirakler.

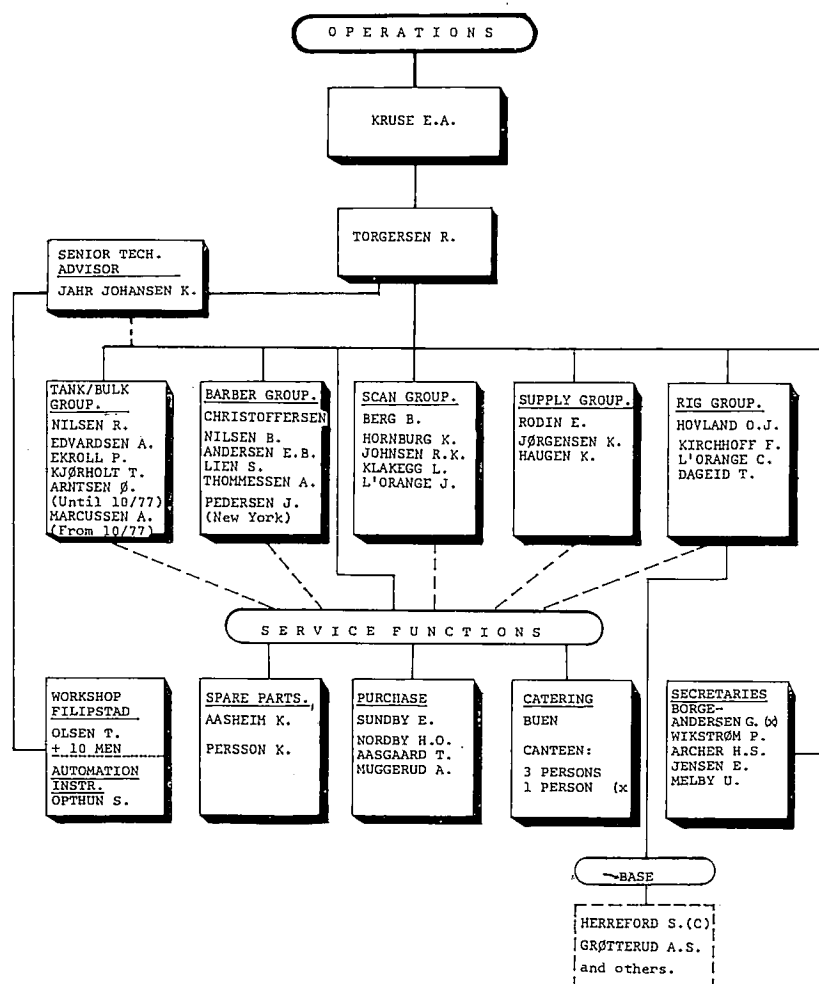
De siste to årene har han hatt sitt hovedkvarter i Calcutta, men mesteparten av tiden er han på farten mellom sine prosjekter, det ene mere storstilt og vellykket enn det andre, og alle som måtte ha sine tvil om hvordan disse våre berømmelige u-hjelps-kroner forvaltes, skal i hvert fall vite at Olav Hodne vet å få maksimalt ut av hver eneste krone.

Det vil med andre ord være en god idé å ta Olav Hodne «på ordet» når han oppfordrer sjøfolk til å ta kontakt.

Så meget mere som han er en nokså utrolig nordmann å bli kjent med.

For S-R av Bjørn Johanson

Vi presenterer Driftsavdelingen



Driftsavdelingen i Maritim Seksjon er for tiden organisert og bemannet som vist på figuren.

Vi bruker bevisst uttrykket «for tiden» fordi dynamikken innen rederinæringen tilsier at vi alltid må være våkne for behovet for omorganisering eller org. justeringer.

Imidlertid har gruppe-modellen som vi nå har hatt i Driftsavdelingen i snart 5 år vist seg å være så effektiv at den helt sikkert vil forbli vår modell i mange år fremover.

Organisasjonen virker slik at Gruppene stort sett leder alt det løpende, daglige driftsarbeide under overoppsyn av Driftssjef og to Overinspektører.

Som kjent vil det skje ledelseskifte i Maritim Seksjon fra januar 1978, og fra da av vil det kun være en Overinspektør som støttespiller og stedfortreder for Driftssjefen.

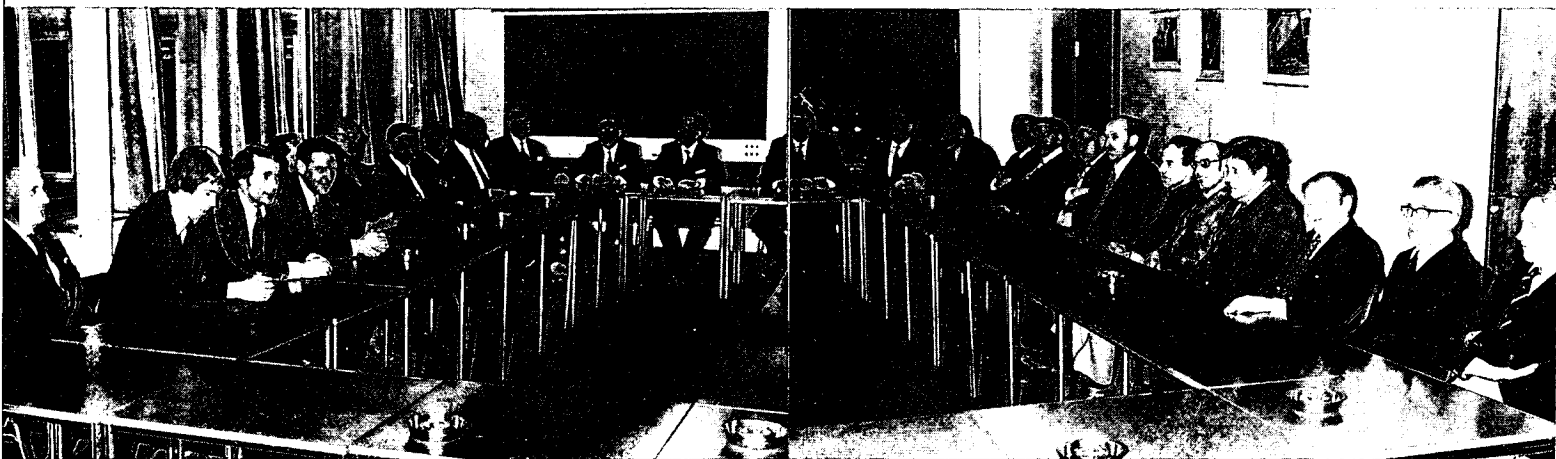
Innkjøp, reservegods og stuertinspeksjon er service-organer for gruppene, men rapporterer organisatorisk til Driftssjefen. Serviceverkstedet på Filipstad er ment som en «stand by» reparasjonsstyrke. Det er et eget profit-senter, men rapporterer administrativt til Teknisk Overinspektør.

Det vil bli altfor omfattende å beskrive Driftsavdelingens ansvarsområder og alle de administrative systemer som er tatt i bruk, og mesteparten av dette er vel også kjent stoff for våre seilende kolleger.

Vi vil heller få presentere oss i noen typiske, daglige arbeidssituasjoner, besvare en del spørsmål samt gi en grov beskrivelse av hva vår «filosofi» er, og hva vi tror om fremtiden.



Kaptein og overstyrmann i kort konferanse hos driftssjefen for de reiser ut til ny tjeneste. Fra venstre: overinspektør Roald Torgersen, driftssjef Erik A. Kruse, kaptein Myklebust, overstyrmann Lie og overinspektør Kolbjørn Jahr Johansen.



For å oppsummere ukens hendelser holdes fast fredagsmøte i Driftsavdelingen.

Vi begynner med «filosofien»

Vår plass er innenfor et firma med mange tradisjoner og en klar profil. Dette må vi utdype slik at alle ledd, ombord og i land, forstår at vi befinner oss i et system med en klar, ytre ramme som alle må akseptere. Denne ramme indikerer klart ting som: System og orden, respekt for autoritet, firmaloyalitet, økonomisk sans, høy moralsk vandel m.m.

Dette må vi alle akseptere hvis vi vil være med, men hvis vi først blir med, så vil alle gradvis oppdage at vi befinner oss i et system hvor:

- det er klare karrieremodeller og belønning for innsats
- det bevisst arbeides for vesentlig delegering av myndighet
- det er meget hyggelige arbeidsforhold og god, kollegial tone
- det er en trygg arbeidsplass og alle blir holdt løpende informert om firmaets og ens egen situasjon.

Spesielt vil vi peke på at vi avgjort tror at handlekraftige ledere utvikles gjennom et system med delegering av myndighet og frihet til å handle. Mellom Kontor — Skip prøver vi å få dette til ved at Kapteinen gis beslutningsmyndighet på alle de områder hvor han som lokal leder naturlig har de beste forutsetninger for å beslutte.

Ved kontoret virker det slik at de fleste problemer kommer inn i organisasjonen nede i rekkene. Så handles det etter eget omdømme og sunne vurdering. Føler en at problemet er noe stort, så løftes det opp gjennom organisasjonen gjennom daglige møter.

Slik siles problemene etterhvert som vi går opp i organisasjonen, og topplederne kan konsentrere seg om de store og viktige ting, ikke minst fremtiden og langtidsplaner.

Så litt om fremtiden

Å spå om fremtiden skal man jo som kjent være forsiktig med, men likevel bør vi jo ha en tro basert på de signaler vi mottar og etter evne forsøker å se konsekvensene av.

Vi tror at oljen og dens veldige avkastning for vårt lille samfunn vil prege fremtiden så langt inn i den som vi kan se — i alle fall ut dette århundre.

Den vil føre til en strukturendring i samfunnet med satsing på utdanning, kunnskap og avansert teknologi.

Vi vil ubønnhørlig bli et høykostland. Vi må derfor utvikle oss mot avanserte maritime prosjekter hvor spesiell ekspertise og høy teknologi er en forutsetning, og hvor driften blir relativt lite arbeidskrevende, slik at vårt høykost-personell ikke blir en begrensende faktor.

Den kommende, høynede levestandard vil føre til personellsystemer med kortere tjenestetid og stadig færre ombordværende personell som alle vil være spesialister. Disse spesialister vil være operatører av komplisert materiell. De må ha nok vedlikeholdskunnskaper til å finne feil og foreta midlertidige nød-reparasjoner. — Og de må være dyktige administratører og planleggere, slik at de kan arbeide sammen med kontoret for å kunne spille på et landbasert vedlikeholdsapparat.

Med andre ord: Nedskjæringen av fast påmønstrede mannskaper er en uungåelig prosess som også vil fortsette, og vi befinner oss nå i den vanskelige omstillingsprosess til den nye tid og nye driftsformer.

Å lære dette vil ta år, men det er det eneste vi kan gjøre. Derfor Driftsavdelingens kanskje harde og upopulære mas om planlegging, økonomisk helhetsvurdering, bruk av landbaserte virkemidler m.m.



Gruppekonsferanse i Barberggruppen. Fra venstre: inspektør Eimar Brevik Andersen, inspektør Svein H. Lien, inspektør Rolf A. Berby, inspektør Johan Pedersen, overstyrmann Henriksen og maskinsjef Hansen.

SPØRSMÅL TIL DRIFSAVDELINGEN:

Hvorledes mener Driftsavdelingen at ledelsesprofilen ombord skal være på et WW skip anno 1977, og hva er egentlig WW Style?

Driftsjefen svarer:

Et godt og uhyre viktig spørsmål som det kan sies mye om. Da jeg bør være kort vil jeg henviser til at dette er forsøkt definert i Blåbokens hvite sider.

Sitat:

Det skal ombord herske et demokratisk og samarbeidsvillig miljø, med bibehold av naturlig autoritet, disiplin og style.

Korrekthet i fremtreden, bæring av uniform, høy moralsk vandel og personlig hygiene skal være en selvfølge. Sitat slutt —.

Hva menes med WW standard når det gjelder skipenes utseende?

Maritim Overinspektør svarer:

Det skal til enhver tid finne sted et dyptgripende planlagt overflatevedlikehold, og skipene skal være ryddige og rene, samt fremvise et fornuftig malingsvedlikehold.

Tidligere var det vanlig å helmale skipene ca. to ganger årlig. Dette medførte et kostbart malings- og arbeidskraftforbruk. I de senere år har vi gradvis lagt om våre vedlikeholdsrutiner i retning av flekk-maling over et lengre tidsrom, og kun helmaling med års mellomrom. Dette system prioriterer høyere den tekniske tilstand, som igjen gir utslag i reduserte reparasjonsomkostninger.

Vi verdsetter skipenes utseende like høyt som før, og vi er oppmerksom på at et rent og vedlikeholdt skip høyner trivselen for de ansatte ombord, samt at det også er et verdifullt ledd i rederiets totale image. Når dette er sagt, bør det nevnes at vi i dag må tåle å se noe mindre glans i malingen enn tidligere, og vi må også akseptere mønje og smøring der hvor dette er nødvendig for å høyne skipenes generelle standard.

Hva er Driftsavdelingens erfaring med planleggingsmøtene og den budsjettmessige styring ombord?

Scan-gruppen svarer:

Det er klart at den enkelte legger opp til sin egen stil med tanke på selve utviklingen av planleggingsmøtene. Vår erfaring viser imidlertid tydelig at ombord i de skip hvor skipsledelsen helhjertet har gått inn for å benytte seg av de retningslinjer som er opptrukket av rederiet for arbeidsplanlegging, har de gode resultater ikke uteblitt. Det samme viser seg også når det gjelder utgiftssiden — en aktiv innstilling til utgiftene og til budsjettet, hvor samtlige ledd blir søkt gjort utgiftsmessig bevisste, har gitt resultater. Vi mener at vi for et stort antalls vedkommende har fått en nøktern innstilling når det gjelder krav og forbruk.

Det vi har merket er at man ved felles planlegging av arbeidet ombord har oppnådd å senke gjerdehøyden mellom de tradisjonelle departementer. Dette mener vi har bidratt positivt når det gjelder trivsel, miljø og økonomi.

Er det vanskelig å få skipene med på nye ting som Driftsavdelingen setter ut i livet?

Scan-gruppen svarer:

Det er ikke vanskelig, men det kan ta sin tid. Rederiet bygger på over 100 års tradisjon og sjøfolk er kjent for sin konservatisme, så det er klart at enkelte nye ting og idéer kan ta sin tid å få gjennomført.

Motstand mot forandringer er tilstede hos våre sjøfolk såvel som hos alle mennesker generelt. Med riktig motivering og god oppfølging er ikke problemene større hos oss enn i enhver annen bedrift av vår størrelse.

Det skulle således ikke være vanskelig å få skipene med på nye ting dersom Driftsavdelingen gjennom rederikonferanser, hyppige møter ombord og samtaler på kontoret ivaretar motivering og oppfølging på en riktig måte.

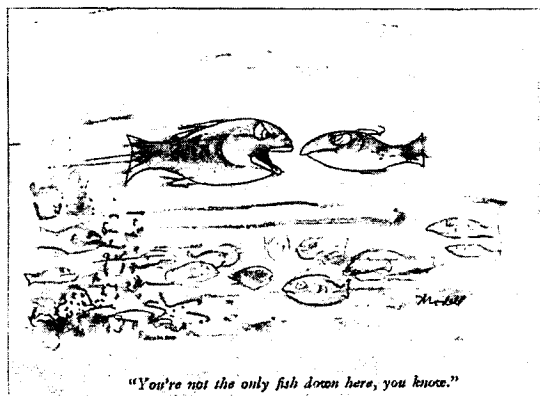
Er det vanskelig å drive med tank/bulk i et typisk linjerederi?

Tank/bulk gruppen svarer:

Nei, og vi er på ingen måte stemoderlig behandlet. Når det gjelder sikkerheten som 1. prioritet, har vi hatt mer eller mindre frie hender. Rekrutteringen av personell har også vært meget bra med folk som har interessert seg for disse spesielle trades.

Vi har imidlertid en følelse av at vi i mange tilfelle er blitt benyttet som «prøvekaniner» blant annet med f.eks. drift med redusert bemanning og alternering ombord, messearrangement hvor kaptein og departementsjefer spiser sammen med de øvrige offiserer, broarrangement med styrepult, bestikkbord og instrumenter i forkant, spesifikasjon til verkstedopphold etc., og hvor de gode resultatene har spredt seg til hele flåten.

Noe som mange kanskje ikke er klar over er rederiets gamle tradisjoner i tank- og trampfart, hvor WW med sin pionér innsats i norsk tankfart allerede i 1912 skapte historie, og en tid var landets største tankrederi. Trampfart med malm og kulltransport var også en realitet før 1ste verdenskrig.



"You're not the only fish down here, you know."

Hvorfor driver ikke WW med prosjektskip?

Barbergruppen svarer:

Vi vet at et prosjektskip bemannet med utplukkete folk og med daglig samarbeid med kontoret vil nå de resultater som var forventet av prosjektet.

Noe helt annet er det når slike ting deretter skal settes ut i livet i hele flåten. Da begynner forvirringen og problemene. Vi velger heller å følge nøye med i alt som skjer i og utenfor rederiet. Dette analyserer og diskuterer vi grundig. Så stikker vi ut kursen vi ønsker å gå. Deretter forberedes alt grundig ved kontoret. Så informerer og instruerer vi skipsledelsen ombord og ved kontoret, og etter denne prosessen — og først da — setter vi tingene ut i livet.

Denne måten har vært vellykket hos oss når det gjelder utviklingen av nye driftsformer. Det illustrerer at vi har stor respekt og forståelse for den tradisjon, konservatisme og treghetsmekanisme som er et sterkt element i vår flåte-struktur, og vi er realistisk nok til å innse at det ikke er noen «easy Way» rundt dette.

Vil driftssystemet på supplyskip og borerigger føre til noen endring i den vanlige WW holdning?

Supplygruppen svarer:

For ca. 5 år siden da rederiet begynte med supplyskip ble det besluttet at rekrutteringen skulle skje fra WW flåtepersonell. Årsaken til denne beslutning var at man ville bygge opp en flåte etter samme mønster og tradisjon som i WW flåten forøvrig.

Dette har vist seg å være riktig og både supplyskipene og borerigg fremtoner seg i dag som meget velholdte og driftssikre enheter. Dette takket være utmerket personell med høye tekniske/moralske kvalifikasjoner, samt gode driftssystemer både ombord og i land.

Når det gjelder «skipsstyle» så er og skal denne ikke være vesentlig forskjellig fra WW style, og glidning i negativ retning er man spesielt oppmerksom på.

Tjenesten som sådan tillater naturligvis et løser antrekk i sjøen, men antrekk som battledress-khaki eller WW kjeledress skal bæres under land.

Det er også meget viktig at personellet er propert, noe de også er,

da befrakterne legger stor vekt på dette også på «catering» siden, og med dette er vi med på å markedsføre våre skip.

Er det vanskelig å få de utenlandske ekspertene til å innordne seg WW driftsmønster og style ombord i riggene?

Rigg-gruppen svarer:

Nei, dette har gått meget bra fordi vi i utgangspunktet bestemte oss for drift i egen regi. Dvs. vi ønsket selv å styre utviklingen av driftssystemer, organisasjon og kvalifiseringen av personell basert på erfaringer fra skipsdrift.

Selvfølgelig er ikke riggdrift det samme som skipsdrift, men forenklet kan vi si at det egentlig bare er selve boreoperasjonen som er helt forskjellig fra hva vi har vært vant med.

De andre funksjonene som teknisk drift og vedlikehold maritime funksjoner og forpleiningstjeneste

har vi kunnet tilpasse riggdrift uten større vanskeligheter.

Dette har gitt oss et grunnlag og en ramme for driften av riggene som våre utenlandske konsulenter for det første har akseptert og for det andre har funnet å være en vesentlig styrke. Problemet har vært diskutert igjennom på forhånd og vi har hatt meget få særlig alvorlige kontroverser. Vi har selvfølgelig også lagt stor vekt på smidighet og samarbeidsvilje hos de konsulenter vi har engasjert.

Kort sagt har vi lykket med å få til et godt samarbeide med positiv innstilling til vår driftsform.

Er driftsavdelingen skikkelig med i planleggingen og byggingen av nye skip?

Teknisk overinspektør svarer:

Stort sett kan det svares ja til det, men intet er jo så bra at det ikke kan gjøres bedre.

Selv om både Nybygg og Drift arbeider for samme sak, så er det ikke til å dreie seg om to interesseforhold. For å si det kort, Nybygg forsøker å bygge relativt rimelige skip — Driften vil gjerne investere i ekstra godt utstyr og legge inn marginer for på sikt å trygge driften og ha noe «å gå på». Her må man jo være meget forsiktig slik at man finner den rette balanse — ikke «kjøpe gullet for dyrt» og heller ikke siden komme i et uføre med svakt og ineffektivt utstyr. Jeg tror vi nå er i ferd med å finne denne balanse i og med at vi allerede under planleggingen samarbeider for å legge forholdene til rette for et praktisk, rimelig vedlikehold og hvor Driftens erfaringer blir lagt frem. På dette tidspunkt er det som regel lett å få gehør for våre forslag, men som naturlig er, desto lenger planene skrider frem og Nybygg kommer innen rammen av begrensninger overfor byggerne, blir det vanskeligere og dyrere å gå til endringer.

Når det kommer til selve oppfølgingen ved verkstedet, er jo Driften i god tid før levering representert ved kaptein, maskinsjef og overstyrermann som sammen med nybygningsinspektørene legger forholdene til rette for Driften.





Reservegodsavdelingen. Avdelingssjef Knut Aasheim (t.h.) med assistent Knut Persson i aksjon.

Hvordan greier dere å få frem alle reservedelene som skipene bestiller fra hele verden?

Res.godsavdelingen svarer:

Nøyaktige bestillinger fra skipene, vårt valg av leverandører, nøye instruksjoner til disse, og senere omhyggelig oppfølging av leveringstider og av skipenes seilingsprogrammer er nødvendig.

Skip — bil eller fly benyttes, avhengig av delenes dimensjoner, forsendelsestid til disposisjon, — og hvor akutt behovet er ombord eller hvilke konsekvenser en manglende levering kan ha for driften av skipet.

Rederiets instruksjoner sier at bestillingene fra skipene skal skje i så god tid som mulig, slik at rush-ordre og flyforsendelse kan unngås. Dette gjør det nødvendig med god planlegging, forberedelser og oppfølging ombord, noe maskinsjefene fortsatt må utvikle og forbedre så meget som mulig.

Behov ved havarier kan selvsagt ikke planlegges, og hastverks-leveranser kan være påkrevet. I slike tilfeller satser vi om nødvendig våre — og leverandørers — kvelder og week-ends, med avtaler om privat-telefoner, vakter ved lagere, sjåførere og tollbod så langt dette er mulig, og i alvorlige tilfeller kan det bli chartering av fly.

Hvilken betydning tillegger Rederiet et effektivt og godt Stuertdepartement?

Stuertinspektøren svarer:

Som stuertinspektør er jeg glad for at jeg kan svare at firmaledelsen tillegger dette meget stor betydning. For det første er det i erkjennelsen av at et effektivt stuertdepartement er en indirekte, sterkt medvirkende faktor til at totaldriften blir effektiv. «A happy ship is an efficient ship».

For det andre bidrar dette departement sterkt til å selge vår WW profil gjennom uttallige selskaper og arrangementer ombord, og det hersker vel ingen tvil om at veltaget mat servert i rene og pene omgivelser befester inntrykket av at alt det øvrige er like bra.

Det er ellers med glede at jeg registrerer at mine stuertkolleger ombord stadig lever opp til disse krav selv i en tid hvor dette departement har gjennomlevet en drastisk rasjonalisering.



Karene i Rig-gruppen samlet. Fra venstre: Buddy Webber (USA), inspektør Franz Kirchhoff, gruppeleder Oluf Johs. Hovland, materials manager Terje Dageid, Bob Davies (USA), office manager Jan Gaare og inspektør Christian L'orange.

Hvorfor kjører dere så hardt på dette med generalleverandører? Stoler dere ikke på offiserene?

Innkjøpsavdelingen svarer:

Jo, selvfølgelig stoler vi på vårt befall. Etableringen av Generalleverandør-systemet ble imidlertid gjort for å være til hjelp både for befall og rederi. Vi innså nemlig nødvendigheten av å få en radikal reduksjon og dermed bedre kontroll og samarbeid med et mindre antall leverandører på verdensbasis.

I systemet er dessuten innbakt et kombinert ansvar for innkjøp, idet rederiet sentralt vurderer og utnevner leverandører mens befalet vurderer og avgjør hva som skal kjøpes og hvor det skal kjøpes.

Hvorfor vi kjører så hardt på systemet?

Her kan jeg bare svare at i et rederi med vår størrelse ville ethvert system ganske hurtig rakne uten en effektiv oppfølging.

Hvorfor må «Økonomisk helhetsvurdering» sendes hjem?

Har ikke kapteinen noen myndighet?

Driftssjefen svarer:

Den tid er forlenget forbi, og vil neppe komme igjen, hvor et skip har egenkapasitet i arbeidskraft til å løse alle drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Følgelig må kapteinen lede driften ombord ut fra en totalvurdering av egne ressurser og eksterne virksomheter.

Dette er administrativt sett komplisert. Økonomisk helhetsvurdering var et verktøy for å lære oss til å arbeide etter slike tanker, og godkjenningen fra kontorets side var et nødvendig trinn i denne utvikling.

Nå er vi kommet mye lenger. De fleste skip har nå en fin bedriftsøkonomisk tenkning over alt de foretar seg. Dette har vi da selvsagt tatt konsekvensene av.

Nå heter det ikke lenger «økonomisk helhetsvurdering», men kun «Arbeidsplan». M.a.o. vurderingene er en selvfølge. Videre skal ikke planen godkjennes av kontoret. M.a.o. kapteinene er delegert utstrakt myndighet og friheten er vesentlig større enn før.

Men vi må alle huske at det er frihet under ansvar.

Til slutt, og fordi vi gjerne lar kvinnene få det siste ord: Hvorledes er det å være sekretær og jobbe for karene i Driften?

Vi spør Gerd Borge-Andersen og Perdis Wikstrøm.

Her i Driftsavdelingen er vi bare *to* damer, hvorav den ene jobber 3 dager i uken. Det sier seg selv at når vi da skal maskinskrive alt som produseres av brev, notater, rapporter, lister etc. fra 21 driftsinspektører med like mange forskjellige håndskrifter — ja da kan det gå vilt for seg. Men dette ser vi på som en utfordring til å bruke tankene og arbeide selvstendig med stoffet.

Det er nok mer enn én gang vi sukker oppgitt når arbeidsmengden er ekstra stor, men det fortar seg snart — og hvorfor? Fordi «karene våre» som er forskjellige i sinn og skinn — like forskjellige som håndskriftene — har noe til felles, de er alle tidligere sjøfolk og vi føler at det går an å snakke med dem.

Men sekretærjobben er ikke bare skriving. Her er mengder av post og telex som hentes og bringes rundt, så vi småløper endel innimellom. For å holde oss



Gerd Borge-Andersen og Perdis Wikstrøm i papirhaugen.

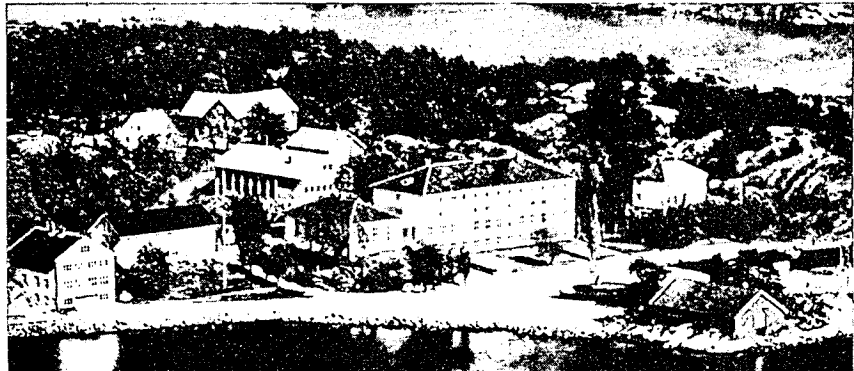
til sjøen er vi enige om at det er «tungrodd» når det gjelder vår plassering i landskapet, men det er ikke så lett for oss damer å bli hørt i denne sammenheng.

All denne syting og klaging til tross, vårt motto er «For speed and service».

Vi tar det meste med et smil og vår konklusjon må bli at vi liker oss godt i arbeidssituasjonen fordi vi har hyggelige og omgjengelige medarbeidere.

Bjarne Amundsen:

RISØR FOLKEHØY- SKOLE



Sørlandet forbinder nok de fleste med hvitmalte skipperhus, sommer, sol og Julius Hougens båtradio. At landskapet kan fortone seg noget annerledes og adskillig barskere, ser vi i disse dager, da det blide Sørland bokstavelig talt sner ned. Under et besøk på Risøy Folkehøyskole ifjor høst, fikk også vi se annet enn skyfri himmel og skjærgårdsideyll. Havet sto på og brøt over båer og skjær og flomvannet sto parallelt med riksveien. At skolen, tross disse ytre omstendigheter ga oss et flott inntrykk, kan bare bekreftes.

Skolens rektor og lærerkrefter forøvrig, har klart å skape en fin tone i klasserom, spisesal og id-

rettshall. Her finnes fotball- og håndballbaner, turnsal og svømmehall. En stall med ridehester står også til disposisjon. En fin og kameratslig tone kan kun skapes i ly av disiplin og style. La-det-skurementalitet er et ukjent begrep på Risøya. Her er plass for begge kjønn, nye linjer er åpnet for lærevillige unge piker, som samtidig gjør skolemiljøet ennå triveligere.

Det ligger i navnet at vi ikke har med en førstereis-skole å gjøre, men en ærverdig og gammel institusjon som gir videre utdanning. Skolens ledelse har imidlertid vært oppmerksom på den vanskelighet det er for en sjømann som har seilt flere år etter avsluttet skolegang

og så begynne på en av de mange maritime skoler. Meget er glemt siden den gang, mange sene nattetimer må brukes for å repetere og gå tilbake i gamle bøker og tabeller. For de som har meldt seg til maritime skoler innviteres til et lynkurs på 6 uker, med særlig vekt på matematikk, norsk og engelsk. Kurset starter 1. juni. Et ypperlig tiltak og et glimrende tilbud. Her kan faktisk skole og ferie kombineres. De som måtte ha interesse kan skrive til Risøy Folkehøyskole, 4912 Gjeving, Tvedestrand.

Tross høstflom og vinterkulde, vet vi at sommerlig solgangsbris vil gjenskape det blide Sørland. Det som eier en hemmelighet...

WOS – World-wide service ?

Vår grad av internasjonalisering kan i dag enklest beskrives ved angivelse av operasjonsområde for hver av de 14 skip i vår flåte:

Tender Trout	— Syd-Øst Asia
» Trigger	— PG/AG
» Searcher	— Middelhavet
» Turbot	»
» Trumpet	— Nordsjøen
» Tarpon	»
» Senior	»
» Power	»
» Pull	»
» Carrier	»
» Clipper	»
» Captain	»
» Commander	»
» Contest	»

Vi kan vel neppe med dette hevde at vi i dag representerer world wide service. Like klart er det vel at det er uhyre få av våre konkurrenter som kan.

De viktigste områder for oljevirkksomheten til havs er:

- 1) Nordsjøen
- 2) PG/AG
- 3) Syd-øst Asia
- 4) Brazil/Argentina
- 5) Mexico-gulven
- 6) Far East
- 7) Australia
- 8) Middelhavet
- 9) Vest-Afrika

Vi ser at det er flere av de viktige havområder hvor vi ikke er engasjert.

Vårt engasjement i Syd-Øst Asia, PG/AG og Middelhavet slik det fortoner seg i dag, er ikke av særlig permanent karakter, men er heller resultat av den aktuelle markeds-situasjon. På grunn av det meget svake Nordsjømarked, har vi måttet akseptere enkeltoppdrag uten å kunne ta videre hensyn til vår mer langsiktige målsetning. Selv ikke med en meget sterk ekspansjon vil vi noengang være representert i samtlige viktige havområder.

Vår målsetning er i løpet av et års tid å være solid etablert i PG/AG — Syd-Øst Asia. Deretter i løpet av neste 5 års periode å etablere oss i tre—fire andre viktige områder for oljevirkksomhet til havs. Bakgrunnen til at vi må gå såvidt forsiktig frem henger sammen med vår målsetning.

Og denne vår fremste målsetning er å tilby våre brukere bedre kvalitet enn noen av våre konkurrenter. Det er således ikke interessant for oss å operere i PG/AG med kun ett skip over en lengre periode. Ett eller to skip krever nemlig samme back-up apparat som fire—fem skip dersom vi skal gjøre jobben skikkelig.

Vi vil derfor få oppleve at vi fremdeles tar et og annet tilfeldig oppdrag i fjerne farvann, ihvertfall så lenge markedet generelt fortsatt er svakt. Samtidig vil vi bevisst etablere oss i ett område ad gangen. Dette arbeidet vil fortsette



Leif Landsverk er daglig leder av Wilhelmsen Offshore Services.

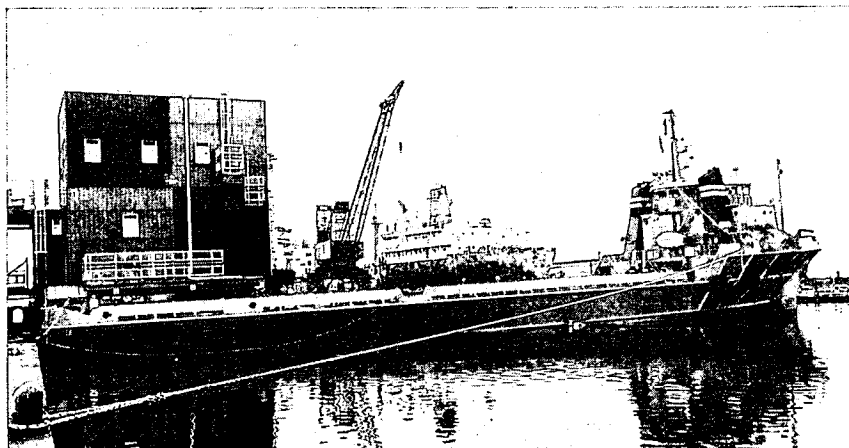
selv når markedet forbedrer seg i Nordsjøen.

Vår internasjonalisering må ikke bestemmes ut fra kortsiktige svingninger i markedet, og vi må være villige til å tape på ett års sikt som følge av vår politikk. Som medlem av WW gruppen, har WOS på samme måte som de andre deltaende selskaper fordelene av nettopp å kunne ha råd til å anlegge en slik filosofi. Vår internasjonalisering må være basert på troen på de langsiktige muligheter.

Det er de fem eldste skipene i vår flåte som direkte danner basis for vår internasjonalisering. «Mangone-skipene» (bygget ved Steward and Stevenson Inc's Mangone Shipyard i Houston) — alle med navn Tender T.

Disse skip ble levert i perioden 1972—1974. Den tekniske utvikling har gått så raskt at det er vanskelig å konkurrere i Nordsjøen med de nyeste skip. Det viktigste er imidlertid at denne skipstype, kombinert ankerhåndterings/forsynings-skip, er blitt en standardvare. Hele 50—60% av våre driftsomkostninger på disse skip er mannskapsutgifter.

Vi kan derfor neppe regne med at denne type skip i årene fremover vil gi oss de store overskudd. Berettigelsen disse skip har i vår flåte ligger i at de er med å utvide vår basis og dermed gi bredde og stabilitet. Til en viss grad kan vi trekke parallellen til forholdet mellom linjefarten og WW's øvrige skipsdrift på lengre sikt.



TENDER COMMANDER beliggende i Swansea, England.

Lasten den skal ha ombord er 400 tonn kompressormodul som skal fraktes til en plattform i Nordsjøen.

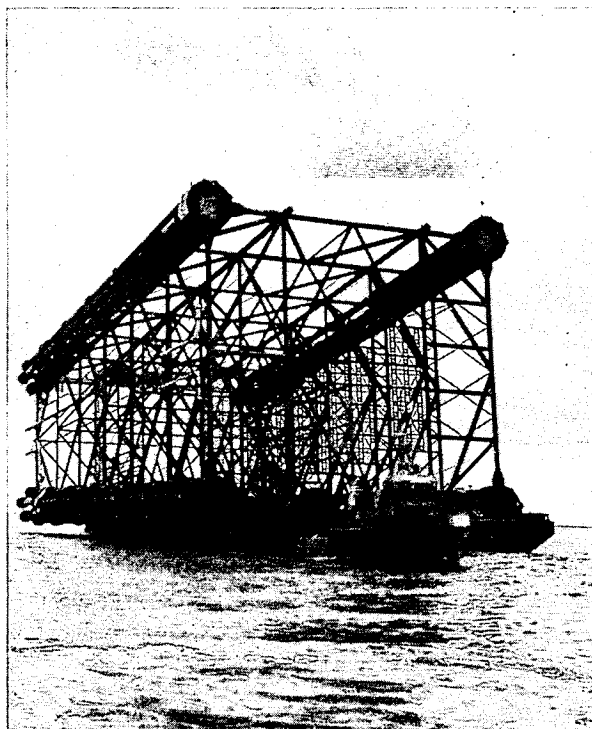
Den risikobalansering som WW har oppnådd gjennom spredningen på linje/tank/bulk/oljevirkosomhet, har WOS hatt som målsetning å oppnå i mindre målestokk gjennom spredning på markedene:

- oljeleting
- utbygging av oljefelt
- produksjon fra oljefelt

De fem «Mangone-skip» er alle bygget for oljeletingsmarkedet. Det er i neste ledd i prosessen, det vil si i utbygging av oljefelt at vi hittil har hatt vår største tekniske og dermed kommersielle suksess, nemlig gjennom våre SPC's, de fem Tender C.-skip. Forenklet kan vi si at det er disse skip som har muliggjort vår oppbygging av reserver, anlegge en langsiktig filosofi, og som har satt oss i stand til nå å kunne interessere oss for annen fase i vår ekspansjon, internasjonaliseringen og en forestående utvidelse av antall enheter i flåten.

Vår oppbygging av flåten til 14 pågikk fra september 1972 til april 1976. Vi gjennomgår nå en konsolideringsfase før vi fortsetter ekspansjonen. Vi har i denne tiden forsøkt å besvare spørsmålet: Bør vi fortsatt være i denne virksomheten? I så fall må vi på sikt ekspandere. En vesentlig del av den ekspertise som WW besitter og som WOS kan trekke på, ligger nettopp i volum.

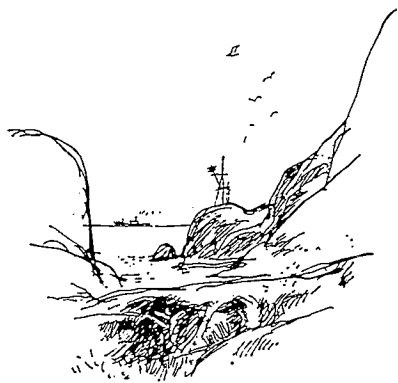
Vi kan i dag hevde at virksomheten i WOS har livets rett og at den representerer et varig engasjement.



TENDER PULL på vei fra Cherbourg til Claymorefeltet i Nordsjøen. Det kjempemessige slepet består av en stålplattform tilhørende Occidental of Britain Ltd.

ET GODT SKIPSBIBLIOTEK ER VIKTIG

Vi anser et skipsbibliotek med godt utvalg som viktig for et tankskip som TITUS, sier 2. styrmann Jostein Sagberg. Han virker som bibliotekar ombord med base fra et meget fint innredet bibliotek/konferanserom. Av typen bøker blir Bagley, MacLean med flere mest lest, men det er variert tilbud til alle og han har inntrykk av at de fleste benytter seg av det. Ellers forsikrer han oss at Skib-Rederi (Skib O'hoi) leses fra perm til perm. Også blader som Farmand og NÅ. Aviser som VG og NH & ST bør selvfølgelig sendes med flypost og lande ned ferskest mulig. Lokalaviser er mest rettet til den enkelte, og de som har interesse av det sørger for å få den tilsendt privat ombord.

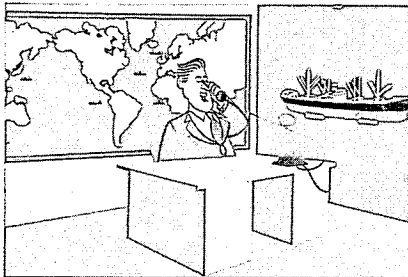


Fra biblioteket på TITUS. 2. styrmann Jostein Sagberg er i full gang med skapordning og registrering. Her i en bokprat med messepike Ragnhild Junge.

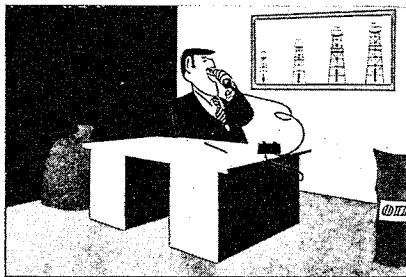
Befraktning i praksis

Introduksjon av partene

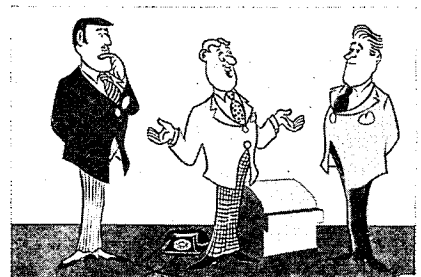
Begrepene REDERI — MEGLER — BEFRAKTER er vel kjent for de fleste, men hvordan befraktning i praksis foregår er kanskje ikke fullt så velkjent. Det har imidlertid vist seg å være en viss interesse for temaet og vi vil derfor i grove trekk prøve å komme litt nærmere inn på dette og forsøke å gi en liten skjematisk innføring i hva det hele dreier seg om.



REDEREN



BEFRAKTEREN



MEGLEREN

REDEREN er den ene hovedpersonen i spillet. Han sitter på tonnasjen og representeres som regel av en funksjonær i rederiet. Den gamle typen «Reder» (hvor Rederen selv er i kontakt med megler) eksisterer nesten ikke lenger, så når vi i denne sammenheng snakker om «Rederen», så snakker vi som oftest om en større organisasjon.

BEFRAKTEREN er den andre hovedpersonen i spillet, og han sitter på lasten. I praksis er også «Befrakteren» som oftest en større organisasjon. Denne organisasjonen kan også utføre «Reder»-funksjonen i enkelte tilfeller, liksom Rederorganisasjonen i enkelte tilfeller kan utføre «Befrakterfunksjonen». Vi i rederiet Wilh. Wilhelmsen utfører f.eks. både «Befrakter»- og «Reder»-funksjonen, i og med at vi på den ene siden slutter inn tonnasje (utfører «Befrakter»-funksjonen) og på den annen side også slutter ut tonnasje (utfører «Reder»-funksjonen). Dette vil imidlertid bare komplisere bildet noe, så vi vil her holde oss til en ren «Reder» på den ene siden og en ren «Befrakter» på den andre siden. Befrakterens og Rederens interesser går i forskjellig retning. Befrakteren ønsker selvfølgelig å betale minst mulig for transporten av sine varer, mens Rederen selvfølgelig ønsker høyest mulig frakt for sitt skip.

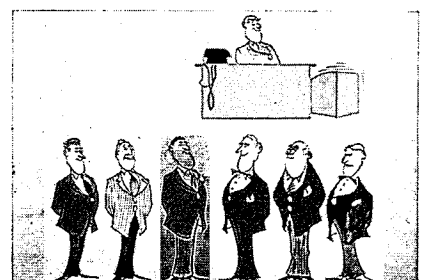
MEGLEREN — den tredje person i spillet har imidlertid den funksjon å bringe Rederen og Befrakteren sammen, prøve å overtale den ene hovedpersonen til å se tingene mer med den andre hovedpersons øyne og omvendt. Han prøver altså å megle frem enighet mellom de to hovedpersonene, Rederen på den ene siden og Befrakteren på den andre, og metodene som blir brukt er mange.

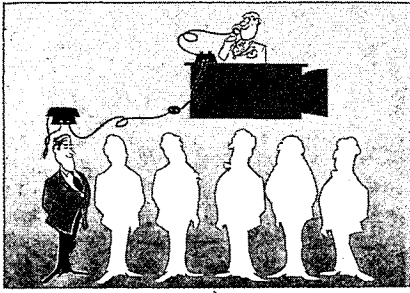
Megleren er som regel full av gode idéer, men det er selvfølgelig hovedpersonene som tar den endelige avgjørelse og som må svi for denne hvis noe går

galt. Det nytter ikke da å gå til megleren og si «men du sa jo «sånn og sånn, så man bør velge sin megler med omtanke. Det er derfor også som regel flere enn én megler involvert i en slutning. Man snakker gjerne om Reders megler på den ene siden og Befrakters megler på den andre. Dette skyldes også i mange tilfeller det faktum at Reder og Befrakter befinner seg i forskjellige verdensdeler og man bruker «lokale» meglere, men dette vil igjen komplisere bildet, så la oss holde fast ved at når vi nå snakker om «Megleren» så snakker vi om den totale meglerfunksjon.

Meglerens oppgaver

Megleren må finne nye veier og markeder. Det er megleren som i størst grad skal finne frem til mulige forretninger og foreslå disse for reder/befrakter. Videre kan meglerens oppgave være forslag og assistanse i forbindelse med kontrahering, kjøp, salg, finansiering o.s.v. Det er da også ofte at disse tingene går i hverandre ved for eksempel at megleren kanskje foreslår for en reder å kontrahere eller kjøpe et skip som megleren allerede kan skaffe beskjefligelse til — med andre ord en form for pakkeforlag.





Full aktivitet i vår Dry cargo avdeling. Avdelingssjef Aage Aaberg og befrakter Bjørn Finstad.

Hvordan arbeider megleren?

Meglerne her i landet har kontakt med en rekke meglere i de viktigste shipping-byer rundt om i verden, og når den norske megleren for eksempel etter oppdrag setter ut en ordre på vegne av en Befrakter eller Reder, konkurrerer disse meglere om å komme først tilbake med en mulig kandidat for ordren.

Generelt sett får en megler inn ordrene fra hele verden pr. telex, telefon og telegram. Han har igjen kontakt med en rekke Redere, og kan i grunnen sammenliknes med en «Drosjesentral», hvor bestillingene strømmer inn og drosjeeierne, d.v.s. Rederne, står klare med sin drosje eller sitt skip for å ta seg av oppdragene, men med den vesentlige forskjell at Rederen ikke må «kjøre» før han er fornøyd med Meglerens forslag (ratemessig, lastemessig og disposisjonsmessig f.eks.).

Når så en passende ordre kommer inn, tar Megleren kontakt med den Reder han vet har passende skip i posisjon, og her gjelder det å være først ute.

Dette er kanskje ikke så vanskelig når ordren kommer inn i kontortiden, men når man vet at det normalt er en times forskjell mellom London og Oslo, og hele seks timers forskjell mellom New York og Oslo, samt åtte timers forskjell mellom Tokyo og Oslo den andre veien, og at arbeidsrytmen også ellers er forskjellig, kan det mange ganger bli å vekke Rederen opp i hans gode søvn, og da bør ordren som kvoterer helst passe skipets posisjon i hvert fall.

Når så forhandlingene kommer i gang, er det Meglerens evne til å arbeide de to partene mot enighet som veldig ofte er avgjørende for om det skal bli en slutning eller ei.

Meglerens betaling

Når Rederen får sin betaling, får også Megleren sitt oppgjør som vanligvis uttrykkes i en prosentsats av frakten eller hyren (1 1/4%). Det er alltid Rederen som betaler kommisjonen, ikke Befrakteren. Meglerens kompensasjon kan kanskje enkelte ganger synes høy (og er det også ofte), men man skal huske at Megleren er et nødvendig onde, og det ligger kanskje mange mislykkede forsøk bak (som megleren ikke får noen betaling for) før det en dag lykkes å slutte skipet.

Hvordan er Megleren organisert?

Som det ble nevnt innledningsvis, konsentrerer én seg kanskje om å representere Rederiet, mens en annen tar seg kanskje av Befrakters interessener. En tredje spesialiserer seg kanskje på å representere skipsverft.

Men som på Reder- og Befraktersiden er det som regel en større organisasjon vi tenker på — meglerkontoret som kan ha opptil 50/60 funksjonærer. Det er her da inndelt i avdelinger — en tar seg f.eks. bare av tankskip og oljelaster, en annen tar seg av Dry Cargo skip og tørrlast, en tredje tar seg av kjøp og salg og kontrahering av nye skip o.s.v. Over det hele er det som regel en ledelse som knytter de forskjellige avdelingens arbeide sammen.

Konkurransen

Man kan kanskje spørre seg om det er noen konkurranse meglere imellom, eller om de har mer eller mindre «delt» markedet mellom seg. Enkelte Redere eller Befraktere bruker kanskje bare en eller et par Meglere, men det er nettopp ved å bruke flere at systemet med Meglere har sin sterke side etter vår oppfatning — skulle ikke den ene Megleren ha ordren eller skipet som passer (eller være våken nok til å finne den rette forretning) — står det alltid en rekke andre der klar til å ta hans plass. Dette har også sin begrensning selvfølgelig, men som regel er det sundt å ha i hvert fall en tre/fire Meglere som «slåss» om hvert skip eller ordre, og dette er det system vi bruker. Det er ofte «minuttene» som teller når det står på som verst, og det er da viktig at Megleren har konkurranse.

Utdannelsen

Det går ikke an å ta eksamen i shipping, men praksis, muligens spedd opp med noe teori, er den veien man må gå, og i denne forbindelse er det svært ofte vanlig at man begynner med et opphold i et Meglerfirma, gjerne i utlandet. Enkelte går så kanskje over i et Rederi senere, selv om det finnes utallige eksempler på at også det motsatte skjer. I hvert fall er det erfaring gjennom praksis som ser ut til å telle mest i denne gren av vår næring.

The voice of Dubai

I den sydlige delen av den Arabiske Gulf ligger endel mindre sjeikedømmer som går under fellesbetegnelsen United Arab Emirates. UAE består av 7 stater, og en av dem er Dubai.

Dubai er ung som havn — kaiene ble åpnet i 1970. Tidligere ble Gulf Agency benyttet som rederiets agenter i Dubai, men i 1972 ble det inngått en overenskomst med Mr. Fayed, og Dubai International Agencies ble opprettet. Samarbeidet ble i 1976 forsterket, og agenturet skiftet navn til Barber International Shipping (UAE) Ltd.

I 1968 tiltrådte Mr. Ian MacKenzie stillingen som Owners Representative for Middle East, og har siden 1972 hatt Dubai som base. Med rederiets 3 linjer inn til Gulfen, økende trafikk, lange ventetider og registreringssystem for skipene ble det nødvendig å få dette koordinert på en effektiv måte, og resultatet ble radiostasjonen «Tønsberg».

Skib-Rederi: Hvordan var begynnelsen Mr. MacKenzie?

IM: Like all beginnings, a certain amount of trial and error was involved. Our first aerial on the office was two old lengths of piping, which stayed in place more by good luck than judgement! One of our biggest problems was earthing the set, because conductivity in Dubai is notoriously poor due to lack of underground water. So we decided to earth the set to the office water pipes, but had to discontinue this as anyone washing their hands when we were transmitting quite literally had a «shocking experience»! For our first test transmission we spoke to a supply boat in the Creek (200 metres away) and were very pleased that we could hear each other! We have come a long way from those days, and over the years have had particular help from WW radio operators, who have contributed some very good suggestions to improving the range and power of the set without exceeding the permitted local wattage. We now have proper tower aerials located in such a manner that they point directionally right up the Gulf. The aerials are an exact distance apart, and the aerial wire cut to give us maximum transmission and reception capability on 4 megacycles. This means we have good contact with vessels as far apart as the Red Sea, Karachi and Iran.

Skib-Rederi: De har vært lenge i Gulf-området?

IM: Since 1963 — I'm told if you stay here for 25 years you can apply for citizenship!

Skib-Rederi: Såvidt jeg vet snakker De bl.a. Farsi (iransk), hvordan går det med norsken?

IM: Learning Farsi was a case of force majeure, as it was completely necessary for survival when I was stationed in Bushire. Simple tasks like shopping, ordering gangs, making telephone calls, all had to be done in Farsi, otherwise all you got was a blank look. I can also make myself understood in Arabic, and understand a certain amount of Norwegian, but the pressures to speak either of these two languages are not the same.



Ian MacKenzie på sitt nye kontor.
(General Manager, Barber International Shipping (U.A.E.) Ltd.)

Skib-Rederi: Hvordan er vi nordmenn, er vi noe for oss selv, er vi vanskelige å ha med å gjøre?

IM: I like your sense of humor.

Skib-Rederi: Hvordan er arbeidsdagen for en Owners Representative i Gulf-området?

IM: It is certainly varied, interesting and busy, and I cannot think of a time when I have been bored through having to do a monotonous or repetitive job. I have learned a tremendous amount in my stay here, and no doubt shall continue to do so.

Skib-Rederi: Hva vil De spå for Gulfen generelt og Dubai spesielt i fremtiden når det gjelder shipping?

IM: Trade to all the Gulf has increased approximately 50% per annum cumulatively for the last 5 years. There is no end in sight, although one must expect saturation point will be reached sooner or later. The person who can predict accurately when that point is going to come will have a great advantage. Without exception, every port in the Gulf has had severe congestion problems over the last few years, and the message has certainly got home to the various governments, all of whom have gigantic port expansion schemes in hand or on the drawing board. It would be quite realistic to expect congestion to be a thing of the past within a maximum of 4 years. Flag discrimination is always one of the problems that is likely to be faced in dealings with developing countries.

Skib-Rederi: Hva med et nært samarbeide mellom f.eks. norske rederier og arabiske interesser, f.eks. linjer med norsk og arabisk kapital, men med norsk kontroll og «management»?

IM: There are increasing numbers of foreign companies engaged in, or discussing, joint ventures

with Arabian or Iranian interests. We ourselves have done just this with the joint venture agency chain that has been set up throughout the Gulf with influential local partners and our own management. This has given us a good and close contact with some of the most important people around, and we could now be considered in a position to step in whichever direction future policy and circumstances dictate.

Skib-Rederi: Ønsker for 1977?

IM: The standard Lebanese reply to this question is «Santé, prospérité, et feloos en quantité», which translated is «Health, prosperity and money in large quantities». I would confine my wishes to sanity, health, and cargo in large quantities!

Pr. idag er det kapt. Bjørn Schäffer som er radiostasjonen «Tønsberg's Elster, Kringkastingssjef og hallomann i en og samme person. Schäffer er tidligere kjent fra WWs Cargo Handling hvor han var «flyvende lasteinspektør» i 9 år. Kapt. Schäffer tiltrådte stillingen som «Operational Manager» for Gulfen i februar 1976, og er nå kjent som «stemmen fra Dubai». Vi spør hvordan overgangen fra R.A.5 til Dubai har vært?

BS: Uten problemer, hvis det er det du mener. Ellers bedre kontakt med skipene, mindre med fly og flyplasser.

Skib-Rederi: Litt om Radiostasjonen, Schäffer?

BS: Vi har en radiostasjon type «Sailor» T 122 med en rekkevidde opptil 2000 n.m., noe avhengig av atmosfæriske forhold. Er på luften to ganger daglig — 0600 og 1300 GMT, ellers når det er behov for det, i nødstilfelle 24 timer i døgnet. Normalt sender vi på 4117,2 Kos. SSB og lytter på 4078,8 Kos. SSB. Vi kan sende på frekvenser fra 2 til 4 MHZ. Vi har vanligvis kontakt med skipene 4 dager før de ankommer og 4 dager etter de forlater Gulfen. Som oftest kun med linjeskipene, men har også hatt kontakt med WW tankere.

Skib-Rederi: Du får og gir en masse opplysninger, er det mye rart å høre f.eks. mye unødig snakk?

BS: Nei, når et skip har ligget til ankers i flere uker uten annen kontakt enn oss, er det klart at vi må ta oss tid til en spøk i blant.

Skib-Rederi: Hvordan virker de forskjellige skipene på deg, og hvordan tror du du virker på dem?

BS: Hvis du mener inntrykk så føler jeg det som om vi sitter ombord og prater. Ombord tror de sikkert ofte at jeg ikke har lyst til å snakke, men det er tiden som ikke strekker til, har jo litt annet å gjøre også.

Skib-Rederi: Kan skipene forbedre seg med hensyn til f.eks. opplysninger?

BS: Hvorfor?. Skipene er meget informative. Jeg tror vi har en utmerket kontakt med alle, og at de setter pris på å utveksle opplysninger.

Skib-Rederi: Radiostasjonens betydning idag?

BS: Tror ikke vi kunne klare oss uten radiokontakten lenger, med ventetider og varierende forhold er det absolutt nødvendig å kunne omdirigere et skip i siste øyeblikk. Radioen har spart linjene for forskjellige dager og tonnevis med bunkers ved at vi



Radio Tønsberg (alias kaptein Bjørn Schäffer) «på luften».

ved vår kontakt kan ha skipene på rett plass til rett tid.

Skib-Rederi: Litt om familie og privatlivet Schäffer?

BS: Hva er det, har ikke tid til slikt. Men vi bor jo bra, her er gode skoler for ungene, så ingenting å klage over. Her finnes moderne supermarkeder med et variert utvalg av varer inkludert frysevarer, selvom kvaliteten ikke alltid er den beste. Har også flere mil lang badestrand med fint badevann året rundt. Vi har full frihet, kan reise og gjøre hva vi vil, og sist men ikke minst, kona behøver ikke å dekke ansiktet med slør eller maske slik de lokale kvinner må.

The Onion

INNSAMLING OMBORD

Fra besetningen på B/C TACHIBANA er sendt kr. 1100,— til Norges Blindforbund.

Fra M/S TANABATA er sendt kr. 570,— til Regnbueaksjonen -76.

Fra velferdskassen på T/T TITUS er det sendt kr. 200,— til Frelsesarmeen.

Fra M/S TARN er det samlet inn kr. 300,— for Frelsesarmeens gavekonto.

Fra besetningen på M/S TROLL FOREST er sendt kr. 830,— til Frelsesarmeens gavekonto.

M/S TIJUCA har gitt et gavebeløp på kr. 600,— til adoptivklassen på Lilleaker skole.

M/T TIGRE har ved hjelp av innsamling og bingo fått inn kr. 1000,—. Målet for dette var å skaffe oppvaskmaskin til Sjømannskirken i Dubai.

Ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø i land

I slutten av januar 1977 vedtok Stortinget en ny lov som erstatter den gamle arbeidervernlov fra 1956. Loven har fått et sterkt utvidet gyldighetsområde og dette kommer bl.a. til uttrykk i navnet: LOV OM ARBEIDERVERN OG ARBEIDSMILJØ. Den gjelder firmaets virksomhet i land: Hovedkontoret, Ørsnes og Filipstad. Loven trer i kraft til sommeren.

Lovens målsetting

På moderne manér åpner lovteksten med en målsetting som vi gjengir nedenfor for at man skal få et inntrykk av hva som er nytt.

Målsettingen er:

1. å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstakerne full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger og med en verneteknisk, yrkeshygienisk og velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske utvikling i samfunnet.
2. å sikre trygge tilsetningsforhold og en meningsfylt arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker.
3. å gi grunnlag for at virksomheten selv kan løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeide med arbeidslivets organisasjoner og med kontroll og veiledning fra offentlig myndighet.»

Loven er, som det fremgår, meget omfattende og tar sikte på å dekke alle de forhold i arbeidssituasjonen som har betydning for de ansattes fysiske og psykiske helse og velferd. Loven skal gi vern mot ulykker og yrkessykdommer, mot slitasje, stress og mistrivsel.

Arbeidsmiljøet

Loven presiserer nærmere hvilke krav arbeidsmiljøet må oppfylle for at målsettingen skal nås. Miljøet skal være «fullt forsvarlig». Dette innebærer bl.a. at en viss minimumsstandard skal være oppfylt uten hensyn til omkostningene. Videre kreves det at virksomheten skal innrettes og arbeidet organiseres på en slik måte at de ansatte er sikret mot skader på liv og helse så langt dette praktisk lar seg gjennomføre. Man regner dog ikke med at all risiko kan fjernes, idet en viss risiko alltid vil være til stede når det dreier seg om menneskelig aktivitet på en arbeidsplass.

Hva spesielt arbeidsplassene angår, er det gitt nærmere bestemmelser om arbeidsplassenes dimensjon og innredning, om klima og lysforhold, støy og forurensninger, sanitær- og velferdsrom og tiltak mot fare av forskjellig art.

Helt ny er en paragraf om utformingen av arbeidet, som lyder:

«Ved planlegging og utforming av arbeidet skal det tas hensyn til den enkelte arbeidstakers mulighet for selvbestemmelse og faglig ansvar.

En skal tilstrebe å unngå ensformig gjentakelsesarbeid og arbeid som er styrt av maskin eller samleband på en slik måte at arbeidstakeren er forhindret fra selv å variere arbeidstakten.

Arbeidet skal ellers søkes utformet slik at det gir mulighet for variasjon og for kontakt med andre, for sammenheng mellom enkeltoppgaver og for at arbeidstakerne kan holde seg orientert om produktionskrav og resultater.»

Arbeidsgiverens plikter

Hovedansvaret for gjennomføringen av loven legges på arbeidsgiveren. Arbeidsgiverens ansvar er nærmere presisert gjennom et handlingsprogram i 8 punkter, som nevner de mest sentrale forebyggende tiltak som det erfaringsmessig er nødvendig å gjennomføre for å skape et sikkert og godt arbeidsmiljø, så som kartlegging av risikoforholdene, opplæring og introduksjon av arbeidstakerne, kontroll med arbeidsmiljøet m.v. Arbeidsgiveren har en selvstendig plikt til å gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å oppnå et fullt forsvarlig arbeidsmiljø i virksomheten.

Arbeidsmiljøutvalg og verneombud

Et av lovens siktemål er å sikre de ansatte deltagelse og innflytelse ved utformingen av sitt eget arbeidsmiljø. Grunnlaget for økt innflytelse fra de ansatte søkes oppnådd gjennom organisert verne- og miljøarbeide i virksomheten.

Av de rent konkrete tiltak som loven forutsetter, nevner vi således at det skal opprettes et arbeidsmiljøutvalg der arbeidsgiveren, de ansatte og verne- og helsepersonell er representert. Blant de saker arbeidsmiljøutvalget skal behandle, er:

Spørsmål som angår bedriftshelsetjeneste og den interne vernetjeneste,

spørsmål om opplæring, introduksjon og opplysningsvirksomhet i virksomheten som har betydning for arbeidsmiljøet,

andre planer som kan få vesentlig betydning for arbeidsmiljøet, så som planer om byggearbeider, innkjøp av maskiner, rasjonalisering, arbeidsprosesser, arbeidstidsordninger og forebyggende verne-tiltak.

MINI MAL

Da steppet Jonassen



Med fare for å bli uglesett av fantasiløse mørkemenn samt pådra meg Tenfjords medisinske vrede, vil jeg i reklameforbudets dystre vinterstid fremføre et velment forsvar for den så utskjelte alkohol og den lette, fine rus. Med fordums serveringsdame på Blom våger jeg å påstå at alkoholen har gjort mer godt enn vondt. Med et par enkle, sikkert naive, eksempler, vil jeg forsøke å bekrefte denne min ærede påstand:

Befalskonferansen på Rauland ble for meg en rik opplevelse og ga varige inntrykk av Telemark og mennesker jeg møtte. Overstyrmann Jonassen skilte seg ut ved sin passivitet og anonymitet. Hans tale var ja og nei, som riktignok Skriften anbefaler, men som blir uutholdelig kjedelig. Jonassen gikk ensomme turer og satt alene i hotellets salong med avis eller arbeidshefte. Selv ikke konferansens eminente leder fikk noget ut av denne trebukk. Avslutningsdagen markertes med stor middag og alle rettigheter. Under kaffen ble det underholdning. Bygdens felespiller Jørgen Tjønstøl lokket frem Raulandske toner, advokat Wendt deklamerte Fanitullen og hotellets refrengsangerinne hulket blues utover konferansedeltagerne, enkelte nu med fruer, som var kommet bilende for å hente. Så bestiger overstyrmann Jonassen podiet og fremfører steppedans i beste Fred Astaire-stil. Elegant og ledig. Just presis korrekt. Middagens utsøkte fludium hadde virket på en besnærende måte. Jonassen steppet.

Neste scene er langt fra Rauland. Vi befinner oss i Uranienborg Menighet, nærmere bestemt Homannsbyen og titter inn i loftsleilighet hvor to middelaldrende, ensomme mennesker har satt hverandre stevne. Ensomme mennesker fra samme arbeidsplass, med samme lengsler og naturlige behov. Disse blir dårlig dekket av endeløs, litt nervøs prat om teater, film og litteratur. Kaffe og kaker er også en dårlig bro mellom drøm og virkelighet, mellom begjær og handling. Ikke unge nok til impulsivt å gripe stundens stemning, ikke gamle nok til å gjøre det eneste fornuftige. Så åpnes en flaske portvin og glassene helles i. Søt musikk strømmer inn i ensomme menneskesinn og spiller en overtyre til den symfoni av følelser som er blitt oss mennesker til del og som gjør det så deilig å leve. Homannsbyens loftsleilighet er blitt et tempel og vi trekker oss ærbødig tilbake.

Så igjen til Fjellheimen. Romsdals Horn, viltre fosser og forrevne skrenter. Man føler seg liten i bunnen av dalen og ennu er det mange mil til Ålesund. Men du har ny bil og har bestemt deg til å kjøre strekningen Oslo/Ålesund på dagen. Nakke og knær verker av tretthet, men du jogger i busslommen, drikker H-melk og knasker Firkløver. På'n igjen. Borgunveien i sikte, byporten forseres, hårnålsvingen ved Bogneset tilbakelegges og du merker hvor du må konsentrere deg de siste kilometere inn til svigerfars hus. Men nu står bilen trygt parkert. Turen er slutt. Alt gikk bra. Du ser svigerfar blande drinken. Han setter glasset foran deg og sier velkommen. Og mange år etter husker du akkurat dette. Du husker smaken av den første leskende slurk. Du husker den vidunderlige ro som falt over deg og nakkemusklene som myknnet opp. Hva i all verden kunne gjort deg bedre?

Videre skal det velges verneombud som skal være de ansattes tillitsmann. Antall verneombud fastsettes i forhold til virksomhetens størrelse, arbeidets art og arbeidsforholdene forøvrig. Dette betyr at WW må ha minst to, ett for kontoret og ett for Filipstad.

Verneombudet skal ivareta de ansattes interesser i saker som angår arbeidsmiljøet og skal se til at virksomheten er innrettet og vedlikeholdt og at arbeidet blir utført på en slik måte at hensynet til arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd er ivare tatt i samsvar med bestemmelsene i loven.

Forøvrig er det en lang rekke praktiske bestemmelser som er nye i forhold til den tidligere lov, bl.a. om oppsigelsesfrister, men disse er allerede eller vil bli innarbeidet i firmaets regelverk innenfor de tidsrammer som vil bli fastlagt i henhold til loven.

Loven er svært generelt formet og det er forutsatt at Kommunal- og Arbeidsdepartementet skal gi nærmere forskrifter på en rekke punkter. Først når disse foreligger, vil det være mulig å vurdere hvilke praktiske konsekvenser loven får for WW. Foreløpig følger vi med og vil ta initiativ etterhvert som utviklingen tilsier det.

Sjømannshistorier – Skipperskrøner

Jeg satt og fordyppet meg i Skib-Rederi nr. 4/76, og hadde kommet så langt som til Sjømannshistorier—Skipperskrøner da jeg kvakk til i stolen. Grunnen var, som leserne kanskje kan forstå at jeg var blitt utfordret av direktør Kåre Skarrebo til å fylle neste «hjørne».

Vel, jeg må bare erkjenne at jeg sto langt bak i køen den gang slike egenskaper ble utdelt, men vil naturligvis gjøre mitt beste.

Jeg begynner derfor med en historie som angår meg selv, og da lar jeg tankene gå 31 år tilbake i tiden.

Jeg var dengang påmønstret rederiets gamle skip M/S «Taiwan» som på ingen måte skal ha æren av at rederiets motto har blitt «For Speed and Service», ihvertfall ikke når det gjelder speed, da vi loffet iveri med ca. 9—10 knops fart over grunnen med 3 knops medstrøm. (noe overdrevet).

Vi ankom East London i Syd Afrika engang i januar 1946, hvor jeg selv samt 3 andre av skipets besetning ble invitert med på en «sightseeing»-tur med en privat familie som var engasjert i «Flying Angel Club».

Turen endte forøvrig med en deilig middag hos den nevnte familie, hvilket jeg her vil fortelle om.

Jeg forsynte meg ganske godt et par ganger som rimelig kan være etter å ha levd i 5 år på kålrabi i alle variasjoner. Da jeg hadde kjørt i meg tre saftige biffer pluss 6 poteter med dertil tilhørende grønnsaker spurte vertinnen meg om jeg ville ha mer, hvorpå jeg svarte: «No thank you, I'm fed up». (Den gang hadde jeg ikke hørt uttrykket «have had sufficient»). Hun så da på meg med forbauselse og spurte: «Did't you like my food?», hvorpå jeg svarte: «Yes, but I'm fed up, right up to here», og pekte på halsen. Det jeg naturligvis mente å si var «filled up», og da hun så forsto hva jeg mente fikk vi oss en god latter. Ja slikt kan hende.

Så var det historien fra dengang en skipper var diktator ombord og resten av besetningen var betraktet som «hår i suppa».

Denne skipperen skulle ha middagen servert på broen, hvilket jo hender når man ikke har anledning til å spise i salongen.

Salongdamen kommer opp med et stort brett og hakk i hel kommer byssegutten med desserten. Da skipperen oppdager at det mangler spisebestikk blir han så rasende at han kaster brettet overbord. Byssegutten som ser dette lar så desserten gå den samme veien, hvilket han nok ikke skulle ha gjort, for da var det nære på at skipperen skulle ha eksplodert. Han brøler ut: «Hva i heiteste er det du tillater deg?» Hver på byssen stammende svarer: «Jeg, jeg tro .. tro ... trodde «kapteinen» ville ha dess ... dess ... desserten servert på samme måte jeg.»



Sparementalitet

Før i tiden var det jo slik at en pøs var en pøs og den var kostbar og måtte taes godt vare på.

Det jeg refererer til er et skip som forliste. Skipperen som siste mann fra borde rausert overende i livbåten og havner mellom to tofter. For det første blir han flau, for det andre blir han mektig vred og for det tredje blir han våt i baken da båten er halvfull av vann. Han brøler da ut: «Båsen, se å kom deg ombord og hent en pøs så vi kan få lensa denne balja, men husk å ta en av de gamle.»

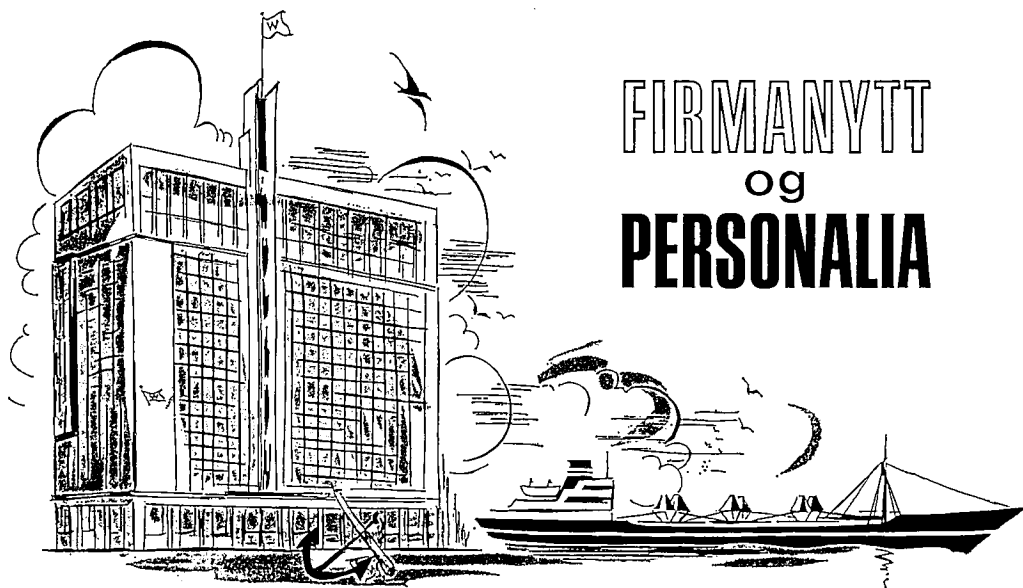
Sneballen ruller videre og nå utfordrer jeg min kollega kaptein Daniel Varholm.

Medal for 31 years afloat

1st cook Tam Chung Hap is the first Chinese seaman to receive The Norwegian Shipowners Association's Gold Medal for long service. He has been with WW for 31 years. Chung Hap was presented with this award in Hong Kong, december 1st last year, at an arrangement onboard M/S TRAVIATA.



Captain B. Valstad of M/S TRAVIATA congratulating Tam Chung Hap in recognition of his 31 years service with WW.



FIRMANYTT og PERSONALIA

85 ÅRS FØDELS DAG

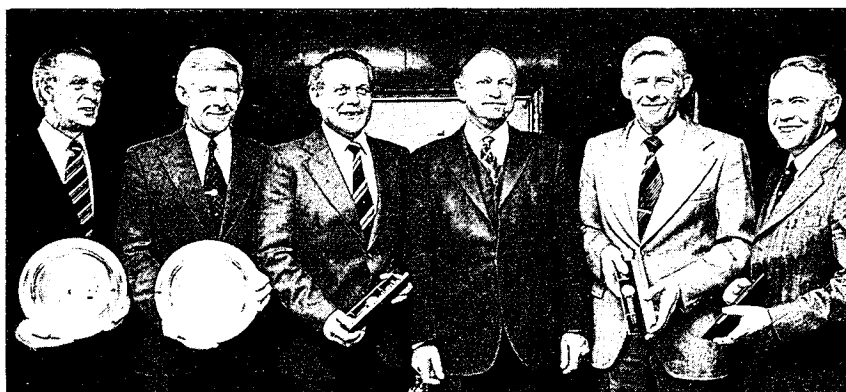
Pensjonert kaptein Harald Andersen

50 ÅRS FØDELS DAG

Bjørg Bratland
Anton R. Larsen
Kjell Nicolaisen

25 ÅRS TJENESTE

Magnus Gangdal
Svein Lien
Bjørn Næss-Andresen
John Bartolf
Christian L'orange
Johan L'orange
Einar Foseid
Tore Langeland
Nils Olsen
Einar Løkkebø



25 års jublanter med sølvfat og gullur. Fra venstre Einar Foseid, Johan L'orange, Tore Langeland, skipsreder Tom Wilhelmsen, Christian L'orange og John Bartolf.



Fru **Sigrid Thorvaldson**, firmaets eldste pensjonist, avgikk ved døden 6. januar i år, 101 år gammel.

Fru Thorvaldsons forbindelse med rederiet er av meget gammel dato. Hun giftet seg i 1901 med Jørgen Thorvaldson som ble ansatt i formet i 1892 og som senere ble kontorsjef ved Hovedkontoret. Jørgen Thorvaldson avgikk ved døden i 1961.

Fru Thorvaldson var meget sosialt interessert. Da Nøtterøy Røde Kors i sin tid ble opprettet, var hun foreningens første formann.

Fru Thorvaldson etterlater seg fem barn og mange barnebarn og oldebarn.



25 års jublanter. Fra venstre Magnus Gangdal, Jens Sonstebø, Svein Lien, skipsreder Tom Wilhelmsen og Bjørn Næss-Andresen.

SKIPSIDRETTE



Resultatene fra fjorårets mesterskap er ikke slik at man føler trangten til å finne frem til de helt store overskriftene — hverken de positive eller de negative — men jeg har inntrykk av at man har fått en noe større bredde på våre skip enn tilfellet har vært de siste årene. Særlig har våre supply skip gjort seg gjeldende i 1976, og dette er selvfølgelig meget positivt.

Individuelt har vi kun en gullmedalje å hente, og den gikk — ikke uventet — til vår «kulekjemper» kaptein Kristian Kristoffersen — med et kast på 10.16 m. Gratulerer! En del andre gode resultater har vi notert, men det viktigste er jo selvfølgelig at flest mulig er med på listen uansett plassering.

Derfor var det bedrøvelig å konstatere at ingen WW navn var å finne på de to fotballtabellene — fullt så håpløs kan ikke situasjonen være for våre skip kontra de andre!

La oss håpe at 1977 vil markere et vendepunkt — for øyeblikket ligger TAKARA på en fin 2. pl. i VM-serien — så det ser noe lysere ut.

Alan Light

SLUTTRISULTATER FOR SJOMANNS- IDRETTE 1976

Fotball

Internasjonal serie: Ingen WW-skip blant de første 95!
Norsk serie: Ingen WW-skip blant de første 50!

Friidrett

Nordisk Mesterskap Individuell Klasse II Kvinner

60 m løp: Nr. 2 Ingrid Berg 8.6 sek
Høydehopp: Nr. 3 Ingrid Berg 1.24 m
Lengdehopp: Nr. 2 Ingrid Berg 3.77 m

Norsk Mesterskap Lagkonkurransen

		poeng pr. påk.
Klasse I	Nr. 80 M/S TROJA	292
	Nr. 93 B/C TAKACHIHO	242
Klasse II	Nr. 8 M/S TENDER COMMANDER	898
	Nr. 14 M/S TENDER CLIPPER	770
	Nr. 17 M/S TENDER TRIGGER	737
	Nr. 25 M/S TENDER CARRIER	612
	Nr. 34 M/S TENDER TARPON	477
	Nr. 41 M/S TENDER TRUMPET	433

Norsk Mesterskap 4 x 100 m stafett

Nr. 34 M/S TROJA 56.2 sek.
Nr. 48 M/S TENDER TRIGGER 57.2 sek.

Norsk Mesterskap 3 x 60 m stafett

Nr. 22 M/S TROJA 29.1 sek.
Nr. 38 M/S TENDER CARRIER 30.7 sek.
Nr. 53 B/C TACHIBANA 32.3 sek.

Norsk Mesterskap Individuell Klasse I Menn

Kulestøt	Nr. 58 Inge Hansen	10.20 m
Hylydehopp	Nr. 58 Svein Sund	1.55 m
	Nr. 85 Geir Borg	1.53 m
	Nr. 85 Dagfinn Enaasen	1.53 m
Lengdehopp	Nr. 41 Loy Chang	5.20 m
	Nr. 44 Ole Bjørkhusdal	5.18 m
1500 løp	Nr. 2 Finn Engedal	4.51.2 min.
	Nr. 3 Per Skaug	4.53.0 min.
	Nr. 5 Klemment Tjøstolvsen	4.57.8 min.
	Nr. 6 Arild Kvalvåg	5.07.4 min.
	Nr. 11 Dag Håvelsrud	5.47.3 min.
	Nr. 28 Arne Sørensen	1.46 m
Høyde u/till.	Nr. 61 Håkon Abrahamsen	1.42 m
	Nr. 61 Kwok Cheng	1.42 m
	Nr. 75 Rune Pedersen	1.40 m
Lengde u/t.	Nr. 82 Gustav Rotmo	2.96 m

Norsk Mesterskap Individuell Klasse II Menn

100 m løp	Nr. 23 Otto Rødseth	12.5 sek.
Kulestøt	Nr. 18 Eddy Engelbrethsen	10.73 m
	Nr. 58 Svein Dahl	9.94 m
	Nr. 77 Roy Hansen	9.78 m
	Nr. 84 Olav Hafstad	9.74 m
Høydehopp	Nr. 23 Håvard Harreide	1.53 m
	Nr. 65 Tore Kristiansen	1.44 m
	Nr. 75 Torbjørn Petter sen	1.41 m
Lengdehopp	Nr. 58 Tore Kristiansen	4.78 m
3-kamp	Nr. 60 Håvard Harreide	1099 poeng
Høyde u/t.	Nr. 4 Eddy Engelbrethsen	1.51 m
	Nr. 21 Svein Dahl	1.41 m
Lengde u/t.	Nr. 71 Svein Dahl	2.84 m

Norsk Mesterskap Individuell Klasse III Menn

60 m løp	Nr. 41 Anskar Hellesfjord	8.6 sek.
Kulestøt	Nr. 11 Finn Østlie	9.78 m
	Nr. 33 Roar Andersen	8.94 m
	Nr. 40 Børge Haaland	8.80 m
	Nr. 33 Leif Hansen	1.33 m
Høydehopp	Nr. 33 Anskar Hellesfjord	1.33 m
	Nr. 44 Roar Andersen	1.31 m
Lengdehopp	Nr. 19 Anskar Hellesfjord	4.39 m
	Nr. 30 Børge Haaland	4.26 m
3-kamp	Nr. 39 Leif Hansen	4.14 m
	Nr. 46 Roar Andersen	4.05 m
	Nr. 28 Anskar Hellesfjord	1306 poeng
	Nr. 36 Børge Haaland	1267 poeng
Høyde u/t.	Nr. 40 Leif Hansen	1221 poeng
	Nr. 44 Roar Andersen	1211 poeng
Høyde u/t.	Nr. 11 Finn Østlie	1.33 m
Lengde u/t.	Nr. 8 Finn Østlie	2.87 m

Norsk Mesterskap Individuell Klasse IV Menn

60 m løp	Nr. 9 Arvid Jensen	8.3 sek.
	Nr. 12 Nils Iversen	8.5 sek.
Kulestøt	Nr. 1 Kristian Kristoffersen	10.16 m
	Nr. 31 Sverre Aakre	8.16 m
Høydehopp	Nr. 8 Arvid Jensen	1.35 m
	Nr. 23 Kristian Kristoffersen	1.25 m
Lengdehopp	Nr. 3 Arvid Jensen	4.50 m
	Nr. 37 Nils Iversen	3.56 m
3-kamp	Nr. 46 Lyder Titlestad	3.45 m
	Nr. 8 Arvid Jensen	1824 poeng
Høyde u/t.	Nr. 15 Kristian Kristoffersen	1542 poeng
	Nr. 27 Nils Iversen	1403 poeng
Lengde u/t.	Nr. 49 Lyder Titlestad	1246 poeng
	Nr. 34 Kristian Kristoffersen	2.39 m

Norsk Mesterskap Individuelt Klasse I Kvinner

Kulestøt	Nr. 43	Line Nielsen	7.09 m
Høydehopp	Nr. 14	Line Nielsen	1.20 m
	Nr. 42	Turid Bjørhusdal	1.12 m
	Nr. 45	Britt Jensen	1.11 m
Lengdehopp	Nr. 19	Line Nielsen	3.54 m
3-kamp	Nr. 34	Line Nielsen	1154 poeng

Norsk Mesterskap Individuelt Klasse II Kvinner

60 m løp	Nr. 2	Ingri Berg	8.6 sek.
	Nr. 22	Eva Martinsen	10.8 sek.
	Nr. 31	Turid Hansen	11.2 sek.
	Nr. 36	Sissel Alnes	11.5 sek.
Kulestøt	Nr. 8	Ingri Berg	7.20 m
	Nr. 46	Turid Hansen	5.60 m
	Nr. 50	Sissel Alnes	5.40 m
Høydehopp	Nr. 2	Ingri Berg	1.24 m
	Nr. 14	Turid Hansen	1.07 m
	Nr. 28	Eva Martinsen	0.95 m
Lengdehopp	Nr. 2	Ingri Berg	3.77 m
	Nr. 20	Eva Martinsen	2.77 m
	Nr. 21	Turid Hansen	2.76 m
3-kamp	Nr. 2	Ingri Berg	1570 poeng
	Nr. 22	Turid Hansen	736 poeng
	Nr. 30	Sissel Alnes	562 poeng
	Nr. 31	Eva Martinsen	561 poeng
Lengde u/t.	Nr. 2	Ingri Berg	2.32 m

Norsk Mesterskap Individuelt Klasse III Kvinner

60 m løp	Nr. 15	Liv Lindholm	11.5 sek.
	Nr. 15	Kari Madsen	11.5 sek.
Lengdehopp	Nr. 19	Kari Madsen	2.13 m
	Nr. 20	Liv Lindholm	2.09 m
3-kamp	Nr. 18	Kari Madsen	738 poeng
	Nr. 20	Liv Lindholm	712 poeng

Svømming

Svømme-konkurranse	Nr. 56	T/T TITUS	34.78%
	Nr. 75	B/C TAKACHIHO	23.88%
4 x 25 m stafett	Nr. 5	M/S TAGAYTAY	1.06.0 min.

Klasse I Menn

50 m fri	Nr. 2	Erling Hansen	29.5 sek.
	Nr. 2	Kåre Kolset	29.5 sek.
	Nr. 25	Kjell Dinesen	34.5 sek.
100 m bryst	Nr. 8	Kåre Kolset	1.28.1 min.

Idrettsmerkekonkurransen

Nr. 16	T/T TITUS	13 merker	18.84 %
Nr. 46	B/C TAKACHIHO	3 merker	4.48%

Dekkgolf på TITUS

Braknederlag for Skeid

*I sjøen utenfor Portugal
søndag 31. oktober.*

Hver søndag i sjøen er det dekksgolfturnering ombord på TITUS. Kampstedet er bak på poopdekket og de deltagende lag har navn som Brann, Viking, Hamarkameratene, Start, Vard og Skeid. Vi bivånet kampen mellom Viking og Skeid — en duell det var ladet opp til og snakket om i dagevis. Viking stilte fra mål til ytre venstre: Felix Martinan (proff fra Villagarcia i Spania, 2. styrmann Sagberg og 2. maskinist Pedersen. Mot disse stilte Skeid med kaptein Mikaelen, chief Gulliksen og pike Bekjorden. Kampdagen var velsignet med strålende sol og varmt vær og søndagskleddede tilskuere hadde samlet seg ved avslag. Spanieren Felix fra Viking åpnet ved herlig driv og stor treffsikkerhet, og han inspirerte også sine medspillere ved hjelp av smil, klapp og dunking i ryggen ved hver treff.

Skeid kom skjært ut og var hele tiden alvorlig konsentrert for å ta igjen motstanderen. Det skulle

ikke lykkes. For det var hele tiden klart at dette måtte være dagen da «Vest var Best» — til tross for kaptein Mikaelens roteringer etter hårlig slag og Gulliksens fortvilte blikk — ingenting hjalp Skeid til å unngå et braknederlag for Viking. Og selv om «østlendingene» skyldte på manglende oppladning, for mye reker til lunsj og at Viking ble favorisert av for mye saltvann på banen, gikk vinnerne til Banketten fornøyde og med stor tro på å bli en fremtidig «poop»-mester i dekksgolf.

Et ordentlig trimrom

Trimrommet på super-tankeren TITUS blir kanskje ikke brukt for mye. Men rommet er stort og med et dekk høye. Det blir mest brukt til bordtennis-turneringer, men tilbudet omfatter vekter, håndmanu-aler, ergometersykel, strekkapparater og ribbevegg. Det er dessuten god plass til en liten joggetur. Innenfor trimrommet er det to dusjer og en kjempefin badstue. Så her er tilbudet i orden. Trimrommet på TITUS virker også som kinosal to ganger i uken.

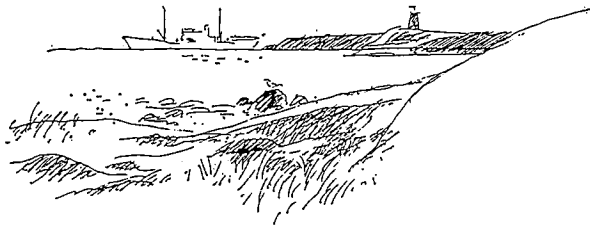
HeS



Dekkgolf ombord på T/T TITUS



Fra trimrommet på TITUS. Her er mange muligheter.



Erik R. Sundby:

Om offiserskjeledresser og køyklær

Inspektørenes møter med skipsbefalet om bord, rederikonferanser ved kontoret og ikke minst offiserenes besøk på kontoret før utreise til skipene har bevirket en gledelig økning i den to-veis informasjon som er nødvendig mellom skip og rederi. Denne dialog har i mange tilfeller ført til oppklaring av tvils-spørsmål og misforståelser når det gjelder blant annet avgjørelser og tiltak satt i verk fra rederiet.

Enkelte av de saker som er kommet opp i denne forbindelse mener vi det er viktig blir mer generelt kjent blant våre seilende. Disse saker er:

1. Offisernes orange-fargede servicekjeledresser.
2. Brannsikring av køyklær.

OFFISERSKJELEDRESSER

For å starte med offiserskjeledressene er vi oppmerksom på at det råder en del misnøye med disse, idet stoffet er noe tykkere enn i de tidligere blå kjeledressene. Dette skyldes imidlertid følgende forhold:

De blå kjeledressene besto av 65% polyester og 35% bomull. Kjeledressene var antistatbehandlet.

På grunn av det store innslag av kunstfiberstoff ville antistatbehandlingen ved bruk og vask etter hvert opphøre, slik at fare for gnistdannelse ville øke med bruken. Hva kjeledressenes sikkerhet ved eventuell brann eller påvirkning av høye temperaturer angår, kan vi kun peke på at kunstfiber under slike forhold vil smelte og begynne å brenne med de alvorligste brannskader som resultat.

Den orange-fargede kjeledress består av 100% bomull. Denne er på grunn av dette garantert antistatisk hele kjeledressens levetid. Videre er stoffet flammesikret, noe som gjør at det ved eventuell brann kun vil forkulle uten å brenne.

Med disse fakta som bakgrunn og med det økede krav om brannsikre kjeledresser for borerigger, besluttet rederiet derfor å gå over til den nye kjeledressen. Disse sikkerhetsmomenter har utvilsomt resultert i en noe tykkere stoffkvalitet som kan virke

mindre bekvem. Rederiet er imidlertid stadig på vakt i tilfelle det skulle komme på markedet et tynnere og mer behagelig stoff så sant dette tilfredsstiller de samme sikkerhetskrav.

BRANNSIKRING AV KØYKLÆR

Det har vist seg at spørsmålet om brannsikring av køyklær fra tid til annen blir tatt opp på kontaktmøter om bord og at det råder en viss uklarhet på dette punkt.

I denne forbindelse skal vi gi følgende orientering:

Rederiets sikkerhetsutvalg tok i 1971, i forbindelse med flere dødsfall i den norske handelsflåte på grunn av lugarbranner, opp spørsmålet om muligheten for brannsikring av køyklær. Det var jo kjent at flere av disse branner kunne føres tilbake til røking på køyen. Hendelsesforløpet som da gikk igjen, var at sigaretten antente køyklærne som begynte å gløde under sterk røkutvikling, noe som røkforgiftet den sovende og gjorde ham ute av stand til å slå alarm eller redde seg selv.

For å søke å eliminere disse tragiske ulykker bestemte rederiet derfor i 1971 at samtlige køyklær på rederiets skip skulle være av flammesikret stoff.

Samtlige nybygninger etter denne tid har derfor flammesikrede køyklært som standard.

Til den seilende flåte ble det etter dette tidspunkt supplert kun køyklær av dette nye stoff, slik at vi vel i dag kan si at hele vår flåte skulle ha brannsikre køyklær.

For å sikre at denne brannsikre kjede ikke brytes, er det derfor viktig at alle køyklærne bestilles gjennom rederiet. Skulle det imidlertid ved en nødsituasjon være nødvendig med supplering på annet sted, er det viktig at man sikrer seg at det som blir levert av utstyr er av tilsvarende sikkerhetskvalitet.

Det er imidlertid vel så viktig at man ikke luller seg inn i en falsk trygghetsfølelse, men fortsatt lever etter den gamle regel: IKKE RØK PÅ KØYEN.

NB! FRA MARITIM PERSONELLAVD.

Opptak som offisersaspiranter med godtgjørelse under skolegang 1977-1978

Ordning for seilende personell

Rederiet skal også i år ta opp et begrenset antall underordnede for utdanning til STYRMANN, MASKINIST og STUERT. For å komme i betraktning må vedkommende ha tilfredsstillende tjeneste, samt fullført mesteparten av fartstidskravet til 2. styrmann-, 2. maskinist- eller stuert-sertifikat.

Vi viser forøvrig til Mar.Pers.avd. Rederisirkulære nr. 2/76.

Søknaden skal sendes via kapteinen.

Alle søknader behandles i slutten av mai måned, og kandidatene underrettes om opptak eller ikke.

OFFISERSOPP GAVE

PR. 15. MARS 1977

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAGAYTAY	ULSETH SVEIN	ROJAHN ERNST	SEILDAL ARNE	SKANDSEN LEIF	RUUD ASBJØRN	RØED KÅRE EGIL	HOLE ARVID	OLSEN KARL B	ARNESSEN ULF	SOLLID OLE	WALDERHAUG ARNE
TAIKO	HANSEN THORLEIF	EIDE PER TH	MORTENSEN BJØRN	ANDERSEN ARILD	JØRÅS BJØRN	HEUM ELLEN	HILSTAD PER M	CORNELIUSSEN J	BERGERSEN EMIL	ULLEBERG ROAR	
TAIMYR	ABRAHAMSEN OLE	LERVIK ANDREAS	JACOBSEN VIDAR	NESSET SVEIN	JENSEN PAUL	JOHANSEN S	NILSEN BJØRN	MALMSTEIN ERIK	JORDE HERBRAND	SETRE OVE	
TAI PING	KRISTOFFERSEN R	OSTNES JOHAN	NORDGAARD ARTH	KIIL HUGO	ARNESSEN BENGT	KRISTOFFERSEN S	LITHUN ALF	NICOLAISEN PER	LUNDE EUGEN	SØVES KARL E	PETRICEVIC MLADEN
TALABOT	MYKLEBUST KÅRE	LIE PEDER A	BJØRNESETH H	ERIKSEN ARNFINN	SKAU EGIL	JØRGENSEN BENTE	SOLLID KNUT	HERMANSEN G.	GJELLESTAD E		LAJOS PUPOS
TAMERLANE	KVALHEIM ELIAS	ANDREASSEN Ø	BYKKLUM TORGEIR	OLDVERIK SVERRE	LONGUM ODD	LANGBALLE KARI	STRAND WILLIAM	ANDREASSEN S	STUE ARILD		JOHANSEN TH
TAMPA	FJELLE INGOLF	PETTERSEN W.	MENSEN JENS	HANSEN SVEIN E	CARLSEN TORE	OLSEN INGER	OTTERSEN ODD H	VIKENE STEINAR	SLATLEM SVEIN	SØRENSEN ULF	GREPPERUD ØIVIND
TARAGO	BERDERSEN JOHAN	JONASSEN ASLAK	GRUNNREIS LEIF	WETTRE PER	OPSAHL STEN	MYRSTAD JAN	HANSEN O B	MOEN JOHANNES	ELVEGÅRD KJETIL	LANGELAND S	JØRGENSEN NIELS
TARANTELL	JOHANSEN FRANCK	PETTERSEN TH	STORSTEIN ÅDNE	EDVARDSEN HANS	BAY OLSEN BJØRN	BERTHELSEN KARI	STRAND HANS	LEKNES JENS	FARSTAD OTTO	KJOSÅS BJØRN	ANDREASSEN JOHS
TARN	LØVIK HARALD	EVENSEN ARNE	NYBERG HÅKON	AUKAN EGIL	OLSEN NILS	THAEN ELISE	LØKSTAD HÅKON	ANDERSEN KJELL	GJERSØE HARALD		ROSSEVIK TOR
TARONGA	HELMINSEN KNUT	ERIKSEN TANCRED	SMEVIK KJELL	KJELBY MAGNE	HANSEN SVEIN R	FLAATA KRISTIN	BJERKVIK LEIF	NYBERG HÅGEN	SANDUM IVAR		RUDEEN ROLF
TEMERAIRE	KARLSEN ROLF	HÅBU ROLF	MARTHINSEN H.	NORDGULEN G	SOLLID JAN	DALE MAGNE	YSTENES BIRGER	SVENDSEN VALTER	FURUHEIM KÅRE	STRØM ROAR	BERNTSEN ØYSTEIN
TEXAS	GUSTAD SIGURD	HENRIKSEN JOH	KVANVIK THOR	PEDERSEN CARL	ØVERLAND KR	AANERUD TURID	BAKKE SVEN	ERNTSEN TOR	MYKLEBUST RUNE	HANSEN JAN	SKRØVSETH NILS
TIJUCA	RØVIK ARVID	OSKARSEN GUNNAR	FOSSUM ROGER	HOLGERSEN JAN	OLSEN KJELL	JENSEN MARGOT	HANSEN LEIF	AARSETH ODDVAR	BJØRGUM JOHN	FISKESETH ROALD	ROLIGHETEN IVAR
TIRRANNA	LEMBOURN PHILIP	VOSS KOLBJØRN	SIVERTSEN INGE	ENDRESEN BJØRN	BAARS REINER	EMHJELLEM STIG	SIMONSEN SVEIN	KEMI FINN	ANDERSEN ARNE		HUSBY ØYVIND
TOLEDO	BLINDHEIM HERMAN	JOHNSEN NILS	MATHISEN EINAR	RANHEIM ERIK	PEDERSEN SVERRE	STAVAAS RUNE	SLYNGSTAD KÅRE	HANSEN HARALD	KARLSEN T		ERIKSEN LEIF
TOMBARRA	DAVIKNES A B	SAKSHAUG BJØRN	KRAGSETH ODDVIN	KVAMME JOHS	ENGSAND JENS	SETRE KNUT	ERIKSEN FRANK	BRU JAN INGE	BJØRNØY HALDOR	WOLD A	MØLLER PER HELGE
TORO	TONHOLM HANS F	GRUBBEN ÅGE	BUAAS TROND	LANGNES JOSTEIN	KARLSEN ODD	CHRISTOFFERSEN	BIGSETH SIGURD	JØRGENSEN HARALD	BAKKEN HARRY		NEERGAARD ROLF
TORRENS	LEYRE OLSEN FR	MARKUSSEN TERJE	HALVORSEN WILLY	BJERKE SVEN	TEIGEN ODD	NYGAARD REIDAR	THORVALDSEN JENS	NORDBY STEIN	SKÅNE LEIF		TAFJORD ARILD
TOYAMA	WAAGE GUNNAR	LARSEN ODD R	MONSEN MADS	HULTMANN TORE	HELLESFJORD A	INGEBRETSEN A	HASUND PETTER	GLÆRUM LEIDULF	SVENOSEN KJELL	VANG ARNE	FLORIAN HORST
TRAVIATA	AMBØRNSSEN ROLF	HJELLE KJELL A	JOHANSEN KNUT	NORDNES TORE	GUTTORMSEN A	ANTONSEN FINN	GAMLEM HELGE	TRONDSSEN TROND	DAHLE PER	NICOLAISEN T	SCHAUFEL ARNE
TRIANON	MIKALSEN TERJE	SNERTING ULF	JOHANSEN HJALNAR	KOLSETH KÅRE	BUELDE ARNE	BREVIK GUNNAR	FROSTAD KARSTEN	VELLE PAUL	MEISINGSETH TH		LØREN MORTEN
TRICOLOR	KOLDERUP REIDAR	OLSEN KÅRE B	EDVARSSEN TOM	STRANDLI S	SOLEM FINN	SIMONSEN OLE	MARTHINSEN KÅKON	CHRISTOFFERSEN	GARTHE LARS	HOLSTAD JAN	SØRDAL EMIL
TRINIDAD	IVERSEN NILS	THOMASSEN OVE	SIMONSEN EGON	ROGNALDSEN ALF	BERG EGIL	SKILLESTAD JAN	HAUG BIRGER	ALBRIGTSON W	FLÅTEN ASBJØRN		JACOBSEN WERNER
TROJA	KRISTOFFERSEN K	FRØYSTADVÅG L	BJØRHUSDAL OLE	RYTHER JAN	PETTERSEN KARL	JENSEN GUNNAR	LARSEN KRISTIAN	BERG HELGE	ALEXANDERSEN T		KLAUSETH LEIF
TYR	THYGESEN ASLAK	THOMSEN KLAUS	KRISTIANSEN T	SOLLIEEN KETIL	SEM REIDAR	MOEN AUDHILD	KVAM ODDMUND	TERJESEN STEIN	HAMMERVOLD		THOMPSON N
TØNSBERG	LUND WILLY	BRYDE THORLEIF	KNURVIK OLE M	SANDBLÅST SIG	ENGELBRETHSEN	KARLSEN INGER	GREEN SVENDSEN	KRISTENSEN T	GRUNNREIS SVERRE		KLEPPE JOHN
BULKBÅTER											
TACHIBANA	MADSEN MAGNE	STEINSVÅG JOHS	CHRISTIANSEN W	GULLIKSEN KNUT	HELLEBUST G	KOLDERUP HARALD	GISKE JON	SKOTVEDT PER	SEMB ARNUF		ØSTVIK ULF
TAGUS		RINGSØY THORSTEIN					JENDERAA EINAR				MISUND ARNE
TAKACHIHO	ØSTLIE FINN	SØRENSEN JAN	LINDHOLM OLAF	PEDERSEN ÅGE	LØVANG ELSE	SØRENSEN RAGNH	URHEIM SVEIN	DAHL SVEINUNG	MUNSTER JØRGEN		SARGINSON JOHN
TAKAMINE	PETTERSEN EIVIND	GAMLEM LAURITZ	NORDVIK SIGURD	FLAGESTAD LASSE	SAMUELSEN A	NILSEN KARL	BENDIKSEN ODD	BÅRDSNES E	PEDERSEN TOR		JOHANSEN JØRGEN
TAKARA	BERTHELSEN KÅRE	JOHANSEN PER O	KRINDSKAR K	FRØSTAD ALF	LANGERUD VIDAR	BRØTEN JON	RISVOLD BÅRD	RØEGGEN EGIL	SLETTA LEIF		BARSTAD KNUT
TAMESIS	PILSKOG ROLF	JACOBSEN JAN	WINGE KÅRE	HAAGENSEN KAJ	KURE SIGURD	HEITMANN ELIASSEN	BØRVE TRYGVE	HOFF BØRN	LILLEVIK LEIF		ELIASSEN ARNE
TANABATA	VARHOLM DANIEL	LINGE NILS	STORHEIL WILLY	ERIKSEN ASBJØRN	LAURITSEN A	LUND MORTEN	OLSEN JOHAN	HELLE THOR	JOHNSEN ARILD		ARONSEN SVEIN
TARCOOLA		DAHL SVEN ERIK					VASSBAKK OLAV				
TROLL FOREST	GJELDNES ODD	THOMASSEN H	BENJAMINSEN E	JENSEN JARLE	MOE NILS HARALD	SKYMOEN MAIKEN	PETTERØD JOHN	GULBRANDSEN	STEFFENSEN TOR		YTTERSTAD SVEIN
TANKBÅTER											
TABRIZ	ANTONSEN KÅRE	NILSEN ROLF	ARONSEN GUDMUND	GAARDE KJELL	MELBY WERNER	TELLEFSEN JARL	SCHRADEN OLAF	IVERSEN ARTHUR	QIOLEVI ERONI	UNDHJEM O	STAKE TORE
TARTAR	SAMUELSEN KAI	ØSTGÅRD ROLF	LJØVEN KÅRE	STOKKE LARS	REMME HÅKON	ANDERSEN TORE O	GULLIKSEN LEIF	LARSEN LARS	KRISTENSEN TH	KVALSVIK K	JOHNSEN KNUT
TEMPLAR	SOLHEIM JOHANNES	VIGELSJØ BJØRN	SVENDSEN SVEIN	MORTENSEN SVEIN	OVERREIN INGOLF	JOHNSEN K	HARLEM JAN	MARVOLL OLAV	SIVERIO MANUEL	RØDSETH T	STOKKE TERJE
TIGRE	MIKAELSEN ALF	STRAND SIGMUND	HØJLUND PAULI	DRABLØS BJØRN	ABRAHAMSEN TH	BINGEN HELGE	JENSEN ARVID	MATHISEN KÅRE	PEDERSEN ARNE	SØRBJØE KNUT	BAKLAND KÅRE
TITUS	PEDERSEN HENNING	GJESTAD TORGEIR	TJØSTOLFSEN K	HANSEN HENNING	ENGEDAL FINN	VEEL NORVALD	MATHISEN ODD	FLAATEN OLAV	KULØ JAN	BRUNVATNE K	STREITLIEN ÅGE
TURCOMAN	HALTEN PER	LISETH HÅKON	BRANDSEN KARL	GOTTEBERG ALF	OLSEN ROLF	SVINSAAS P	ALNES MAGNE	VENNESLAND H	STORLI HARALD	HATMOSØY JACOB	SVINSÅS EINAR
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	HOLBU SVEIN	SCHANCHE HANS	LIVENHAGEN ROLF		STRØM BJARNE		MYRLUND STEINVIN	MILEWSKI K			SANDE ODD
TENDER CARRIER	FARSTAD PERRY	HAGEN TORE	PEDERSEN ÅGE		SPELLING ERIK		VALEN HARALD	HANSEN STEINAR			FEDDE JON O
TENDER CLIPPER	DAHL HARRY		VATNE JOHN		KARLSEN STIG		PEDERSEN A	ANDERSEN EGIL			GISSUM EGIL
TENDER COMMANDER	ROSBACH OLE	TODAL RAGNAR	KAMSVÅG E		GULBRANDSEN ARNE		OLE OLSEN	PEDERSEN ARNE			HARANG ATLE
TENDER CONTEST	JOHANNESSEN ERL				HANSEN ROY		RØRSTAD BJARNE	MONSEN PER			
TENDER POWER	HANSEN TORMOD	SCHEI ARNSTEIN					ØXNEVAD B	BLANKHOLM P			JULIEBØ DAGFINN
TENDER PULL	THOMMESSEN ROLF	HADDAL KARL					HEGGDAL EINAR	HAUGSLAND HÅKON			BRANDAL JENS
TENDER SEARCHER	AARRETTAD CARL	SOLVOLL KNUT					STOR-RE GUNNAR	FØLSVIK ELDER			WAAG KR.
TENDER SENIOR	HAGEN OLE	BERGLAND JOHAN					LILAND S	OLDERØ NILS			LUNDESTAD E
TENDER TARPON	BJERMELAND T	ANDERSEN KJELL					KVERNE SIGMUND	ANDERSEN EIRIK			
TENDER TRIGGER	PODHORNY PER	HVAM LARS RAABE	BIRIBAKKEN O				ØVERÅS OSCAR	ENGAN PETTER	GJØRV OLE		
TENDER TROUT	KNUTSEN YNGVAR	HAGESTAD HANS					SAKSEIDE KR	ANDERSEN KRUGER			
TENDER TRUMPET	BAKKE BJØRN	SIGWART LARS					ANDERSEN ULF T	PEDERSEN INGV	KVALNES G		
TENDER TURBOT	BJERKLI HANS L	JACOBSEN J	NORUM ARVID				SØRENSEN OLE	LARSEN KAI	BERSETH MORTEN		